



# VERWALTUNGSGERICHT DES KANTONS ZUG

---

## VERWALTUNGSRECHTLICHE KAMMER

Mitwirkende Richter: Dr. iur. Aldo Elsener, Vorsitz  
Dr. iur. Matthias Suter und lic. iur. Adrian Willimann  
Gerichtsschreiber: lic. iur. Peter Kottmann

U R T E I L vom 30. März 2020

gemäss § 29 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtes  
*[rechtskräftig]*

in Sachen

**A.** \_\_\_\_\_  
Beschwerdeführer

gegen

**Strassenverkehrsamt des Kantons Zug**, Hinterbergstrasse 41, 6312 Steinhausen  
Beschwerdegegner

betreffend

Strassenverkehrsrecht  
(Führerausweisentzug)

V 2019 93

A. A. \_\_\_\_\_ wurde mit Verfügung des Strassenverkehrsamtes des Kantons Zug vom 3. Oktober 2019 gestützt auf Art. 16b Abs. 1 lit. a und Abs. 2 lit. a SVG der Führerausweis für die Kategorien F, G und M für einen Monat entzogen.

Zur Begründung führte das Strassenverkehrsamt aus, A. \_\_\_\_\_ habe am 22. Januar 2019 eine nicht vorschriftsgemässe und nicht betriebssichere Fahrzeugkombination (Traktor "Fendt" ZG B. \_\_\_\_\_ mit Anhänger) gelenkt und um ca. 18.15 Uhr auf der Sinslerstrasse in Cham einen Unfall verursacht, bei dem das rechte Hinterrad des Anhängers abgebrochen sei. Bei der anschliessenden polizeilichen Kontrolle seien unter anderem ein ungenügendes Bremssystem und eine ungenügende Beleuchtung des Anhängers festgestellt worden. Die Staatsanwaltschaft des Kantons Zug habe A. \_\_\_\_\_ mit Strafbefehl vom 18. Juni 2019 unter anderem der Übertretung des Strassenverkehrsgesetzes gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG schuldig gesprochen und ihn mit einer Busse von Fr. 450.– bestraft. Dagegen habe A. \_\_\_\_\_ keine Einsprache erhoben; der genannte Strafbefehl sei somit zwischenzeitlich in Rechtskraft erwachsen. Vorliegend handle es sich um eine mittelschwere Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften gemäss Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG; der Führerausweis müsse für mindestens einen Monat entzogen werden (Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG). Diese Mindestentzugsdauer dürfe nicht unterschritten werden (Art. 16 Abs. 3 SVG). Unter Berücksichtigung aller Umstände erachte das Strassenverkehrsamt den Entzug des Führerausweises der Kategorien F, G und M für die Dauer von einem Monat als angemessen. Trotz Widerspruchs von A. \_\_\_\_\_ anlässlich des rechtlichen Gehörs vom 5. August 2019 halte das Strassenverkehrsamt an seiner Qualifizierung der mittelschweren Widerhandlung und somit am einmonatigen Entzug fest.

B. Mit undatiertem Schreiben (Eingang beim Verwaltungsgericht am 30. Oktober 2019) erhob A. \_\_\_\_\_ (nachfolgend: Beschwerdeführer) Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Verfügung des Strassenverkehrsamtes vom 3. Oktober 2019. Der Beschwerdeführer erachtet die Qualifizierung seines Falles als mittelschwere Widerhandlung als falsch und beantragt, diesen als leichte Widerhandlung zu qualifizieren. Zur Begründung führt der Beschwerdeführer aus, er habe das SVG nicht vorsätzlich verletzt. Es seien zu keiner Zeit andere Verkehrsteilnehmer gefährdet gewesen. Das Bremssystem sei zwar gemäss Gesetz mangelhaft, habe aber einwandfrei funktioniert, ebenso die Beleuchtung. An Vollgummirädern finde man keine Bezeichnungen für maximale Traglasten. Die Fahrt sei ehrenamtlich durchgeführt worden und habe der Vorbereitung der Chamer Fasnacht gedient. Schliesslich bringt der Beschwerdeführer vor,

eine Person in seinem Bekanntenkreis habe eine überladene Fahrzeugkombination geführt, was mit einer Busse von Fr. 2'000.– bestraft und als leichte Widerhandlung qualifiziert worden sei.

C. Den von ihm verlangten Kostenvorschuss von Fr. 1'000.– bezahlte der Beschwerdeführer innert der ihm dafür gesetzten Frist.

D. Mit Vernehmlassung vom 2. Dezember 2019 beantragte das Strassenverkehrsamt die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolge. Zur Begründung führt das Strassenverkehrsamt im Wesentlichen aus, dass die Fahrzeugkombination, bestehend aus dem Traktor "Fendt" ZG B. \_\_\_\_\_ und dem nicht eingelösten Anhänger (ohne Marke bzw. "Marke Eigenbau", ohne Kontrollschild), folgende Mängel aufgewiesen habe:

- ungenügendes Bremssystem bei einer Anhängerlast von mehr als den gemäss Traktor-Fahrzeugausweis gestatteten sechs Tonnen;
- fehlendes Herstellerschild am Anhänger;
- fehlende Bekanntgabe der Reifentragfähigkeit am Anhänger;
- ungenügende Beleuchtung am Anhänger.

Die Fahrzeugkombination habe der Beschwerdeführer am 22. Januar 2019, ca. 18.15 Uhr, auf der Sinslerstrasse in Cham stadteinwärts gelenkt. Auf der Höhe der Bushaltestelle Heiligkreuz sei das rechte Hinterrad des Anhängers abgebrochen, wobei eine ca. 12 m lange Kratzspur auf dem Strassenbelag entstanden sei.

Gesamthaft betrachtet sei diese Widerhandlung durch das Strassenverkehrsamt als mittelschwer beurteilt worden. Die Verfügung einer blossen Verwarnung würde voraussetzen, dass sowohl das Verschulden als auch die Gefährdung je noch als leicht beurteilt werden könnten. Vorliegend läge zwar eine Fahrt ohne Entgelt bzw. zur Vorbereitung der Fasnacht und damit für die Allgemeinheit vor; unabhängig davon hätte der Beschwerdeführer jedoch, sowohl da er beruflich Landwirt und damit fachkundig sei als auch als Vize-Kommandant der Feuerwehr Cham, bemerken müssen, mit welcher nicht vorschriftsgemässen und nicht betriebssicherer Fahrzeugkombination er gefahren sei. Der Gesetzgeber lasse bis zu einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h offen, ob Anhänger an Traktoren eingelöst würden oder nicht (Art. 72 Abs. 1 Bst. c Pos. 1 VZV). Dabei sei zu berücksichtigen, dass nicht eingelöste Anhänger auch nicht einer periodischen Nachprüfung unterstünden (Art. 33 Abs. 1 VTS). Somit sei die Betriebssicherheit solcher

Anhänger voll und ganz vom Fahrzeuglenker zu beurteilen. Bei einem selbst gebauten und nicht eingelösten Anhänger werde vom Fahrzeuglenker ein umso höheres Wissen bezüglich der Betriebssicherheit vorausgesetzt. Die Verantwortung, dass die technischen Vorgaben beim nicht eingelösten Anhänger eingehalten werden, liege ganz alleine beim Fahrzeuglenker. Auch der Umstand, dass der nicht betriebssichere Anhänger das rechte Hinterrad unmittelbar in der Nähe einer Bushaltestelle, welche zur fraglichen Zeit viertelstündlich bedient bzw. angefahren werde, verloren habe, lasse die Beurteilung als lediglich leichte Widerhandlung nicht zu. Immerhin und nach Ansicht des Strassenverkehrsamtes unabdingbar beschlage der hier angefochtene Entzug jedoch nur die Spezialkategorien F, G und M und sei auf dem nach Art. 16b Abs. 1 lit. a und Abs. 2 lit. a SVG möglichen Minimum von 1 Monat festgelegt worden. Damit sei dem Verschulden und der Gefährdung angemessen Rechnung getragen worden.

Mangels Angabe von Personalien oder Pin-Nummer könne der Fall des vom Beschwerdeführer geschilderten Bekannten, dessen Verkehrsregelverletzung trotz einer Busse von Fr. 2'000.– als leichte Widerhandlung beurteilt worden sein soll, vom Strassenverkehrsamt nicht geprüft werden.

E. Mit Replik vom 20. Dezember 2019 merkt der Beschwerdeführer im Wesentlichen an, dass gemäss einer Information der Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (nachfolgend: BUL) ab 2019 Zugfahrzeuge [recte: Transportanhänger] mit Auflaufbremse bis zu 8 t gezogen werden dürften, sofern dies im Fahrzeugausweis des Zugfahrzeugs eingetragen sei. Dazu bringt er im Weiteren vor, er habe 2019 einen grossen Traktor vorgeführt, und im neu erstellten Fahrzeugausweis sei nichts von den erlaubten 8 t enthalten. Die Anmerkungen des Strassenverkehrsamtes bezüglich der Bushaltestelle seien unbedeutend, denn es könne überall etwas passieren und eine Person zu Schaden kommen. Als Landwirt sei er auf die Spezialkategorien F, G und M angewiesen, um seine Tiere versorgen zu können. Schliesslich betont der Beschwerdeführer nochmals die Ehrenamtlichkeit seines Einsatzes für die Fasnacht.

F. Mit Duplik vom 7. Januar 2020 hält das Strassenverkehrsamt vollumfänglich an seiner Verfügung fest und beantragt weiterhin die kostenfällige Abweisung der Beschwerde. Es erwidert im Wesentlichen, dass der angeblich unterlassene Eintrag in einem 2019 neu ausgestellten Fahrzeugausweis ohne Angabe von Kontrollschildnummer und Prüftermin nicht geprüft werden könne. Die Vorbringen des Beschwerdeführers

änderten letztlich nichts an dem Umstand, dass der Anhänger Marke "Eigenbau" nicht betriebssicher verkehrt und schliesslich ein Rad verloren habe.

G. Mit Schreiben vom 12. Februar 2020 reichte der Beschwerdeführer als Beweismittel eine auf den 27. Januar 2020 datierte Bescheinigung der GVS Agrar AG, Schaffhausen, betreffend die maximalen Anhängelasten für einen Traktor "Fendt 714 Vario" ein. Mit Schreiben vom 13. Februar 2020 stellte das Gericht dem Strassenverkehrsamt das Schreiben des Beschwerdeführers samt Beilage zur Kenntnisnahme zu. In der Folge gingen beim Gericht keine weiteren Eingaben mehr ein.

Das Verwaltungsgericht erwägt:

1. Gemäss § 61 Abs. 1 Ziff. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG; BGS 162.1) ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht zulässig gegen Verwaltungsentscheide unterer kantonaler Verwaltungsbehörden, soweit sich ihre Entscheide auf Bundesrecht stützen und die Gesetzgebung keinen Weiterzug an den Regierungsrat oder das Bundesverwaltungsgericht vorsieht. Da sich der vorliegende Entscheid auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) und somit auf Bundesrecht stützt, kann die Verfügung des Strassenverkehrsamts vom 3. Oktober 2019 direkt beim Verwaltungsgericht angefochten werden. Die Beschwerde (undatierte Rechtsschrift; kein Poststempel; Eingang beim Verwaltungsgericht am 30. Oktober 2019) erfolgte fristgerecht, und die Beschwerdeschrift erfüllt die an sie gestellten Anforderungen, weshalb sie zu prüfen ist.

Das Verwaltungsgericht entscheidet über diese Beschwerde gestützt auf § 29 seiner Geschäftsordnung (GO; BGS 162.11) im Zirkularverfahren.

2.

2.1 Die Sachverhaltsfeststellungen des Strassenverkehrsamtes betreffend den Vorfall vom 22. Januar 2019 werden vom Beschwerdeführer nicht bestritten. Streitig und zu prüfen ist vorliegend einzig, ob dieser Vorfall vom Strassenverkehrsamt zu Recht als mittelschwere Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz qualifiziert wurde und es gestützt darauf einen einmonatigen Führerausweisentzug verfügen durfte.

2.2 Hinsichtlich dieser Fragen ist vorab festzustellen, dass sich folgende zwei Vorbringen des Beschwerdeführers als nicht entscheidrelevant erweisen und darum vom Gericht nicht berücksichtigt werden können bzw. nicht berücksichtigt werden müssen:

2.2.1 In seiner Beschwerdeschrift bringt der Beschwerdeführer vor, ein Bekannter von ihm habe eine überladene Fahrzeugkombination geführt, weshalb dieser mit einer Busse von Fr. 2'000.– bestraft, sein Vergehen im Administrativverfahren aber als bloss leichte Widerhandlung eingestuft worden sei. Das Gericht kann dies vorliegend mangels Kenntnis der genauen Umstände dieses Falles nicht prüfen. Das Strassenverkehrsamt hat den Beschwerdeführer in seiner Vernehmlassung bereits auf diesen Umstand hingewiesen, weshalb es am Beschwerdeführer gewesen wäre, in seiner Replik weitere Informationen zu liefern. In seinen späteren Eingaben ging der Beschwerdeführer auf dieses Thema überhaupt nicht mehr ein. Im Übrigen hat das Gericht vorliegend in erster Linie das Ereignis vom 22. Januar 2019 in Bezug auf die dazu vom Strassenverkehrsamt ausgefallte Administrativmassnahme zu beurteilen. Der vom Beschwerdeführer geschilderte Fall mag zwar allenfalls als Referenz dienen, ist aber ansonsten nicht entscheidrelevant.

2.2.2 In seiner Replik bringt der Beschwerdeführer vor, die Einholung einer Bewilligung für den Transport von Umzugs- und Fasnachtswagen unterlassen zu haben, was ein grosser Fehler gewesen sei. Der Beschwerdeführer verkennt, dass die fehlende Bewilligung für den Transport, in dessen Rahmen sich schliesslich der Unfall vom 22. Januar 2019 ereignete, weder im Strafbefehl der Staatsanwaltschaft vom 18. Juni 2019 noch in der Verfügung des Strassenverkehrsamtes vom 3. Oktober 2019 erwähnt wird und somit auch keinen Teil der Begründung für die Strafe bzw. die vorliegend streitige und zu prüfende Administrativmassnahme darstellt. Dieser Umstand ist somit ebenfalls nicht entscheidrelevant.

3.

3.1 Nach dem seit 1. Januar 2005 in Kraft stehenden, revidierten Strassenverkehrsgesetz liegen dem Recht der Administrativmassnahmen bzw. der gesetzlichen Kategorisierung der Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften verschiedene Gefährdungsstufen zugrunde. Zu unterscheiden ist insbesondere zwischen dem besonders leichten Fall (Art. 16a Abs. 4 SVG: Verzicht auf jegliche Massnahme), dem leichten Fall (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG: je nach automobilistischer Vorbelastung

Verwarnung oder Entzug des Führerausweises), dem mittelschweren Fall (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG: Entzug des Führerausweises) und dem schweren Fall (Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG: Entzug des Führerausweises). Eine leichte Widerhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG). Eine mittelschwere Widerhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG). Ist die Verletzung der Verkehrsregeln grob und wird dadurch eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen oder in Kauf genommen, ist die Widerhandlung schwer (Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG). Die mittelschwere Widerhandlung nach Art. 16b SVG stellt einen Auffangtatbestand dar. Sie liegt vor, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten Widerhandlung nach Art. 16a SVG und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung nach Art. 16c SVG gegeben sind (BGE 136 II 447 E. 3.2).

3.2 Gemäss Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG begeht eine leichte Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft. Wie bereits aus dem Wortlaut der Bestimmung hervorgeht, müssen die geringe Gefährdung und das leichte Verschulden kumulativ gegeben sein (Bernhard Rütsche/Denise Weber, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, Art. 16a N. 4). Eine Gefahr ist gering i.S.v. Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG, wenn sie leicht über derjenigen Gefahr liegt, die durch die im Ordnungsbussenverfahren geahndeten Widerhandlungen hervorgerufen wird. Ein leichtes Verschulden liegt vor, wenn dem Fahrzeugführer, der sich im Verkehr grundsätzlich richtig verhält, nur eine leichte Unaufmerksamkeit vorgeworfen werden kann, oder wenn die Verkehrsregelverletzung letztlich auf das Zusammenspiel unglücklicher Umstände zurückzuführen ist (Rütsche/Weber, a.a.O., Art. 16a N. 6 und 8). Nach einer leichten Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis entzogen war oder eine andere Administrativmassnahme verfügt wurde. Die fehlbare Person wird verwarnet, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis nicht entzogen war und keine andere Administrativmassnahme verfügt wurde. In besonders leichten Fällen wird auf jegliche Massnahme verzichtet (Art. 16a Abs. 2–4 SVG).

3.3 Gemäss Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG begeht eine mittelschwere Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Eine mittelschwere Widerhandlung liegt in jedem Fall bei einer durch

eine Verkehrsregelverletzung verschuldet hervorgerufenen mittelgrossen Gefahr (bzw. "mittelgrossen Gefährdung") vor. Die mittelgrosse Gefahr liegt definitionsgemäss zwischen der geringen Gefahr i.S.v. Art. 16a Abs. 1 lit. a und der ernstlichen Gefahr i.S.v. Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG. Eine präzise Umschreibung der verschiedenen Gefahrenstufen fällt schwer. Allgemein lässt sich sagen, dass sich die Gefahrenstufen nach dem Ausmass einer hypothetisch angenommenen konkreten Gefährdungssituation beurteilen. Konnte demzufolge nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und allgemeiner Lebenserfahrung eine Gefährdungssituation mit mittelgrosser Verletzungswahrscheinlichkeit eintreten, liegt eine mittelgrosse abstrakte Gefahr vor. Eine mittelschwere Widerhandlung ist sodann im Fall eines mittelschweren Verschuldens gegeben, sofern durch eine Verkehrsregelverletzung eine Gefahr für Dritte hervorgerufen wurde. Ein mittelschweres Verschulden ist grundsätzlich dann anzunehmen, wenn eine elementare Verkehrsregel verletzt wird und für einen durchschnittlichen Lenker erkennbar sein musste, dass dadurch Dritte hätten gefährdet werden können (Rütsche/Weber, a.a.O., Art. 16b N. 10 und 12). Nach einer mittelschweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen (Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG).

3.4 Im Interesse von Rechtseinheit und Rechtssicherheit gilt es zu vermeiden, dass derselbe Lebensvorgang zu voneinander abweichenden Sachverhaltsfeststellungen von Verwaltungs- und Justizbehörden führt. In der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts ist die Verwaltungsbehörde hingegen grundsätzlich frei. Keine Bindungswirkung besteht gemäss höchstrichterlicher Rechtsprechung insbesondere in Bezug auf die Würdigung des Verschuldens oder der Verkehrsgefährdung (Bernhard Rütsche/Danielle Schneider, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, Art. 23 N. 28 mit Hinweisen).

4. Das Strassenverkehrsamt ist vom Sachverhalt ausgegangen, wie er dem Strafbefehl der Staatsanwaltschaft des Kantons Zug vom 18. Juni 2019 (3A 2019 1543, STVA-act. 4) zu Grunde gelegen hat. Demgemäss lenkte der Beschwerdeführer am 22. Januar 2019, ca. 18.15 Uhr, den Traktor ZG B. \_\_\_\_\_, an den ein nicht eingelöster Anhänger angekoppelt war, auf der Sinslerstrasse in Cham stadteinwärts. Auf der Höhe der Bushaltestelle Heiligkreuz brach das rechte Hinterrad des Anhängers ab. Bei der anschliessend durchgeführten polizeilichen Kontrolle wurde festgestellt, dass die Fahrzeugkombination folgende Mängel aufwies:

- ungenügendes Bremssystem bei einer Anhängerlast von mehr als den gemäss Traktor-Fahrzeugausweis gestatteten sechs Tonnen;

- fehlendes Herstellerschild am Anhänger;
- fehlende Bekanntgabe der Reifentragfähigkeit am Anhänger;
- ungenügende Beleuchtung am Anhänger.

Der Beschwerdeführer wurde in Anwendung von Art. 41, Art. 44 Abs. 1 und 3, Art. 58 Abs. 6, Art. 128 Abs. 2, Art. 189 Abs. 4 und 5, Art. 192, Art. 219 Abs. 1 lit. a der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) i.V.m. Art. 29 und Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG sowie Art. 10 Abs. 1 und Art. 96 Abs. 1 lit. a SVG der Übertretung des Strassenverkehrsgesetzes schuldig gesprochen und mit einer Busse von Fr. 450.– bestraft.

## 5.

5.1 Zusammen mit den leichten werden die mittelschweren Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz von Art. 90 Abs. 1 SVG als einfache Verkehrsregelverletzungen erfasst (BGE 135 II 138 E. 2.4) und mit Busse geahndet. Mit Strafbefehl vom 18. Juni 2019 wurde der Beschwerdeführer neben dem Führen eines Motorfahrzeugs oder eines Anhängers ohne den erforderlichen Fahrzeugausweis oder ohne die Kontrollschilder gemäss Art. 96 Abs. 1 lit. a SVG auch wegen Führens eines nicht betriebssicheren Fahrzeuges gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG schuldig gesprochen. Art. 93 Abs. 2 SVG geht Art. 90 Abs. 1 SVG als *lex specialis* vor (Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, Art. 93 N. 28; Hans Giger, Kommentar SVG, 8. Aufl. 2014, Art. 93 N. 14; BGE 92 IV 143 E. I; Urteil Verwaltungsgericht ZH VB.2017.00109 vom 16. Juni 2017 E. 4.3).

5.2 Nach Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG wird mit Busse bestraft, wer ein Fahrzeug führt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es den Vorschriften nicht entspricht. In Art. 219 Abs. 1 VTS wird definiert, wann ein Fahrzeug als nicht vorschriftsgemäss gilt und Art. 93 Abs. 2 SVG zur Anwendung gelangt. Dies ist unter anderem der Fall, wenn dauernd, zeitweilig oder für bestimmte Fälle vorgeschriebene Teile fehlen oder den Vorschriften nicht entsprechen (Art. 219 Abs. 1 lit. a VTS).

Die Bestimmung von Art. 93 Abs. 2 SVG sanktioniert nicht nur das Führen vorschriftswidriger Fahrzeuge im Sinn von Art. 219 VTS, sondern sie bezieht sich darüber hinaus auf Art. 29 SVG (Urteil BGer 6B\_1099/2009 vom 16. Februar 2010 E. 3.1; BGE 115 IV 144 E. 2b mit weiteren Hinweisen). Danach dürfen Fahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsgemässem 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 Strassen nicht beschädigt werden. Verantwortlich für den in Art. 29 SVG vorgeschriebenen Fahrzeugzustand ist in erster Linie der Führer, der sich gemäss Art. 57 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) darüber Gewissheit zu verschaffen hat (Giger, a.a.O., Art. 29 N. 8; Urteil Verwaltungsgericht ZH VB.2017.00109 vom 16. Juni 2017 E. 4.3).

6.

6.1 Was unter die Begriffe "betriebssicher" respektive "vorschriftsgemäss" fällt, wird im Gesetz nicht definiert (Urteil Verwaltungsgericht ZH VB.2017.00109 vom 16. Juni 2017 E. 4.4). Gemäss Giger ist "'Betriebssicherheit' [...] nicht nur im engeren, technischen Sinne, sondern in weiterer, sich mit dem Terminus 'Verkehrssicherheit' deckender Bedeutung zu verstehen (so schon BGE 78 I 102, Prax. 1952 No. 123). Was alles dazu gehört, kann unmöglich abschliessend beschrieben werden. Räder müssen selbstverständlich so befestigt sein, dass sie sich während der Fahrt nicht lösen" (Giger, a.a.O., Art. 29 N. 5). Vorliegend erfolgte die Verurteilung aufgrund eines abgebrochenen Anhängerrades, eines ungenügenden Bremssystems bei einer Anhängerlast von mehr als den gemäss Traktor-Fahrzeugausweis gestatteten sechs Tonnen sowie einer ungenügenden Beleuchtung am Anhänger. Während Art. 57 VRV die Betriebssicherheit gemäss Art. 29 SVG im Allgemeinen konkretisiert, statuiert Art. 70 VRV für das Mitführen von Anhängern zusätzliche Anforderungen an deren Überprüfung.

6.1.1 Vorschriften über die Befestigung der Räder finden sich weder in Art. 70 VRV noch in der VTS. Räder müssen jedoch so befestigt sein, dass sie sich während der Fahrt nicht lösen (Urteil BGer 6B\_1099/2009 vom 16. Februar 2010 E. 3.2 mit Hinweis auf Giger, a.a.O., Art. 29 N. 5; siehe auch Weissenberger, a.a.O., Art. 29 N. 5). Indem das rechte Hinterrad des Anhängers abbrach, anschliessend eine ca. 12 Meter lange Kratzspur auf dem Strassenbelag entstand und der Anhänger bis zum Abschleppen durch die freiwillige Feuerwehr Cham auf der Fahrbahn liegen blieb, ist der objektive Tatbestand von Art. 29 i.V.m. Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG unbestrittenermassen erfüllt. Aus dem Rapport der Zuger Polizei vom 15. März 2019 geht hervor, dass beim Ereignis vom 22. Januar 2019 bedeckte Witterung und nächtliche Lichtverhältnisse – wobei die Strassenbeleuchtung in Betrieb war – sowie ein starkes Verkehrsaufkommen herrschten (STVA-act. 2, Polizeirapport S. 4). Auch der Beschwerdeführer gab im Rahmen seiner polizeilichen Einvernahme vom 1. Februar 2019 an, der Verkehr sei dicht gewesen und es

habe Dämmerung geherrscht, wobei aufgrund der Strassenlampen auf dem ganzen Weg die Sicht gut gewesen sei (STVA-act. 2, Einvernahmeprotokoll S. 6). Wer an seinem Anhänger während der Fahrt ein Rad verliert, büsst die sichere Führung seines Fahrzeuges ein. Es kann dabei durch plötzliches Schleudern aufgrund des durch den Stabilitätsverlust bedingten Kippmoments oder aufgrund eines veränderten Lenk- und Bremsverhaltens leicht zu Unfällen mit unabsehbaren Folgen kommen (siehe dazu Urteil Verwaltungsgericht AG vom 4. September 1996, in: AGVE 1997 182, wobei sich dort das linke Vorderrad eines Personenwagens "Land Rover" auf der Autobahn aufgrund mangelhafter Eigenmontage löste). Zum Unfallereignis kam es vorliegend zudem in der Nähe einer zum Unfallzeitpunkt viertelstündlich bedienten Bushaltestelle, weshalb nicht von einer bloss geringen Gefährdung gemäss Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG ausgegangen werden kann, sondern von einer mittelgrossen abstrakten Gefahr (E. 3.3). Dass sich vorliegend unter den gegebenen Umständen die mit der Bestimmung von Art. 29 SVG zu verhindernde Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch das nicht betriebssichere Fahrzeug nicht realisiert hat, war insbesondere dem glücklichen Umstand geschuldet, dass der Anhänger nach Verlust des rechten Hinterrades – notabene somit auf der Seite des Trottoirs – nicht umkippte und keine Fussgänger in der Nähe waren. Dem Einwand des Beschwerdeführers in seiner Replik, die Nähe zur Bushaltestelle sei unbedeutend, kann nicht gefolgt werden. Die Gefährdungslage in der Nähe einer Bushaltestelle im dichten Feierabendverkehr ist nicht mit derjenigen auf einem abgelegenen Feldweg vergleichbar, wo nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und allgemeiner Lebenserfahrung eine Gefährdungssituation mit mittelgrosser Verletzungswahrscheinlichkeit gewiss nicht mit derselben Wahrscheinlichkeit eintritt.

6.1.2 Das nicht vorschriftsgemässe Bremssystem der Fahrzeugkombination hat sich vorliegend zumindest in der Ursache nicht unmittelbar auf das Unfallgeschehen ausgewirkt. Es ist allerdings fraglich, ob die Vorschriftswidrigkeit im Sinne einer höheren Zuladung als der im Fahrzeugausweis vermerkten 6 t – gemäss Polizeirapport 8'710 kg (brutto) bei einer nicht amtlichen Achslastwägung (STVA-act. 2, Polizeirapport S. 5) – in casu tatsächlich als geringe oder gar mittelgrosse Gefahr zu qualifizieren ist. Der wiederholte Verweis des Beschwerdeführers auf die Informationen der BUL (BF-act. 4) betreffend das Gewicht von Transportanhängern mit Auflaufbremse, wonach ab 2019 neu 8 t anstatt bisher 6 t zulässig seien, wurde bereits im Polizeirapport korrekt als irrelevant angesehen (STVA-act. 2, Polizeirapport S. 7), da die geänderten Vorschriften erst ab dem 1. Mai 2019 gegolten haben, also nicht zum Unfallzeitpunkt. Selbst wenn die neuen Vorschriften bereits in Kraft gewesen wären, hätte die Anhängelast immer noch mehr als 8

t betragen. Schliesslich hat der Beschwerdeführer eine Bescheinigung der AVS Agrar AG eingereicht, gemäss welcher beim vom Beschwerdeführer gelenkten Traktor des Typs Fendt 714 Vario (siehe STVA-act. 2, Polizeirapport S. 3) eine Anhängelast von 16 t mit Auflaufbremse zulässig sei (BF-act. 6). Ob und in welchem Umfang die Fahrzeugkombination nun überladen und in ihrer Bremsfähigkeit beeinträchtigt war, kann vorliegend offenbleiben, da bereits unter E. 6.1.1 eine mittelgrosse Gefährdung festgestellt wurde.

6.1.3 Auch die nicht vorschriftsgemässe Beleuchtung des Anhängers hat sich vorliegend nicht unmittelbar auf das Unfallgeschehen ausgewirkt. Es war zwar eine funktionierende Strassenbeleuchtung vorhanden, allerdings verkehrte der Beschwerdeführer mit seiner Fahrzeugkombination bei dämmernden/nächtlichen Lichtverhältnissen. Immerhin waren zwei nach hinten wirkende Bremslichter sowie Schlusslichter am Anhänger vorhanden (STVA-act. 2, Polizeirapport S. 5 f.). Ob von der nicht vorschriftsgemässen Beleuchtung eine geringe oder mittelgrosse Gefahr ausging, kann vorliegend offenbleiben, da bereits unter E. 6.1.1 eine mittelgrosse Gefährdung festgestellt wurde.

6.1.4 An dieser Stelle soll auf das Vorbringen in der Replik des Beschwerdeführers eingegangen werden, wonach er (gemäss Replik "wir") im Jahr 2019 einen "grossen Traktor" vorgeführt habe, in dessen neu ausgestelltem Fahrzeugausweis das erlaubte zulässige Gewicht für Transportanhänger mit Auflaufbremse von 8 t nicht enthalten sei, obwohl dies gemäss BUL neu ab 2019 so gelte. Der Beschwerdeführer wirft dem Strassenverkehrsamt allgemein im Zusammenhang mit Vorschriften über landwirtschaftliche Fahrzeuge, mit Ausnahme von "zwei Personen", mangelndes Fachwissen vor. Betreffend die Informationen der BUL kann auf die vorstehende E. 6.1.2 verwiesen werden. Gleich wie das Strassenverkehrsamt gemäss seiner Duplik kann auch das Gericht das Vorbringen des Beschwerdeführers betreffend den neu zugelassenen Traktor mit angeblich falschen Angaben im Fahrzeugausweis mangels genauer Sachverhaltskenntnis nicht beurteilen. Diese Behauptungen des Beschwerdeführers sind vorliegend ohnehin nicht entscheidrelevant, denn die Fahrzeugkombination, welche der Beschwerdeführer am 22. Januar 2019 gelenkt und mit der er schliesslich einen Unfall verursacht hat, war nicht nur nicht vorschriftsgemäss, sondern auch nicht betriebssicher. Wie vorstehend unter E. 5.2 ausgeführt, trägt in erster Linie der Fahrzeugführer und nicht das Strassenverkehrsamt die Verantwortung für die Betriebssicherheit. Im Übrigen bezieht sich der Beschwerdeführer vorliegend auf den Traktor, obwohl die Mängel der

Fahrzeugkombination in Punkto Vorschriftskonformität und Betriebssicherheit hauptsächlich den Anhänger betreffen.

## 6.2

6.2.1 Es ist offensichtlich, dass die Staatsanwaltschaft das Verhalten des Beschwerdeführers im Zusammenhang mit den Strafbestimmungen von Art. 93 Abs. 2 lit. a und Art. 96 Abs. 1 lit. a SVG mindestens als leicht fahrlässig beurteilt hat. Das Strassenverkehrsamt führt das Fachwissen des Beschwerdeführers als Landwirt und Vize-Kommandant der Feuerwehr Cham ins Feld, wonach er hätte bemerken müssen, dass er mit einer nicht vorschriftsgemässen und nicht betriebssicheren Fahrzeugkombination gefahren sei. Analysiert man das Einvernahmeprotokoll der Zuger Polizei vom 1. Februar 2019 (STVA-act. 2, Einvernahmeprotokoll S. 4 ff.), zeichnen die Aussagen des Beschwerdeführers hinsichtlich seines Verschuldens ein geteiltes Bild. Unter Frage 22 erweckt er den Eindruck, dass er vor dem Losfahren die Fahrzeugkombination sorgfältig und genau geprüft hat. Diesen Eindruck der Sorgfalt verspielt der Beschwerdeführer allerdings mit seinen Aussagen davor und danach. So vertraute er betreffend das Betriebsgewicht des Anhängers geradezu blind den Aussagen des Eigentümers, dieses betrage 8 t und entspreche der Anhängelast. Er konnte dies nämlich mangels Hersteller- bzw. Fahrzeugidentifikationsschild am Anhänger gar nicht überprüfen (STVA-act. 2, Polizeirapport S. 5). Auch das anhand seiner Aussagen in der Einvernahme vermeintliche Unwissen des Beschwerdeführers, dass die Beleuchtung am Anhänger nicht vorschriftskonform war, entbindet ihn nicht von der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften der VTS und ist ebenfalls als Fahrlässigkeit zu beurteilen. Gemäss Art. 57 Abs. 1 und 70 Abs. 1 VRV war der Beschwerdeführer als Fahrzeugführer für die Betriebssicherheit der Fahrzeugkombination, insbesondere des Anhängers, verantwortlich. In der Gesamtschau ist das Verschulden des Beschwerdeführers als mittelschwer und ganz bestimmt nicht mehr als bloss leicht zu beurteilen. Ein durchschnittlicher Dritter mit dem Fachwissen des Beschwerdeführers als Landwirt hätte erkennen müssen, dass aufgrund der mangelnden Betriebssicherheit elementare Regeln der Verkehrssicherheit mit dem Führen einer solchen Fahrzeugkombination verletzt werden und dadurch Dritte hätten gefährdet werden können, zumal der Beschwerdeführer diese Fahrzeugkombination im dichten Feierabendverkehr bei Dämmerung/Nacht lenkte. Es mag zutreffen – wie das der Beschwerdeführer in seiner Beschwerdeschrift beteuert –, dass er das SVG nicht vorsätzlich verletzt hat. Das Verschulden umfasst neben dem Vorsatz aber auch die Fahrlässigkeit, welche beim Beschwerdeführer gemäss den vorstehenden Ausführungen vorlag.

6.2.2 Aus dem Umstand, dass der Beschwerdeführer die nicht betriebssichere Fahrzeugkombination im Rahmen seines ehrenamtlichen Engagements für die Fasnacht gelenkt hat, kann er nichts zu seinen Gunsten ableiten. Dies beschlägt einzig sein Motiv, ändert aber nichts an seinem mittelschweren Verschulden, dass er vorgenannte Fahrzeugkombination lenkte und schliesslich bei einem Unfall ein Rad verlor.

6.3 Demnach hat der Beschwerdeführer in fahrlässiger Weise eine nicht betriebssichere Fahrzeugkombination gelenkt und damit den Tatbestand von Art. 93 Abs. 2 lit. a in Verbindung mit Art. 29 SVG, Art. 57 Abs. 1 und Art. 70 Abs. 1 VRV sowie Art. 219 Abs. 1 VTS erfüllt. Aufgrund der geschaffenen mittelgrossen Gefährdung und des Vorliegens eines mittelgrossen Verschuldens gemäss Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG wird in Übereinstimmung mit dem Strassenverkehrsamt eine mittelschwere Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz festgestellt.

7. Nach einer mittelschweren Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz wird der Führerausweis entzogen (Art. 16b Abs. 2 SVG). Bezüglich der festgesetzten Dauer kann vorab auf die zutreffenden Erwägungen des Strassenverkehrsamtes in seiner Verfügung verwiesen werden. Demnach beträgt die Mindestentzugsdauer im vorliegenden Fall gemäss Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG einen Monat und darf nach Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG nicht unterschritten werden. Angesichts des bisher ungetrübten automobilistischen Leumunds und der beruflichen Notwendigkeit hat das Strassenverkehrsamt die Entzugsdauer zu Recht auf das Minimum von einem Monat festgelegt. Dass der Beschwerdeführer auf die entzogenen Spezialkategorien F, G und M beruflich angewiesen ist, erlaubt keine Unterschreitung der gesetzlichen Mindestentzugsdauer. Immerhin hat das Strassenverkehrsamt den Führerausweisentzug auf die Spezialkategorien F, G und M beschränkt, womit es die bei einer mittelschweren Widerhandlung grösstmögliche Milde walten liess.

8. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Beschwerdeführer gemäss § 23 Abs. 1 Ziff. 3 VRG die Kosten des Verfahrens zu tragen. Diese werden auf Fr. 1'000.– festgelegt und mit dem in gleicher Höhe geleisteten Kostenvorschuss verrechnet. Einen Anspruch auf Parteientschädigung gibt es bei diesem Ausgang des Verfahrens nicht.

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

---

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Dem Beschwerdeführer wird eine Spruchgebühr von Fr. 1'000.– auferlegt. Diese wird mit dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe verrechnet.
3. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit der schriftlichen Eröffnung beim Schweizerischen Bundesgericht in Lausanne Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden.
4. Mitteilung an den Beschwerdeführer (mit ausführlicher Rechtsmittelbelehrung), an das Strassenverkehrsamt des Kantons Zug, an das Bundesamt für Strassen, Bern, und zum Vollzug von Ziffer 2 im Dispositiv an die Finanzverwaltung des Kantons Zug.

Zug, 30. März 2020

Im Namen der  
VERWALTUNGSRECHTLICHEN KAMMER  
Der Vorsitzende

Der Gerichtsschreiber

versandt am