

Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}

1C_273/2016

Urteil vom 5. Dezember 2016

I. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Fonjallaz, Präsident,
Bundesrichter Merkli, Kneubühler,
Gerichtsschreiberin Pedretti.

Verfahrensbeteiligte
A._____,
Beschwerdeführer,
vertreten durch Rechtsanwalt Serge Flury,

gegen

Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern.

Gegenstand
Administrativmassnahmen des Strassenverkehrsrechts,

Beschwerde gegen das Urteil vom 17. Mai 2016 des Kantonsgerichts Luzern, 4. Abteilung.

Sachverhalt:

A.
A._____ fuhr am 6. Juli 2015 mit einem Lastwagen und Sachentransportanhänger in Sursee auf der Strasse X._____, als er von der Polizei angehalten wurde. Bei einer Wägung der Fahrzeugkombination wurde ein Gesamtgewicht von 45'880 kg festgestellt. Damit wurde das im Fahrzeugausweis vermerkte Gesamtzuggewicht von 40'000 kg überschritten.

B.
Nachdem A._____ gegen einen Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Sursee Einsprache erhoben hatte und zur Sache einvernommen wurde, erliess diese am 6. November 2015 erneut einen Strafbefehl, in dem sie ihn gestützt auf u.a. Art. 96 Abs. 1 SVG wegen Überschreitens des zulässigen Gesamtzuggewichts zu einer Busse von Fr. 300.-- verurteilte. Dieser Entscheid erwuchs in Rechtskraft.

Das Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern wertete diese Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften als leicht im Sinne von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG und verfügte am 8. Januar 2016 den Entzug des Führerausweises für die Dauer von einem Monat.

Die dagegen von A._____ erhobene Beschwerde wies das Kantonsgericht Luzern mit Urteil vom 17. Mai 2016 ab.

C.
Mit Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten vom 13. Juni 2016 gelangt A._____ an das Bundesgericht und beantragt die Aufhebung des kantonsgerichtlichen Urteils; auf die Anordnung einer administrativrechtlichen Massnahme sei zu verzichten.

Das Strassenverkehrsamt und das Kantonsgericht schliessen auf Abweisung der Beschwerde. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) beantragt, die Sache sei zur erneuten Prüfung der erhöhten abstrakten Gefährdung an das Strassenverkehrsamt zurückzuweisen. Die Beteiligten halten im weiteren Schriftenwechsel an ihren Anträgen fest.

Erwägungen:

1.

Angefochten ist ein kantonal letztinstanzlicher Endentscheid über einen Führerausweisentzug. Dagegen steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten offen (Art. 82 ff. BGG); ein Ausschlussgrund nach Art. 83 BGG liegt nicht vor. Da die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen zu keinen Bemerkungen Anlass geben, ist auf die Beschwerde grundsätzlich einzutreten.

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht gerügt werden (Art. 95 lit. a BGG). Dieses wendet das Bundesgericht - mit Ausnahme der Grundrechte - von Amtes wegen an (Art. 106 BGG). Es kann daher eine Beschwerde aus anderen als den von der Beschwerdeführerin vorgetragenen Gründen gutheissen oder den Entscheid mit einer von der Vorinstanz abweichenden Begründung bestätigen (BGE 133 V 196 E. 1.4 S. 200; BGE 122 V 34 E. 2b S. 36 mit Hinweisen).

2.

2.1. Der Beschwerdeführer macht zunächst geltend, die Vorinstanz hätte den Sachverhalt in verschiedener Hinsicht willkürlich festgestellt.

2.2. Das Bundesgericht legt seinem Urteil den von der Vorinstanz festgestellten Sachverhalt zugrunde (Art. 105 Abs. 1 BGG). Die Sachverhaltsfeststellung kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG).

2.3. Während das Kantonsgericht im angefochtenen Entscheid davon ausging, das zulässige Gesamtzuggewicht sei um 5'880 kg, mithin um 11.25 % überschritten worden, wendet der Beschwerdeführer dagegen ein, es liege lediglich eine Differenz von 4'503 kg bzw. 11.15 % vor. Tatsächlich ergibt sich aus dem Strafbefehl vom 6. November 2015 und dem Bericht der Kantonspolizei Luzern vom 6. Juli 2015, dass die Fahrzeugkombination nach Abzug einer Toleranz von 3 %, d.h. 1'376.4 kg, lediglich eine Überlast von 4'503.6 kg aufwies, was aber immer noch einer Überschreitung des zulässigen Gesamtzuggewichts um 11.25 % entspricht. Dieser Prozentsatz ist demnach als massgeblich zu betrachten.

2.4. Nicht gefolgt kann dem Beschwerdeführer, soweit er in der Erwägung der Vorinstanz, wonach die Gewichtsgrenzen der Verkehrssicherheit dienen, weil rein physikalisch sich der Brems- und Anhalteweg verlängere, je schwerer die Ladung sei, eine willkürliche Sachverhaltsdarlegung erblickt. Dasselbe gilt für sein Vorbringen, die Annahme des Kantonsgerichts, aus der Überschreitung des Gesamtzuggewichts um 11.25 % resultiere eine erhöhte abstrakte Gefährdung, sei willkürlich. Diese Umstände betreffen die rechtliche Würdigung des Sachverhalts (vgl. Urteile 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 2.1; 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.2). Sie stellen keine Tat-, sondern von Amtes wegen zu prüfende Rechtsfragen dar (vgl. E. 3 hiernach). Die vom Beschwerdeführer erhobenen Sachverhaltsrügen erweisen sich demnach als unerheblich.

2.5. Das Strassenverkehrsamt wendet in seiner Replik ein, das vom Hersteller garantierte Gewicht liege bei 60 t. Als Beleg dafür reicht es den vom Typengenehmigungsinhaber unterzeichneten Prüfungsbericht (Form.13.20 A) ein. Dieser weicht von der vom ASTRA beigebrachten Typengenehmigung CH 3VB5 64 ab, in der ein Gesamtzuggewicht von 70 t ausgewiesen wird. Auch die Vorinstanz verwies auf ein Dokument des Beschwerdeführers, in dem der Hersteller ein Zuggewicht von 70 t gewährleistet. Da das Bundesgericht an diese vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung gebunden ist (Art. 105 Abs. 1 BGG) und nicht ersichtlich ist, inwiefern deren Berichtigung im Sinne des Strassenverkehrsamts angesichts des gemessenen Gesamtgewichts von 45'880 kg (rechtlich relevant 44'503.6 kg) für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann, ist das vom Hersteller garantierte Gesamtzuggewicht von 70 t als massgeblich zu erachten.

3.

Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, die Staatsanwaltschaft habe ihn lediglich gestützt auf Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG verurteilt, weshalb nicht auf eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer geschlossen werden könne, vermag er nicht durchzudringen. Nach der Rechtsprechung ist die Verwaltungsbehörde bei der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts grundsätzlich nicht an das Urteil des Strafgerichts gebunden. Eine Ausnahme dazu rechtfertigt sich dann, wenn die Rechtsanwendung sehr stark von der Würdigung von Tatsachen abhängt, welche die Strafbehörde besser kennt als die Verwaltungsbehörde (BGE 136 II 447 E. 3.1 S. 451 mit Hinweisen). Dies ist hier nicht der Fall, geht

doch aus dem Strafbefehl deutlich hervor, dass sich die Staatsanwaltschaft in erster Linie auf den Bericht der Kantonspolizei Luzern vom 6. Juli 2015 abgestützt hat. Die Verwaltungsbehörde war bei ihrer rechtlichen Würdigung des Sachverhalts somit nicht an das Strafurteil gebunden.

4.

Strittig ist, ob die Vorinstanz die Überschreitung des im Fahrzeugausweis ausgewiesenen Gesamtzuggewichts um 11.25 % zu Recht als leichte Widerhandlung im Sinne von Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG einstufte. Der Beschwerdeführer ist der Ansicht, die Voraussetzungen dafür seien nicht erfüllt; auf jeden Fall wäre aber Art. 16a Abs. 4 SVG anzuwenden und auf die Anordnung einer Massnahme zu verzichten.

4.1. Gemäss Art. 16a SVG 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. 2.2.3 S. 141 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 1C_120/2016 vom 8. Juli 2016 E. 3.1 mit Hinweis).

4.2. Fahrzeuge dürfen nur in betriebssicherem Zustand in Verkehr gesetzt werden; sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden (Art. 29 SVG). Dies bedingt insbesondere, dass die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nicht überladen werden und die Ladung sachgemäss verteilt und gesichert wird (Art. 30 Abs. 2 SVG). Gemäss Art. 9 Abs. 1 SVG beträgt das höchstzulässige Gewicht für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen 40 Tonnen (bzw. im kombinierten Verkehr 44 Tonnen). Art. 9 Abs. 1 bis SVG ermächtigt den Bundesrat zum Erlass von Vorschriften über Ausmasse und Gewichte der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger, wobei er namentlich den Interessen der Verkehrssicherheit Rechnung trägt. In Art. 67 Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) hat der Bundesrat das höchste zulässige Betriebsgewicht für Motorfahrzeuge mit mehr als vier Achsen auf 40 Tonnen festgelegt (bzw., bei Fahrzeugen im unbegleiteten kombinierten Verkehr, auf 44 Tonnen). Nach den unbestrittenen vorinstanzlichen Feststellungen ist dieser Wert denn auch als das zulässige Betriebsgewicht im Fahrzeugausweis des Beschwerdeführers eingetragen.

5.

5.1. Umstritten ist, ob für die Beurteilung des Vorliegens einer erhöhten abstrakten Gefährdung auf das im Fahrzeugausweis vermerkte zulässige Gesamtzuggewicht von 40 t oder auf das vom Hersteller garantierte Höchstgewicht von 70 t abzustellen ist. Das Kantonsgericht anerkannte zwar, dass der Beschwerdeführer bereits vor dem Strafrichter einen Beleg für die Fahrzeugspezifikation vorgelegt hatte, in dem der Hersteller ein Zuggewicht von 70 t garantiert. Dieses erachtete es aber für irrelevant. Vielmehr sei auf das im Fahrzeugausweis bestimmte zulässige Betriebsgewicht abzustellen. So halte denn auch Art. 67 Abs. 3 VRV ausdrücklich fest, dass die im Fahrzeugausweis aufgeführten Höchstwerte nicht überschritten werden dürften. Die 40 Tonnen-Grenze bilde die nationale Gewichtslimite. Mit der deutlichen Überschreitung des zulässigen Betriebsgewichts sei die vom Gesetzgeber tolerierte Grenze der abstrakten Gefahr missachtet worden, so dass aus dem Verhalten des Beschwerdeführers eine leicht erhöhte abstrakte Gefährdung resultiere.

5.2. Der Beschwerdeführer erblickt in diesen Erwägungen eine Verletzung von Bundesrecht, weil zur Beurteilung der erhöhten abstrakten Gefährdung das vom Hersteller garantierte Zuggewicht massgeblich sei. Wenn der Hersteller ein Gesamtgewicht von 70 t gewährleiste, könne angenommen werden, dass die technischen Ausführungen, insbesondere auch die Bremsleistung, auf diese Last ausgerichtet seien. Da hier das garantierte Gewicht deutlich unterschritten worden sei, liege keine erhöhte abstrakte Gefährdung vor. Das ASTRA ist ebenfalls der Auffassung, ein Fahrzeug könne als betriebssicher gelten, wenn die technisch zulässigen Gewichte und Achslasten nicht überschritten würden; diesfalls wäre eine abstrakte Gefährdung zu verneinen.

5.3. 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. 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.

5.4. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung geht es nicht an, das für die Beurteilung des Vorliegens einer erhöhten abstrakten Gefährdung massgebliche Gewicht einzelfallweise zu bestimmen (Urteile 1C_512/2014 vom 24. Februar 2015 E. 3.3; 1C_181/2014 vom 8. Oktober 2014 E. 3.2; 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 3.3). Insbesondere 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 Gesamtzuggewicht abzustellen (Urteile 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 ist, welches das Fahrzeug tatsächlich aufgrund seiner technischen Vorrichtungen zu tragen vermag und von der Kontrollbehörde überprüft und bestätigt worden ist (vgl. E. 3.4.2).

5.5. Im vorliegenden Fall stimmt das vom Hersteller garantierte technisch zulässige Höchstgewicht von 70 t zwar mit dem in der Typengenehmigung CH 3VB5 64 ausgewiesenen Gesamtzuggewicht überein, weshalb grundsätzlich davon ausgegangen werden kann, dass der Fahrzeugtyp die notwendigen technischen Anforderungen erfüllt, um solche Lasten transportieren zu können. In den vorerwähnten Entscheiden erreichten aber die gemessenen Gesamtgewichte der jeweiligen Lieferwagen das in der Schweiz höchstzulässige Betriebsgewicht von 40 Tonnen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen - anders als hier - bei Weitem nicht. Bei dieser Obergrenze handelt es sich, wie bei allen Bestimmungen über das zulässige Betriebsgewicht, um eine wichtige Verkehrsvorschrift, die zur Sicherheit im Strassenverkehr beiträgt, insbesondere auch auf Autobahnen, wo die Verkehrsteilnehmer mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs sind (vgl. Urteile 1C_588/2015 vom 14. April 2016 E. 2.3; 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.1; 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012 E. 3.1). Dies spricht für die Massgeblichkeit des im Fahrzeugausweis eingetragenen Gesamtzuggewichts. Unterstützt wird dies durch Art. 67 Abs. 3 VRV, wonach der im Fahrzeugausweis ausgewiesene Wert nicht überschritten werden darf, selbst wenn er tiefer ist als das gesetzlich höchstzulässige Betriebsgewicht. Ausserdem ist davon auszugehen, dass die Anlagen des Strassenverkehrs der Schweiz auf die Gewichtslimits von 40 Tonnen (bzw. 44 Tonnen) ausgerichtet sind. Bei einer erheblichen Überschreitung dieser Obergrenze muss nicht nur mit einem grösseren Verschleiss der Strassenbeläge gerechnet werden; sie kann auch die Tragfähigkeit von Ein- und Ausfahrtsrampen bei Autobahnen oder von Brücken und die Stabilität von Rückhalteeinrichtungen (z.B. Leitplanken) beeinträchtigen und dadurch die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährden. Vor allem aber sind die Folgen eines Unfalls bei einer Kollision mit einem die 40 Tonnen-Grenze überschreitenden Fahrzeug aufgrund der höheren kinetischen Energie wesentlich schwerer (vgl. Stellungnahme des Bundesrates vom 19. November 2008 zur Interpellation 08.3498 [Huber Gabi] "Keine Gigaliner auf Schweizer Strassen"). Dass - wie der Beschwerdeführer vorbringt - die Bremsen auf ein Garantiegewicht von 70 Tonnen ausgerichtet sind, ändert an dieser Gefahrenlage nichts (vgl. Urteil 1C_417/2010 vom 25. Januar 2011 E. 2.3.3). Zudem ist nicht weiter von Belang, ob sich das Fahrverhalten durch die Überlast tatsächlich verändert hat, müssen doch neben dem Überschreiten des höchstzulässigen Gesamtgewichts keine zusätzlichen Gefahrenquellen, wie z.B. eine unsichere Fahrweise, vorliegen (vgl. Urteil 1C_169/2014 vom 18. Februar 2015 E. 4.2).

5.6. Unter diesen Umständen ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz bei einer Überschreitung des gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgewichts von 40 Tonnen um 11.25 % eine erhöhte abstrakte Gefährdung angenommen hat. Dass den Beschwerdeführer 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 1C_183/2016 vom 22. September 2016 E. 3.1). Ausserdem sprengt die vom ihm akzeptierte Busse von Fr. 300.-- den Rahmen des Ordnungsbussenverfahrens (vgl. Urteil 1C_406/2010 vom 29. November 2010 E. 4.2; Anhang 1 Ziff. 300 der Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996 [OBV; SR 741.031]).

6.

Die Beschwerde erweist sich daher als unbegründet und ist abzuweisen. Der Beschwerdeführer trägt die Gerichtskosten (Art. 66 Abs. 1 BGG); ihm steht keine Parteientschädigung zu (Art. 68 Abs. 2 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.

Die Gerichtskosten von Fr. 2'000.-- werden dem Beschwerdeführer auferlegt.

3.

Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

4.

Dieses Urteil wird dem Beschwerdeführer, dem Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern, dem Kantonsgericht Luzern, 4. Abteilung, und dem Bundesamt für Strassen Sekretariat Administrativmassnahmen schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 5. Dezember 2016

Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Fonjallaz

Die Gerichtsschreiberin: Pedretti