

BGer 6B_649/2025 vom 18. Dezember 2025

Bundesgericht, 2025-12-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_649_2025

FR: TF 6B_649/2025 du 18 décembre 2025

IT: TF 6B_649/2025 del 18 dicembre 2025

Erwägungen

E. 1.1

Die Beschwerde ist zu begründen, wobei anhand der Erwägungen des angefochtenen Entscheids in gedrängter Form darzulegen ist, inwiefern dieses Recht verletzt (Art. 42 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 BGG). Hinsichtlich der Verletzung von Grundrechten einschliesslich Willkür in der Sachverhaltsfeststellung bestehen qualifizierte Rügeanforderungen (Art. 106 Abs. 2 BGG).

E. 1.2

Die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung und Beweiswürdigung 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 ; Art. 105 Abs. 1 und 2 BGG ; BGE 147 IV 73 E. 4.1.2). Offensichtlich unrichtig ist die Sachverhaltsfeststellung, wenn sie willkürlich ist (BGE 141 IV 249 E. 1.3.1). Dies ist der Fall, wenn der angefochtene Entscheid geradezu unhaltbar ist oder mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht. Dass eine andere Lösung oder Würdigung ebenfalls vertretbar oder gar zutreffender erscheint, genügt nicht. Erforderlich ist, dass der Entscheid nicht nur in der Begründung, sondern auch im Ergebnis willkürlich ist (BGE 147 IV 73 E. 4.1.2; 146 IV 88 E. 1.3.1). Für die Willkürrüge gelten erhöhte Begründungsanforderungen (Art. 97 Abs. 1 und Art. 106 Abs. 2 BGG). Es genügt nicht, einen von den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz abweichenden Sachverhalt zu behaupten oder die eigene Beweiswürdigung zu erläutern (BGE 148 V 366 E. 3.3; 137 II 353 E. 5.1; mit Hinweisen). Auf ungenügend begründete Rügen oder allgemeine appellatorische Kritik am angefochtenen Entscheid tritt das Bundesgericht nicht ein (BGE 148 IV 356 E. 2.1, 205 E. 2.6; 146 IV 88 E. 1.3.1). Dem Grundsatz "in dubio pro reo" als Beweiswürdigungsregel kommt im Verfahren vor Bundesgericht keine über das Willkürverbot hinausgehende Bedeutung zu (BGE 148 IV 409 E. 2.2; 146 IV 88 E. 1.3.1).

E. 2

Der Beschwerdeführer wendet sich gegen den Schuldspruch wegen fahrlässiger grober Verletzung der Verkehrsregeln durch Inverkehrbringen eines Anhängers in nicht betriebssicherem Zustand.

E. 2.1

Nach Art. 29 SVG dürfen Fahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem 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. Gemäss Art. 57 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962

(VRV; SR 741.11) hat sich der Führer zu vergewissern, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsgemäsem Zustand sind. Dies gilt auch für Anhänger (vgl. Art. 1 Abs. 1 SVG). Nach Art. 70 Abs. 1 VRV hat der Führer vor dem Wegfahren zu prüfen, ob der Anhänger oder Sattelanhänger zuverlässig angekuppelt ist, Bremsen und Beleuchtung einwandfrei wirken und bei Vorwärtsfahrt auch in Kurven ein Anstossen am Zugfahrzeug ausgeschlossen ist.

E. 2.2

Den Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. In objektiver Hinsicht setzt der Tatbestand voraus, dass der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Dabei genügt eine erhöhte abstrakte Gefährdung. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung der Gefahr. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur zur Erfüllung von Art. 90 Abs. 2 SVG , wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt

(BGE 148 IV 374 E. 3.1; 143 IV 508 E. 1.3; 142 IV 93 E. 3.1; Urteile 6B_646/2024, 6B_713/2024 vom 11. Juni 2025 E. 3.1.2; 6B_272/2023 vom 2. Oktober 2024 E. 1.3.1; 6B_1235/2021 vom 23. Mai 2022

E. 1.4.2; 6B_417/2021 vom 14. April 2022 E. 3.2.1; je mit Hinweisen).

E. 2.3

Mit dem Wortlaut "hervorruft oder in Kauf nimmt" erfasst der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG insbesondere vorsätzliches und eventualvorsätzliches Verhalten. Gestützt auf Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG ist der Tatbestand nach konstanter Rechtsprechung indes auch bei fahrlässiger Begehung anwendbar (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 126 IV 192 E. 2c; Urteile 6B_646/2024, 6B_713/2024 vom 11. Juni 2025 E. 3.1.3; 6B_272/2023 vom 2. Oktober 2024 E. 1.3.1; 6B_1235/2021 vom

23. Mai 2022 E. 1.4.2; 6B_870/2018 vom 29. April 2019 E. 1). Subjektiv erfordert Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, das heisst ein schweres Verschulden, bei fahrlässiger Begehung mindestens grobe Fahrlässigkeit (BGE 148 IV 374 E. 3.1; 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen). Diese ist zu bejahen, wenn sich der Täter der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kommt aber auch in Betracht, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. Die Annahme einer groben Verletzung der Verkehrsregeln setzt in diesem Fall voraus, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133 E. 3.2; Urteil 6B_1235/2021 vom 23. Mai 2022 E. 1.4.2). Je schwerer die Verletzung der Verkehrsregeln objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen

(BGE 142IV 93 E. 3.1; Urteil 6B_1235/2021 vom 23. Mai 2022

E. 1.4.2; je mit Hinweisen). Grundsätzlich ist von einer objektiv groben Verletzung der Verkehrsregeln auf ein zumindest grobfahrlässiges Verhalten zu schliessen. Die Rücksichtslosigkeit ist ausnahmsweise zu verneinen, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderen Licht erscheinen lassen (BGE 142 IV 93 E. 3.1; Urteile 6B_646/2024, 6B_713/2024 vom 11. Juni 2025 E. 3.1.3; 6B_272/2023 vom 2. Oktober 2024 E. 1.3.1; 6B_1235/2021 vom 23. Mai 2022 E. 1.4.2; 6B_1039/2021 vom 14. Januar 2022 E. 1.3.1; 6B_300/2021 vom 14. Juli 2021 E. 3.2.1; 6B_1439/2019 vom 2. Dezember 2020 E. 1.1; je mit Hinweisen).

E. 3

Zunächst sollen auf der Innenseite des rechten Hinterreifens des Anhängers mehrere tiefe Risse vorhanden gewesen sein.

E. 3.1

Die Erstinstanz erachtete es als erstellt, dass die Risse bereits vor der Fahrt zum Strassenverkehrsamt bestanden. Die Reifen seien acht bis neun Jahre alt gewesen und hätten maximal zehn Jahre verwendet werden dürfen. Gemäss Polizeirapport würden Fachleute empfehlen, die Reifen bereits früher zu wechseln. Der betreffende Anhänger werde nicht bloss sporadisch, sondern betrieblich genutzt. Es erscheine unrealistisch, dass die Risse erst bei der Prüfung durch das Strassenverkehrsamt verursacht worden seien.

E. 3.2

Der Beschwerdeführer beharrte bereits im Berufungsverfahren darauf, dass die Risse beim Strassenverkehrsamt entstanden seien. Sein Arbeitgeber habe das Fahrzeug gründlich kontrolliert. Die Risse seien wegen der erheblichen Mehrbelastung während der Fahrzeugprüfung entstanden. Dass dies immer wieder vorkomme, habe das zuständige Departement für Finanzen und Ressourcen des Kantons U. _____ bestätigt. Das Alter des Reifens sei nicht ausschlaggebend für dessen Zustand. Auch die Laufleistung, der allgemeine Zustand und die Art der Nutzung spielten eine entscheidende Rolle. Die im Polizeirapport erwähnte Empfehlung der Fachleute sei nicht nachprüfbar. Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) und der Reifenhersteller B. _____ würden längere Verwendungszeiten versprechen.

E. 3.3.1

Gemäss Vorinstanz ist unbestritten, dass der rechte Hinterreifen des Anhängers bei der Fahrzeugprüfung mehrere Risse aufwies. Sie verwirft die Behauptung des Beschwerdeführers, wonach die Risse erst bei der Fahrzeugprüfung entstanden seien. Die erwähnte Auskunft des zuständigen Departements, wonach jährlich mehrere Schadensmeldungen erfolgten, berücksichtigt sie. Doch sie hält fest, im konkreten Fall sei höchst unwahrscheinlich, dass die Risse bei der Fahrzeugprüfung entstanden seien. Es könne davon ausgegangen werden, dass die Reifen nicht über das zulässige Maximalgewicht des Anhängers belastet oder auf der Schubplatte derart gerissen worden seien, dass daraus Schäden resultierten. Würde die Fahrzeugprüfung so ablaufen, wie es der Beschwerdeführer behauptete, wären bei einer Vielzahl von gebrauchten Reifen Schäden zu erwarten. Die Auskunft des zuständigen Departements beziehe sich lediglich in allgemeiner Art auf mangelhaft durchgeführte Fahrzeugprüfungen. Vorliegend sei die Prüfung maschinell und damit standardmässig erfolgt, wobei keine Hinweise auf Fehler oder Komplikationen bestünden. Der Reifen sei gemäss Polizeirapport im Mai 2013 hergestellt worden. Das Alter sei aus allgemeiner Erfahrung ausschlaggebend für die Entstehung von

Mängeln und insbesondere auch von Rissen. Nachvollziehbar sei die erstinstanzliche Erwägung, wonach das Fahrzeug einem Transportunternehmen gehöre und daher regelmässig benutzt werde, was erfahrungsgemäss zu den festgestellten Schäden führen könne. Der Beschwerdeführer habe angegeben, er habe das Fahrzeug während sieben Tagen gefahren, da der Hauptchauffeur ferienabwesend sei. Dies belegt gemäss Vorinstanz, dass das Fahrzeug auch in den Ferien des Hauptchauffeurs und damit intensiv genutzt werde. Die Risse seien auch nach der Demontage des Reifens deutlich erkennbar gewesen. Unter dem Gewicht des Anhängers seien sie mit Sicherheit noch besser sichtbar gewesen. Dass kein Schmutz in den Rissen gewesen sei, nütze dem Beschwerdeführer nichts. Denn das Fahrzeug sei wöchentlich gereinigt worden und insbesondere auch unmittelbar vor der Fahrzeugprüfung. Mit dieser Begründung gelangt die Vorinstanz zum Schluss, dass die Risse bereits vor der Fahrzeugprüfung bestanden. Dass die Risse die Betriebssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigten und eine erhöhte abstrakte Gefährdung für die Verkehrssicherheit darstellten, sei aufgrund des Polizeirapports dokumentiert und werde nicht bestritten. Damit sei der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 29 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV erfüllt.

E. 3.3.2

Weiter stellt die Vorinstanz fest, die leichten Risse an der Aussenseite des Reifens seien erkennbar gewesen. Der Beschwerdeführer hätte bereits aus diesem Grund die Reifen sorgfältig prüfen müssen. Dann hätte er auch die Risse auf der Innenseite entdeckt. Indem der Beschwerdeführer den Reifen trotz Hinweisen auf den schlechten Zustand nicht geprüft habe, habe er rücksichtslos gehandelt und die Sicherheit von Drittpersonen ignoriert. Denn der Anhänger sei schwer mit gefährlichen Gütern beladen gewesen. Damit habe sich der Beschwerdeführer grobfahrlässig verhalten.

E. 3.4

Was der Beschwerdeführer gegen die vorinstanzlichen Erwägungen zu den Rissen im Reifen vorbringt, dringt nicht durch.

E. 3.4.1

Der Beschwerdeführer macht geltend, der objektive Tatbestand sei nicht erfüllt. Allerdings gründet er diese Argumentation auf eine unzulässige appellatorische Kritik am vorinstanzlichen Beweisergebnis. Er stellt der vorinstanzlichen Würdigung bloss seine eigene Behauptung entgegen, wonach die Risse erst durch die Verkehrsexperten des Strassenverkehrsamts entstanden seien. Der anwaltlich vertretene Beschwerdeführer übersieht, dass für die Annahme von Willkür nicht einmal ausreichen würde, wenn eine andere Lösung oder Würdigung ebenfalls vertretbar oder gar zutreffender erschiene. So trägt er vor, es sei mindestens so wahrscheinlich, dass der Reifen nach seiner Herstellung eine Zeit lang gelagert und erst später montiert worden sei. Auch sei möglich, dass der Anhänger mit dem Reifen nur sporadisch zum Einsatz gekommen sei. Um die vorinstanzliche Beweiswürdigung als willkürlich auszuweisen, müsste er aber darlegen, dass sie geradezu unhaltbar ist oder mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht. Dies gelingt ihm nicht. Vielmehr plädiert er wie in einem appellatorischen Verfahren, wenn er beispielsweise vorbringt, ein gepflegter, älterer Reifen könne in einem besseren Zustand sein als ein vernachlässigter, jüngerer Reifen. Gleiches gilt, wenn er vorträgt, dass keine gesetzliche Haltbarkeitsdauer für Reifen besteht und dass die Risse nicht verschmutzt gewesen seien. Dabei übergeht er, dass die Vorinstanz dies bei der Beweiswürdigung

berücksichtigte. Schliesslich ist der Beschwerdeführer darauf hinzuweisen, dass dem Grundsatz "in dubio pro reo", auf den er sich beruft, als Beweiswürdigungsregel im Verfahren vor Bundesgericht keine über das Willkürverbot hinausgehende Bedeutung zukommt.

E. 3.4.2

Sodann ficht der Beschwerdeführer die Erfüllung des subjektiven Tatbestands an. Er bestreitet, sorgfaltswidrig gehandelt zu haben. Er macht geltend, dass es keine Norm gebe, die den Führer zur detaillierten Prüfung der Reifen verpflichte. Allerdings räumt er dann gleich selbst ein, dass offensichtliche Mängel erkannt werden müssen. Er trägt auch vor, dass ein abgefahrener Reifen nach der Rechtsprechung als offensichtlicher Mangel gilt, der vom Führer zu erkennen ist. Damit begründet der Beschwerdeführer gleich selbst, dass er umso mehr die Risse im Reifen hätte erkennen müssen. Denn die Vorinstanz legt schlüssig dar, dass an der Aussenseite des Reifens leichte Risse erkennbar gewesen seien. Es liegt auf der Hand, dass der Beschwerdeführer aus diesem Grund den Reifen sorgfältig hätte prüfen müssen. Dann hätte er auch die Risse auf der Innenseite entdeckt.

E. 3.5

Nach dem Gesagten ist die Verurteilung im Zusammenhang mit den Rissen im Reifen rechters.

E. 4

Sodann wird dem Beschwerdeführer vorgeworfen, auf der Vorderachse des Anhängers sei links eine Bremskraft von 14 kN und rechts eine solche von 28 kN gemessen worden. Zwei bis drei Monate vor der Fahrzeugprüfung habe er gemeinsam mit seinem Vater einen zu kleinen Bremszylinder eingebaut.

E. 4.1

Die Erstinstanz erwog, die Bremskraftdifferenz habe das Fahr- und Bremsverhalten des Anhängers stark beeinträchtigt. Die Betriebssicherheit sei nicht mehr gewährleistet gewesen. Der Beschwerdeführer habe rücksichtslos gehandelt, weil er sich nicht vergewissert habe, dass der Anhänger in einem vorschriftsgemässen Zustand sei. Er habe nämlich gewusst, dass die Bremszylinder ersetzt worden seien, und sich bewusst dagegen entschieden, eine Bremsprüfung vorzunehmen. Er habe grobfahrlässig gehandelt.

E. 4.2

Der Beschwerdeführer wandte bereits im Berufungsverfahren ein, nicht er habe den zu kleinen Bremszylinder bestellt und eingebaut. Als Chauffeur sei es ihm nicht möglich gewesen, den Mangel zu erkennen, da die Bremszylinder von aussen identisch seien. Zudem habe er nicht das nötige Fachwissen. Bei einem Fahrzeug mit acht Bremszylindern könne eine reduzierte Bremskraft allein durch das Fahrgefühl nicht wahrgenommen werden. Nach dem Austausch eines Bremszylinders bestehe keine ausserordentliche Prüfungspflicht gemäss Art. 34 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41). Eine Bremsprüfung, wie die Erstinstanz sie verlange, müsse auf einem Bremsprüfstand durchgeführt werden. Um zu einer solchen Anlage zu kommen, müsse das Fahrzeug notwendigerweise im Strassenverkehr unterwegs sein.

E. 4.3.1

Gemäss Vorinstanz ist unbestritten, dass die erwähnte Bremskraftdifferenz bestand, da ein zu kleiner Bremszylinder verbaut worden war. Ebenso ist unbestritten, dass Bestimmungen zur Bremskraft von Anhängern wichtige Verkehrsvorschriften sind. Dies anerkennt der Beschwerdeführer auch vor Bundesgericht. Er hält es aber für fraglich, ob er diese Verkehrsvorschriften in objektiv schwerer Weise missachtet habe.

E. 4.3.2

Die Vorinstanz stellt fest, dass der Bremszylinder bereits zwei bis drei Monate vor der Fahrzeugprüfung ersetzt worden sei. Der Anhänger sei also schon seit einiger Zeit mit der mangelhaften Bremse unterwegs gewesen. Damit sei auch hier der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 29 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV erfüllt.

E. 4.3.3

Die Vorinstanz pflichtet dem Beschwerdeführer insofern bei, als Art. 29 SVG und Art. 57 Abs. 1 VRV den Führer nicht dazu verpflichten, das Fahrzeug wöchentlich oder sogar täglich eingehend auf jeden möglichen technischen Mangel zu prüfen. Wie sie hingegen schlüssig festhält, versteht es sich von selbst, dass sich nach der Reparatur von Bremsen eine Kontrolle aufdrängt. Sie ergänzt, im vorliegenden Fall hätte eine sorgfältige Prüfung auch deshalb erfolgen müssen, weil bei einer Fahrzeugkombination mit acht Bremszylindern der Mangel allein durch das Fahrgefühl nicht wahrzunehmen sei. Nun habe der Beschwerdeführer im erstinstanzlichen Verfahren aber ausgesagt, eine technische Bremsprüfung sei nach dem Wechsel des Bremszylinders höchstens oberflächlich vorgenommen worden. Weiter habe er ausgesagt, eine Bremsprüfung wäre möglich gewesen, sei jedoch erst bei der periodischen Fahrzeugprüfung vom 8. August 2022 erfolgt. Die Vorinstanz stellt auf die tatnächste Aussage des Beschwerdeführers ab, wonach er den Bremszylinder gemeinsam mit seinem Vater gewechselt habe. Seine spätere Aussage, wonach er mit der Reparatur nichts zu tun gehabt habe, wertet sie als Schutzbehauptung.

E. 4.3.4

Die Vorinstanz geht von einer grobfahrlässigen Begehung aus. Zur Begründung führt sie aus, der Beschwerdeführer habe um den Wechsel des Bremszylinders gewusst, indem er an der Reparatur selbst beteiligt gewesen sei. Dennoch habe er es während zwei bis drei Monaten unterlassen, die Bremsen zu prüfen oder prüfen zu lassen, obwohl ihm bewusst gewesen sei, dass er sie nur über das Fahrgefühl nicht wirksam habe testen können. Sein Verhalten sei auch hinsichtlich der erheblichen Bremskraftdifferenz als rücksichtslos und grobfahrlässig zu werten. Nach der Reparatur eines 16'716 kg schweren Anhängers sei eine sorgfältige Bremsprüfung entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nicht unverhältnismässig, sondern für die Sicherheit im Strassenverkehr enorm wichtig.

E. 4.4

Was der Beschwerdeführer gegen die vorinstanzlichen Erwägungen zur Bremskraftdifferenz einwendet, verfährt nicht.

E. 4.4.1

Der Beschwerdeführer macht geltend, der objektive Tatbestand sei nicht erfüllt. Er bezweifelt, ob die Bremskraftdifferenz das Fahr- und Bremsverhalten tatsächlich so stark beeinträchtigte, dass die Betriebssicherheit nicht mehr gewährleistet war. Allerdings legt er nicht dar, weshalb die diesbezüglichen vorinstanzlichen Feststellungen willkürlich sein sollen. So zeigt er nicht auf, inwiefern die Vorinstanz in Willkür verfiel, indem sie auf den

Polizeirapport abstellte. Auf die vorinstanzliche Erwägung, dass der Anhänger mit einer Lenkachse versehen ist und bis zu 20'000 Liter gefährliche Flüssigkeiten transportierte, geht der Beschwerdeführer nicht ein. Ob die Verkehrsexperten des Strassenverkehrsamts ihn tatsächlich trotz Bremskraftdifferenz hätten weiterfahren lassen, wenn keine Risse im Reifen gewesen wären, kann offenbleiben. Für die Erfüllung des Tatbestands spielt es auch keine Rolle, ob der Beschwerdeführer den Anhänger während zwei bis drei Monaten fuhr oder lediglich in den sieben Tagen vor der periodischen Fahrzeugprüfung.

E. 4.4.2

Unter dem Titel des subjektiven Tatbestands verweist der Beschwerdeführer auf das Urteil 6B_225/2022 vom 30. Mai 2022. Dort ging es um die Frage, wie weit die Pflichten gemäss Art. 57 Abs. 1 VRV und Art. 70 Abs. 1 VRV im Einzelnen gehen. Das Bundesgericht verwies auf eine Lehrmeinung, wonach die Bremsen namentlich nach Reparaturen und nach dem Waschen des Fahrzeugs zu prüfen sind

(vgl. dort E. 3.1 mit Hinweis auf Hans Giger, SVG-Kommentar, 8. Auflage 2014, N. 1 zu Art. 29 SVG). Das vorliegend angefochtene Urteil steht damit im Einklang. Die Vorinstanz hält zu Recht fest, dass der Beschwerdeführer die Bremsen hätte prüfen müssen, nachdem er gemeinsam mit seinem Vater einen Bremszylinder gewechselt hatte. Auch im Übrigen kann der Beschwerdeführer aus dem Urteil 6B_225/2022 vom 30. Mai 2022 nichts zu seinen Gunsten ableiten. Das Bundesgericht hielt dort nur fest, dass die Sorgfaltsanforderungen an den Führer eines Sattelmotorfahrzeugs überspannt würden, wenn er ohne besondere Anhaltspunkte regelmässig die Bremscheiben des Fahrzeugs durch die Radfelgenlöcher von Auge prüfen müsste

(vgl. dort E. 3.3). Solche besonderen Anhaltspunkte bestanden aber im vorliegenden Fall, weil der Beschwerdeführer zuvor gemeinsam mit seinem Vater einen Bremszylinder gewechselt hatte.

E. 4.5

Nach dem Gesagten ist auch der Schuldspruch im Zusammenhang mit der Bremskraftdifferenz nicht zu beanstanden.

E. 5

Soweit der Beschwerdeführer seinen Antrag auf Strafreduktion mit dem Freispruch vom Vorwurf der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln begründet, ist darauf nicht einzutreten, da es bei dieser Verurteilung bleibt. Im Übrigen bringt der Beschwerdeführer nichts Substanzielles gegen die vorinstanzliche Strafzumessung vor.

E. 6

Die Beschwerde ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Ausgangsgemäss hat der Beschwerdeführer die Gerichtskosten zu tragen (Art. 66 Abs. 1 BGG).

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