

SO_GERICHTE VWBES.2018.451 vom 15. November 2018

SO Obergericht, 2018-11-15, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2018.451

FR: SO_GERICHTE VWBES.2018.451 du 15 novembre 2018

IT: SO_GERICHTE VWBES.2018.451 del 15 novembre 2018

Erwägungen

E. 1

Anlässlich einer Polizeikontrolle wurde A.____ als Fahrer eines Transportwagens, Mercedes-Benz 519 CDI, mit Anhänger am 8. August 2018 auf der Autobahn A1, Gemeindegebiet [...], angehalten und kontrolliert. Bei der Wägung der Fahrzeugkombination wurde ein Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs von 4■539 kg festgestellt. Das im Fahrzeugausweis vermerkte Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs von 3■500 kg wurde somit um 1'039 kg und damit um 29.69 % überschritten.

E. 2

Mit Verfügung vom 15. November 2018 entzog die Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn (nachfolgend: MFK) A.____ den Führerausweis und den Lernfahrausweis der Kategorie BE wegen einer leichten Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften für die Dauer von einem Monat, dies, da er mit Verfügung vom 21. März 2017 bereits verwarnt worden war.

3.1 Dagegen erhob A.____ (nachfolgend: Beschwerdeführer) am 23. November 2018 Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn und verlangte die Aufhebung der angefochtenen Verfügung, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

3.2 Mit Präsidialverfügung vom 27. November 2018 wurde der Beschwerde die aufschiebende Wirkung erteilt.

3.3 Am 27. November 2018 zog der Beschwerdeführer die Beschwerde zurück und erklärte, er habe irrtümlich den Entwurf eingereicht und werde eine neue definitive Beschwerde einreichen.

3.4 Am 28. November 2018 reichte der Beschwerdeführer (Postaufgabe) eine neue Beschwerde ein. Er verlangte die Aufhebung der angefochtenen Verfügung, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

3.5 Mit Verfügung vom 29. November 2018 stellte die Präsidentin des Verwaltungsgerichts fest, dass die Verfügung vom 27. November 2018 ihre Gültigkeit behalte.

3.6 Mit Vernehmlassung vom 25. Januar 2019 schloss die MFK auf Abweisung der Beschwerde.

E. 2.1

Die Vorinstanz erwog im angefochtenen Entscheid, das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs sei überschritten worden. Das gemäss Typengenehmigung vom Hersteller garantierte Gewicht für das Zugfahrzeug sei mit dem im Fahrzeugausweis eingetragenen Gesamtgewicht (3'500 kg) identisch. Durch die Überlast sei dieses Garantiegewicht überschritten worden. Die Bremsen seien nicht für solche Lasten konstruiert. Bei einer

Notbremsung müsste mit erheblich längerem Bremsweg gerechnet werden. Es handle sich um eine leichte Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften.

E. 2.2

Der Beschwerdeführer moniert, die Annahme der Vorinstanz, es habe sich um ein Zugfahrzeug mit 3'500.00 kg Garantiegewicht gehandelt, sei nur teils korrekt. Beim kontrollierten Fahrzeug habe es sich um einen Mercedes Sprinter 519 CDI gehandelt. Die Baureihe mit 5 beginnend sei konstruiert für 5 Tonnen Gesamtgewicht. Laut Mercedes sei dieser Typ Fahrzeug im EU-Raum und in der Schweiz mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 5 Tonnen unterwegs. Die Bremsen des Fahrzeugs seien also durchaus für solche Lasten konstruiert. Eine Gefährdung des Verkehrs habe nie bestanden.

E. 2.2.3

mit Hinweisen). Nach einer leichten Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis entzogen war oder eine andere Administrativmassnahme verfügt wurde (Abs. 2). In besonders leichten Fällen wird auf jegliche Massnahme verzichtet (Abs. 4). Eine Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 16a-c SVG ist bei einer konkreten oder auch bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung zu bejahen. Eine erhöhte abstrakte Gefahr besteht, wenn in Anbetracht der jeweiligen Verhältnisse des Einzelfalls die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (Urteil des BGer 1C_120/2016 vom

E. 2.3

In ihrer Vernehmlassung hält die Vorinstanz dem Beschwerdeführer entgegen, gemäss Typengenehmigung betrage das Garantiegewicht für das von ihm gelenkte Fahrzeug Mercedes-Benz 519 CDI 3'500 kg. Dies entspreche dem zulässigen Gesamtgewicht. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sei für die Beantwortung der Frage, ob wegen einer Gewichtsüberschreitung eine Gefährdung vorliege, das im Fahrzeugausweis eingetragene Gesamtgewicht massgebend. Der Lieferwagen des Beschwerdeführers habe das zulässige Gesamtgewicht um 29.60 % überschritten. Damit habe der Beschwerdeführer zumindest eine leichte erhöhte abstrakte Gefährdung geschaffen. Auch sein Verschulden müsste zumindest als leicht qualifiziert werden. Er habe zum Zeitpunkt der Widerhandlung bereits seit zwei Jahren als Chauffeur bei seiner Arbeitgeberin gearbeitet. Als solcher sei er für die Einhaltung der Verkehrsvorschriften und damit auch für das korrekte Beladen des von ihm gelenkten Fahrzeugs vollumfänglich verantwortlich. Bei einer Gewichtsüberschreitung von 29.60 % könne nicht mehr von einem besonders leichten Verschulden ausgegangen werden. Im Übrigen sei darauf hinzuweisen, dass der Beschwerdeführer, der die Auffassung vertrete, mit dem fraglichen Fahrzeug höhere Lasten als im Fahrzeugausweis angegeben, transportieren zu dürfen, dafür im Besitze der Unterkategorie C1 sein müsste.

3.1 Gemäss Art. 16a Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) begeht eine leichte Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Abs. 1 lit. a). Gemäss der Rechtsprechung müssen eine geringe Gefahr und ein leichtes Verschulden kumulativ vorliegen (BGE 135 II 138 E).

E. 4

Für die Parteistandpunkte und die Erwägungen der Vorinstanz wird grundsätzlich auf die Akten verwiesen. Soweit erforderlich, ist nachfolgend darauf einzugehen.

II.

1. Die Beschwerde ist frist- und formgerecht erhoben worden. Sie ist zulässiges Rechtsmittel und das Verwaltungsgericht zur Beurteilung zuständig (vgl. § 49 Gerichtsorganisationsgesetz, GO, BGS 125.12). Der Beschwerdeführer ist durch den angefochtenen Entscheid beschwert und damit zur Beschwerdelegitimiert. Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 4.1

Umstritten ist, ob für die Beurteilung des Vorliegens einer erhöhten abstrakten Gefahr auf das im Fahrzeugausweis vermerkte zulässige Gesamtgewicht von 3.5 Tonnen oder auf das vom Hersteller garantierte Höchstgewicht von 5 Tonnen abzustellen ist.

4.2 Vor dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs durchläuft dieses ein striktes Verfahren, in welchem überprüft wird, ob es den aufgestellten technischen Anforderungen entspricht und für den beabsichtigten Gebrauch betriebssicher ist. Gemäss Art.

E. 4.2

Vor dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs durchläuft dieses ein striktes Verfahren, in welchem überprüft wird, ob es den aufgestellten technischen Anforderungen entspricht und für den beabsichtigten Gebrauch betriebssicher ist. Gemäss Art.

E. 4.3

Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung können nachträglich beigebrachte Herstellergarantien, die nicht Grundlage des Typengenehmigungsverfahrens bildeten und somit über keine amtliche Bestätigung verfügen, grundsätzlich keine Berücksichtigung finden. Vielmehr ist in der Regel auf das im Fahrzeugausweis ausgewiesene, der Typengenehmigung entsprechende Gesamtgewicht abzustellen (vgl. Urteile des BGer 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 3.2; 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 4). Im Urteil 1C_512/2014 vom 24. Februar 2015 präzisierte das Bundesgericht, dass das Vorliegen einer Gefährdung auf der Grundlage des Gewichts zu beurteilen sei, welches das Fahrzeug tatsächlich aufgrund seiner technischen Vorrichtungen zu tragen vermöge und das von der Kontrollbehörde überprüft und bestätigt worden sei (vgl. E. 3.4.2).

E. 4.4

Im vorliegenden Fall garantierte der Hersteller für den Mercedes-Benz 519 CDI ein technisch zulässiges Höchstgewicht von 5 Tonnen. Gemäss Typengenehmigung beträgt das Gesamtgewicht jedoch «nur» 3.5 Tonnen. Dieses gemäss Typengenehmigung garantierte Gewicht entspricht auch dem im Fahrzeugausweis eingetragenen. Gemäss Art. 67 Abs. 3 VRV darf der im Fahrzeugausweis ausgewiesene Wert nicht überschritten werden. Dass - wie der Beschwerdeführer vorbringt - die Bremsen auf ein Garantiegewicht von 7 Tonnen ausgerichtet sind, ändert an der durch den Beschwerdeführer geschaffenen Gefahrenlage nichts (vgl. Urteil des BGer 1C_417/2010 vom 25. Januar 2011 E. 2.3.3; vgl. auch Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetzgebung und Ordnungsbussengesetz, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, Art. 30 N 13).

E. 4.5

Unter diesen Umständen ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz bei einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts des Zugfahrzeugs von 29.69 % von einer leicht erhöhten abstrakten Gefährdung ausgegangen ist. Das Bundesgericht ging denn bereits bei einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts eines Kleintransporters um 34.11 % bzw. 54.09 % von einer erhöhten bzw. erhöht abstrakten Gefahr aus (Urteile des BGer 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 4.3; 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 4.2). Dass den Beschwerdeführer - welcher als Berufsschauffeur arbeitet - ein leichtes Verschulden trifft, dessen Vorliegen Voraussetzung für eine leichte Widerhandlung gemäss Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG bildet, wird nicht in rechtsgenügender Weise bestritten. Auch kann nicht auf einen besonders leichten Fall im Sinne von Art. 16a Abs. 4 SVG erkannt werden: Die vom Beschwerdeführer geschaffene objektive Gefährdungslage kann nach dem Vorerwähnten nicht als besonders gering eingestuft werden (vgl. Urteil des BGer 1C_183/2016 vom 22. September 2016 E. 3.1). 5. Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet, sie ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang hat der Beschwerdeführer die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu bezahlen, die einschliesslich der Entscheidungsgebühr auf CHF 800.00 festzusetzen sind. Sie werden mit dem von ihm geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe verrechnet.

E. 8

Juli 2016 E. 3.1 mit Hinweis).

3.2 Gemäss Art. 29 SVG dürfen Fahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsgemässen Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strasse nicht beschädigt werden. Laut Art. 30 Abs. 2 SVG dürfen Fahrzeuge nicht überladen werden. Ergänzend hält Art. 57 Abs. 1 Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11) fest, dass sich der Führer zu vergewissern hat, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsgemässen Zustand sind und das erforderliche Zubehör, wie das Pannensignal, vorhanden ist. Art. 67 VRV legt maximale Betriebsgewichte für diverse Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen fest.

3.3 Die vom Beschwerdeführer verletzten Vorschriften sollen vorab sicherstellen, dass nur betriebssichere Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden und diese so beladen werden, dass die Ladung die Betriebssicherheit, sei es durch überhöhtes Gewicht, falsche Verteilung des Gewichts oder ungenügende Sicherung, nicht beeinträchtigt. Diese Normen tragen insbesondere zur Sicherheit auf Autobahnen bei, wo die Verkehrsteilnehmer mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Es handelt sich dabei um wichtige Verkehrsvorschriften (Urteil des BGer 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.1 mit Hinweisen), die mit jenen über die Geschwindigkeit (vgl. BGE 123 II 37 E. 1c) oder die Abstände (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2.1) vergleichbar sind.

E. 12

Abs. 1 SVG unterliegen Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger der Typengenehmigung. Diese stellt die amtliche Bestätigung der Übereinstimmung eines Typs mit den einschlägigen technischen Anforderungen und seiner Eignung zum vorgesehenen Gebrauch dar (Art. 2 lit. b der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen [TGV, SR 741.511]). Die Typengenehmigung enthält die für die Zulassung und Überprüfung notwendigen Angaben (Art. 8 Abs. 1 TGV), darunter auch das Garantiegewicht. Nach Art. 7 Abs. 3 der Verordnung über die technischen Anforderungen

an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) ist das Garantiegewicht (technisch zulässiges Höchstgewicht) das vom Hersteller höchstens zugelassene Gewicht. Dieser hat eine Garantie über das technisch zulässige Höchstgewicht abzugeben (Art. 41 Abs. 2 VTS), die nur unter den Voraussetzungen von Art. 41 Abs. 2bis VTS anerkannt wird.

4.3 Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung können nachträglich beigebrachte Herstellergarantien, die nicht Grundlage des Typengenehmigungsverfahrens bildeten und somit über keine amtliche Bestätigung verfügen, grundsätzlich keine Berücksichtigung finden. Vielmehr ist in der Regel auf das im Fahrzeugausweis ausgewiesene, der Typengenehmigung entsprechende Gesamtgewicht abzustellen (vgl. Urteile des BGer 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 3.2; 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 4). Im Urteil 1C_512/2014 vom 24. Februar 2015 präzisierte das Bundesgericht, dass das Vorliegen einer Gefährdung auf der Grundlage des Gewichts zu beurteilen sei, welches das Fahrzeug tatsächlich aufgrund seiner technischen Vorrichtungen zu tragen vermöge und das von der Kontrollbehörde überprüft und bestätigt worden sei (vgl. E. 3.4.2).

4.4 Im vorliegenden Fall garantierte der Hersteller für den Mercedes-Benz 519 CDI ein technisch zulässiges Höchstgewicht von 5 Tonnen. Gemäss Typengenehmigung beträgt das Gesamtgewicht jedoch «nur» 3.5 Tonnen. Dieses gemäss Typengenehmigung garantierte Gewicht entspricht auch dem im Fahrzeugausweis eingetragenen. Gemäss Art. 67 Abs. 3 VRV darf der im Fahrzeugausweis ausgewiesene Wert nicht überschritten werden. Dass - wie der Beschwerdeführer vorbringt - die Bremsen auf ein Garantiegewicht von 7 Tonnen ausgerichtet sind, ändert an der durch den Beschwerdeführer geschaffenen Gefahrenlage nichts (vgl. Urteil des BGer 1C_417/2010 vom 25. Januar 2011 E. 2.3.3; vgl. auch Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetzgebung und Ordnungsbussengesetz, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, Art. 30 N 13).

4.5 Unter diesen Umständen ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz bei einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts des Zugfahrzeugs von 29.69 % von einer leicht erhöhten abstrakten Gefährdung ausgegangen ist. Das Bundesgericht ging denn bereits bei einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts eines Kleintransporters um 34.11 % bzw. 54.09 % von einer erhöhten bzw. erhöht abstrakten Gefahr aus (Urteile des BGer 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 4.3; 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 4.2). Dass den Beschwerdeführer - welcher als Berufschaffeur arbeitet - ein leichtes Verschulden trifft, dessen Vorliegen Voraussetzung für eine leichte Widerhandlung gemäss Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG bildet, wird nicht in rechtsgenügender Weise bestritten. Auch kann nicht auf einen besonders leichten Fall im Sinne von Art. 16a Abs. 4 SVG erkannt werden: Die vom Beschwerdeführer geschaffene objektive Gefährdungslage kann nach dem Vorerwähnten nicht als besonders gering eingestuft werden (vgl. Urteil des BGer 1C_183/2016 vom 22. September 2016 E. 3.1).

5. Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet, sie ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang hat der Beschwerdeführer die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht zu bezahlen, die einschliesslich der Entscheidgebühr auf CHF 800.00 festzusetzen sind. Sie werden mit dem von ihm geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe verrechnet.

Demnach wird erkannt:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.A. ___ hat die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht von CHF 800.00 zu bezahlen.

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Eröffnung des begründeten Urteils beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden (Adresse: 1000 Lausanne 14). Die Frist wird durch rechtzeitige Aufgabe bei der Schweizerischen Post gewahrt. Die Frist ist nicht erstreckbar. Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten. Für die weiteren Voraussetzungen sind die Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes massgeblich.

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Die Präsidentin

Scherrer Reber

Die Gerichtsschreiberin

Kofmel

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.