

BS_APPELLATIONSGERICHT SB.2016.78 vom 27. Juli 2017

BS Appellationsgericht, 2017-07-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_SB.2016.78

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT SB.2016.78 du 27 juillet 2017

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT SB.2016.78 del 27 luglio 2017

Erwägungen

E. 1

1.1 Nach Art. 398 Abs. 1 der Strafprozessordnung (StPO, SR 312.0) unterliegt das Urteil des Einzelgerichts in Strafsachen der Berufung an das Appellationsgericht, dessen Dreiergericht nach § 92 Abs. 1 Ziff. 1 des Gerichtsorganisationsgesetzes (GOG, SG 154.100) zuständig ist. Der Berufungskläger ist gemäss Art. 382 StPO zur Berufung legitimiert. Diese ist gemäss Art. 399 StPO form- und fristgemäss angemeldet und erklärt worden, so dass auf sie einzutreten ist.

1.2 Gemäss Art. 398 Abs. 3 StPO können mit der Berufung Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung und Missbrauch des Ermessens, Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung, die unvollständige oder unrichtige Feststellung des Sachverhalts sowie Unangemessenheit gerügt werden.

1.3 Nach Art. 406 Abs. 2 StPO kann die Verfahrensleitung des Berufungsgerichts mit dem Einverständnis der Parteien das schriftliche Verfahren anordnen, wenn die Anwesenheit der beschuldigten Person nicht erforderlich ist und das Urteil eines Einzelgerichts Gegenstand der Berufung ist. Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Angefochten ist das Urteil des Einzelgerichts in Strafsachen vom 30. Mai 2016 und die Anwesenheit des beschuldigten Berufungsklägers ist nicht erforderlich. Die Verfahrensleitung hat den Parteien mit Verfügung vom 24. Januar 2017 eröffnet, dass die Berufung im schriftlichen Verfahren behandelt wird. Die Parteien haben dagegen keine Einwände erhoben.

E. 2

Der Berufungskläger hat im Zeitraum vom 2. September bis zum 29. Oktober 2014 als berufsmässiger Chauffeur des Sattelschleppers BS [...] (samt Sattelaufliieger BS [...]) den analogen Fahrtenschreiber mehrfach unkorrekt bedient (insgesamt 17 mal stand der Arbeitszeitschalter permanent auf der Position Pause; am 3. Oktober 2014 stand der Arbeitszeitschalter permanent auf der Position Arbeitszeit), weshalb ihn das Einzelgericht in Strafsachen in Anwendung von Art. 21 Abs. 2 i.V.m. Art. 14 Abs. 1 der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung [ARV 1], SR 822.221) schuldig erklärt hat. Der Berufungskläger hat diesen Schuldspruch anerkannt. Das entsprechende Urteil vom 30. Mai 2016 (inkl. Busse in der Höhe von CHF 340.■) ist mangels Anfechtung in Rechtskraft erwachsen.

E. 3

Der Berufungskläger beantragt, er sei vom Vorwurf des Führens eines nicht betriebssicheren Fahrzeuges und wegen Fahrens unter Missachtung von Auflagen kostenlos freizusprechen. Die Darstellung und die rechtliche Qualifikation durch die Vorinstanz betreffend diese Tatbestände werden vollumfänglich bestritten.

E. 3.1.1

3.1.1.1 Wer ein Fahrzeug führt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es den Vorschriften nicht entspricht, wird nach Art. 93 Abs. 2 lit. a des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) mit Busse bestraft (Führen eines nicht betriebssicheren Fahrzeuges).

Bei Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG handelt sich um ein abstraktes Gefährdungsdelikt. Ob durch den Umstand, dass sich das Fahrzeug in einem nicht den Vorschriften entsprechenden Zustand befindet, tatsächlich eine Unfallgefahr bewirkt wird oder nicht, ist mithin unerheblich. Ein Fahrzeug befindet sich immer dann in einem vorschriftswidrigen Zustand, wenn es den massgebenden Bau- und Ausrüstungsvorschriften, insbesondere den Bestimmungen in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41), nicht entspricht. Dabei bestimmt Art. 219 Abs. 1 VTS, wann ein Fahrzeug als nicht vorschriftsgemäss gilt und Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG zur Anwendung gelangt. Dies ist u.a. der Fall, wenn dauernd, zeitweilig oder für bestimmte Fälle vorgeschriebene Teile fehlen oder den Vorschriften nicht entsprechen (Art. 219 Abs. 1 lit. a VTS). Art. 219 Abs. 1 VTS bestimmt somit, wann ein Fahrzeug als nicht vorschriftsgemäss gilt.

Die Bestimmung von Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG sanktioniert nicht nur das Führen vorschriftswidriger Fahrzeuge im Sinne von Art. 219 VTS, sondern sie bezieht sich gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung darüber hinaus auf Art. 29 SVG (BGer 6B_1099/2009 vom 16. Februar 2010 E. 3.1, mit Hinweisen). 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 Fahrer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden. Art. 29 Satz 1 SVG enthält somit zwei Voraussetzungen, die für die Verkehrszulassung kumulativ erfüllt sein müssen und die im Lichte von Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG namentlich dem Fahrzeugführer obliegen.

Demnach hat sich der Fahrzeugführer einerseits zu vergewissern, dass Fahrzeug und Ladung in ■vorschriftsgemäsem■ Zustand sind (Art. 57 Abs. 1 erste Hälfte der Verkehrsregelnverordnung [VRV, SR 741.11]). Andererseits hat der Fahrzeugführer zu überprüfen, dass sein Fahrzeug in einem ■betriebssicheren■ Zustand ist. Der Begriff des ■betriebssicheren■ Zustands im Sinne von Art. 29 SVG geht nach Lehre und Rechtsprechung über die Risiken hinaus, die mit dem Betrieb als rein technischem Vorgang in der Maschine verbunden sind. Der Betrieb umfasst die bestimmungsgemässe Verwendung des Fahrzeuges im Strassenverkehr. Art. 29 Satz 2 SVG verlangt denn auch, dass die Fahrzeuge so beschaffen und unterhalten sein müssen, damit die Verkehrsregeln befolgt werden können, Personen nicht gefährdet und Strassen nicht beschädigt werden. Der Begriff der Betriebssicherheit im Sinne von Art. 29 SVG deckt sich somit auch mit dem Begriff der Verkehrssicherheit gemäss Art. 11 Abs. 1 SVG (vgl. statt vieler BGer 6B_1099/2009 vom 16. Februar 2010 E. 3.1, mit weiteren Hinweisen).

Was unter "Betriebssicherheit" respektive "Verkehrssicherheit" fällt, kann jedoch nicht abschliessend beschrieben werden. Räder müssen beispielsweise so befestigt sein, dass sie sich während der Fahrt nicht lösen. Entsprechende Vorschriften über die Befestigung der Räder finden sich in der VTS nicht. Ein Fahrzeug kann somit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, selbst wenn es den technischen Anforderungen der VTS entspricht. Auch

das Umgekehrte ist ohne Weiteres möglich (beispielsweise ein Fahrzeug ohne Kontrollschilder). Verkehrssicherheit und Vorschriftsgemässheit brauchen sich nicht zu decken. Ebenso wenig ist ein Fahrzeug vorschriftsgemäss im Sinne von Art. 93 Abs. 2 SVG, wenn der Öltank nicht korrekt verschlossen wurde oder der Reifendruck ungenügend ist (vgl. zum Ganzen BGer 6B_1099/2009 vom 16. Februar 2010 E. 3.1 f.; Schenk, in: Basler Kommentar SVG, 2014, Art. 29 N 27 und Art. 93 N 20 ff.; jeweils mit Hinweisen).

Mit dem Gesagten ist der Zustand eines Fahrzeuges vorschriftsgemäss im Sinne von Art. 93 Abs. 2 SVG, wenn Bau und Ausrüstung den technischen Anforderungen entsprechen (vgl. insbesondere VTS), wenn das Fahrzeug in einem Zustand ist, der die Beachtung der Verkehrsregeln ermöglicht und der Gebrauch keine Verkehrsteilnehmer gefährdet (Art. 29 SVG und Art. 57 VRV) sowie wenn es den Vorschriften von Art. 58■59a [in Bezug auf die Reifentragkraft etwa Art. 58 Abs. 6] VRV entspricht (BGer 6B_1099/2009 vom 16. Februar 2010 E. 3.1 in fine).

3.1.1.2 Gemäss Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG wird ebenso mit Busse bestraft, wer die mit dem Fahrzeugausweis oder der Bewilligung von Gesetzes wegen oder im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen, namentlich über das zulässige Gesamtgewicht, missachtet (Fahren unter Missachtung von Auflagen).

Der häufigste Fall einer Verletzung von Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG bildet die Missachtung der Gewichtsgrenzen. Das Gebot zur Beachtung der Gewichtsgrenzen ergibt sich auch aus Art. 30 Abs. 2 SVG, wonach Fahrzeuge nicht überladen werden dürfen. Die Kompetenznorm zum Erlass von entsprechenden Ausführungsvorschriften findet sich in Art. 9 SVG. Konkretisierende Regeln über Gewichts- und Lastgrenzen sind über verschiedene Normen verteilt, die darüber hinaus unterschiedliche Definitionen enthalten.

Überladen sind Fahrzeuge in der Regel, wenn sie ein höheres Gewicht aufweisen, als eine dieser Normen es erlaubt. Die in Art. 67 Abs. 1 VRV aufgeführten Fahrzeuge dürfen die dort genannten maximalen Betriebsgewichte (zur Definition dieses Begriffs vgl. Art. 7 Abs. 2 VTS, wonach das ■Betriebsgewicht■ das jeweilige tatsächliche Gewicht des Fahrzeuges ist und namentlich auch das Gewicht der Fahrzeuginsassen, der Ladung und bei Zugfahrzeugen die Stütz- bzw. Sattellast eines angekuppelten Anhängers beinhaltet) nicht überschreiten. Dies gilt unabhängig davon, ob die Gewichtsüberschreitung den Betrieb des Fahrzeuges und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Art. 67 Abs. 2 VRV, Art. 95 Abs. 2 und Art. 183 Abs. 2 VTS nennen zudem die höchstens zulässigen Achslasten (zur Definition vgl. Art. 8 Abs. 4 VTS, wonach die ■Achslast■ das von den Rädern einer Einzelachse oder einer Achsgruppe auf die Fahrbahn übertragene Gewicht ist). Art. 30 Abs. 2 SVG ist erfüllt, wenn diese überschritten werden. Allerdings sieht Art. 67 Abs. 8 VRV diesbezüglich einen Toleranzwert von 2 Prozent vor. Sind im Fahrzeugausweis tiefere Höchstwerte als die in Art. 67 VRV genannten eingetragen, dürfen diese nicht überschritten werden (Art. 67 Abs. 3 VRV).

Art. 7 VTS definiert die Begriffe des Leer-, Betriebs-, Garantie-, Gesamt- und Gesamtzugsgewichts sowie der Nutzlast. Massgebende Grösse im Zusammenhang mit Art. 30 Abs. 2 SVG ist insbesondere das zulässige Gesamtgewicht nach Art. 7 Abs. 4 VTS, welches für die Zulassung entscheidend ist und das höchste Gewicht darstellt, mit dem ein Fahrzeug verkehren darf. Das Garantiegewicht (technisch zulässiges Höchstgewicht) ist das vom Hersteller oder von der Herstellerin höchstens zugelassene Gewicht (Art. 7 Abs. 3 VTS). Das Bundesgericht hat eine Verletzung von Art. 30 Abs. 2 SVG bejaht, weil das vom

Hersteller oder der Herstellerin gestützt auf Art. 41 VTS angegebene Garantiegewicht (technisch zulässiges Höchstgewicht; Art. 7 Abs. 3 VTS) überschritten worden war (BGer 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014). Das im Fahrzeugausweis oder das in einer Verfügung festgelegte Gesamtgewicht ist freilich unabhängig davon zu beachten, ob das Fahrzeug aufgrund seiner technischen Möglichkeiten gefahrlos höhere Gewichte befördern kann. Überladen sind Fahrzeuge, wenn sie mehr als die jeweils zulässige Höchstlast überschreiten. Eine Überlast liegt auch dann vor, wenn das Betriebsgewicht (Art. 7 Abs. 2 VTS) das Gesamtgewicht übersteigt oder die Achslastverteilung den erwähnten Vorschriften widerspricht (vgl. zum Ganzen Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, Art. 30 SVG N 12 f. und Art. 96 SVG N 13 f.; Schenk, in: Basler Kommentar SVG, 2014, Art. 30 N 24 ff.).

Zum Kreis der möglichen Täter zählen nicht allein der Fahrzeugführer, sondern auch der Arbeitgeber bzw. der Vorgesetzte, der die entsprechende Handlung anordnet oder nicht nach Möglichkeit verhindert sowie jene, die bei der Beladung des Fahrzeuges mitwirken und wissen oder wissen müssten, dass die Gewichtslimiten überschritten werden (vgl. Bühlmann, in: Basler Kommentar SVG, 2014, Art. 96 N 87 ff.; mit Hinweisen).

3.1.2 Im Strassenverkehr ist grundsätzlich auch Fahrlässigkeit strafbar (Art. 100 Abs. 1 SVG), was auch für Art. 93 Abs. 2 lit. a und Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG gilt und in der Formulierung von Art. 93 Abs. 2 lit. a (■ bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann ■) nochmals expressis verbis zum Ausdruck gebracht wird. Fahrlässiges Handeln setzt insofern voraus, dass die Folgen eines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht werden (Art. 12 Abs. 3 StGB), wobei der Erfolg durch die Verletzung der Sorgfaltspflicht verursacht worden sein muss. Sorgfaltspflichtwidrig ist eine Handlungsweise, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat (BGer 6B_1341/2015 vom 25. Februar 2016 E. 4.3.1, 6B_333/2015 vom 20. Juli 2015 E. 2.2; AGE SB.2015.66 vom 15. Juni 2016 E. 5.2.1; jeweils mit Hinweisen). Grundvoraussetzung für das Bestehen einer Sorgfaltspflichtverletzung und für die Fahrlässigkeitshaftung bildet somit die Vorhersehbarkeit des Erfolgs. Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in den wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Weitere Voraussetzung ist, dass der Erfolg auch vermeidbar war. Dabei wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemäßem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt, wenn das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolgs bildete (vgl. BGE 135 IV 56 E. 2.1 S. 64 f.; AGE SB.2015.66 vom 15. Juni 2016 E. 5.2.1; jeweils mit Hinweisen).

Wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften. Das Gleiche gilt für entsprechende allgemein anerkannte Verhaltensregeln in Form von Richtlinien etc., auch wenn diese keine Rechtsnormen darstellen. Fehlen solche speziellen Regelungen, sei es in Gesetzesform oder auch als Verhaltensregeln, kann Fahrlässigkeit dennoch begründet werden, nämlich durch den sog. allgemeinen Gefahrensatz. Gemäss diesem hat derjenige, welcher eine gefährliche

Handlung ausführt, alles Zumutbare vorzukehren, damit die Gefahr nicht zu einer Verletzung fremder Rechtsgüter führt. Es kann somit auch ein Verhalten sorgfaltswidrig sein, wenn nicht gegen eine bestimmte Verhaltensnorm verstossen wurde. Die Vorsicht, zu der der Täter verpflichtet ist, wird letztlich durch die konkreten Umstände und seine persönlichen Verhältnisse bestimmt, weil ■naturgemäss nicht alle tatsächlichen Gegebenheiten in Vorschriften gefasst werden können■ (BGE 135 IV 56 E. 2.1 S. 64 f., 134 IV 193 E. 7.2 S. 203 f., 134 IV 26 E. 3.2.3 S. 29, 133 IV 158 E. 5.1 S. 161 f., 130 IV 7 E. 3.2 S. 10 f., 127 IV 62 E. 2d-e S. 64 ff., 126 IV 13 E. 7a/bb S. 18 f.; BGer 6B_333/2015 vom 20. Juli 2015 E. 2.2; AGE SB.2015.66 vom 15. Juni 2016 E. 5.2.1; jeweils mit Hinweisen).

3.2 Unbestritten und mit der Vorinstanz in objektiver Hinsicht als erstellt zu betrachten ist, dass bei der erwähnten Verkehrskontrolle das Gewicht des Sattelschleppers (■SS■ 22■260 kg), des Sattelauflegers (■SA■ 21■500 kg) und der Lenkachse (7■770 kg) gemessen wurden, woraus mit Verweis auf den angefochtenen Entscheid verschiedene Gewichts- und Lastüberschreitungen resultierten:

-Garantiegewicht (Art. 7 Abs. 3 VTS): Das Maximalgewicht für das Garantiegewicht beträgt für den vom Berufungskläger gefahrenen Laster 19■000 kg. Es stellt eine vom Fahrzeughersteller angegebene maximale Last dar. Wie bereits die Vorinstanz festgehalten hat, verweist das Garantiegewicht darauf, dass der Hersteller bei Überschreitung der Maximallast die Sicherheit des Fahrzeuges nicht mehr garantiert. In casu betrug die Last des Sattelschleppers ■SS■ 22■260 kg. Unter Berücksichtigung eines Toleranzabzugs von 3 % aufgrund der Geräte- und Messunsicherheit bei Brückenwaagen gemäss Art. 13 der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA, SR 741.013.1) wurde das Garantiegewicht somit um 2■592 kg (13.64 %) überschritten.

-Gesamtgewicht (Art. 7 Abs. 4 VTS): Das Maximalgewicht für das Gesamtgewicht beträgt 18■000 kg und beruht auf den Vorgaben im Fahrzeugausweis. In casu betrug die Last des Sattelschleppers ■SS■ 22■260 kg. Unter Berücksichtigung des Toleranzabzugs von 3 % gemäss Art. 13 VSKV-ASTRA wurde das Gesamtgewicht somit um 3■592 kg (19.96 %) überschritten.

-Achslast und Achsgarantie vorne (Art. 8 Abs. 4 VTS): Das Maximalgewicht für die Achslast vorne beträgt 7■500 kg. Es stützt sich als ■Achsgarantie■ wiederum auf die Angaben des Herstellers (Art. 7 Abs. 3 i.V.m. Art. 41 VTS). In casu betrug die Achslast 7■770 kg. Unter Berücksichtigung des Toleranzabzugs von 3 % gemäss Art. 13 VSKV-ASTRA wurde die Achsgarantie vorne somit um 36 kg (0.48 %) überschritten.

-Achslast und Achsgarantie hinten (Art. 8 Abs. 4 VTS): Das Maximalgewicht für die Achslast hinten beträgt 11■500 kg. Es wird als ■Achsgarantie■ ebenfalls vom Hersteller vorgeschrieben (Art. 7 Abs. 3 i.V.m. Art. 41 VTS). In casu betrug die Achslast hinten 14■490 kg. Unter Berücksichtigung des Toleranzabzugs von 3 % gemäss Art. 13 VSKV-ASTRA wurde die Achsgarantie hinten somit um 2■555 kg (22.22 %) überschritten.

-Reifentragkraft vorne: Das Maximalgewicht für die Reifentragkraft vorne beträgt 7■500 kg. In casu betrug die Last netto 7■536 kg. Unter Berücksichtigung des Toleranzabzugs von 3 % gemäss Art. 13 VSKV-ASTRA wurde die Reifentragkraft vorne somit um 36 kg (0.48 %) überschritten.

-Reifentragkraft hinten: Das Maximalgewicht für die Reifentragkraft hinten beträgt 12■600 kg und stützt sich auf die Angaben des Herstellers. In casu betrug die Last nach Toleranzabzug von 3 % gemäss Art. 13 VSKV-ASTRA netto 14■055 kg. Damit wurde die Reifentragkraft hinten um 1■455 kg (11.55 %) überschritten.

Damit war, wie die Vorinstanz richtig einschätzte, objektiv besehen die Lastverteilung fehlerhaft, d.h. die anhand der Gesamtlast von Sattelschlepper und Lenkachse gemessenen Gewichtspositionen gingen jeweils über das erlaubte Mass hinaus. Unbestritten ist demgegenüber auch, dass mit 43■700 kg das Gewicht von Sattelschlepper und -auflieger das im unbegleiteten kombinierten Verkehr zulässige Maximalgewicht von 44 Tonnen gemäss Art. 67 Abs. 1 lit. a VRV unterschritt. Ebenfalls als erstellt zu betrachten ist schliesslich, dass gewisse Pneus des Sattelschleppers des Berufungsklägers eine gewisse Verformung aufwiesen und dieser mit seinem Fahrzeug gleichwohl weiterfuhr.

3.3 Demgegenüber wendet der Berufungskläger ein, dass er bezüglich der vorgeworfenen Straftaten in subjektiver Hinsicht nicht verantwortlich gemacht werden könne. Er bestreitet, dass ihn in Bezug auf die festgestellten Gewichts- und Lastüberschreitungen und damit zusammenhängenden Verletzungen des SVG ein Verschulden treffe. Er habe die unkorrekte Lastverteilung nicht erkennen können, da der Container plombiert war und dieser vom Chauffeur nicht geöffnet werden darf. Vielmehr habe der Berufungskläger vorliegend darauf vertrauen dürfen, dass die Container den richtigen Sattelschleppern zugeteilt wurden und im Vorfeld die Fracht korrekt in den Containern geladen und angebracht wurde.

3.3.1 Die Verteidigung baut ihre Strategie auf zwei Einstellungsverfügungen der Staatsanwaltschaft Basel-Landschaft vom 17. Dezember 2015 und 22. September 2016 auf und verlangt deshalb im vorliegenden Fall ebenfalls einen Freispruch. Die in diesen Verfahren beurteilten Sachverhalte sind aber mit dem vorliegenden Sachverhalt nicht deckungsgleich. In allen drei Fällen geht es zwar um den Vorhalt der nicht korrekten Gewichtsverteilung der Ladung, welche letztlich Auswirkungen auf die Betriebssicherheit des Fahrzeuges gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG hat. Ausserdem ist allen Sachverhalten gemeinsam, dass es sich beim Transportgut um plombierte Container gehandelt hat. In den angeführten Fällen der Staatsanwaltschaft Basel-Landschaft war aber das Unterschreiten des minimalen Adhäsionsgewichts das Thema, im vorliegenden Fall ist ein Überschreiten der zulässigen Achslast der Lenk- und Antriebsachse der Dreh- und Angelpunkt.

Zutreffend ist in Bezug auf eine mögliche Sorgfaltspflichtsverletzung, dass es dem Chauffeur nicht gestattet ist, den plombierten Container zu öffnen und dessen Innenräume zu kontrollieren. Dass er dies nicht gemacht hat, wird dem Berufungskläger denn auch gar nicht vorgeworfen. Insofern zielen die auf S. 9 der Berufungsbegründung gemachten Ausführungen ins Leere. Wie der Mitarbeiter der Polizei [], Wm mbA, als Auskunftsperson anlässlich der Hauptverhandlung im vorinstanzlichen Verfahren erklärt hat, ist es auch durchaus so, dass der Chauffeur es nicht merkt, wenn eine Gewichtsangabe nicht korrekt ist. Die Aussage des Chauffeurs, er merke trotz seiner langjährigen Erfahrung nicht, ob das Gewicht zwei Tonnen mehr oder zwei Tonnen weniger ausmache, wird von der Vorinstanz im angefochtenen Entscheid auch nicht per se in Frage gestellt. Das Einzelgericht in Strafsachen ist vielmehr der Auffassung, dass der Berufungskläger bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit beim Beladen des Sattelauflegers die Endlage des Sattelschleppers und die erwähnte Deformation der Luftreifen hätte feststellen können. Alsdann hätte er die Gewichtsangaben beim Disponenten sowie bei der Ladestelle anfordern können. Dass der Container plombiert sei, würde den Chauffeur gemäss Auffassung des Einzelgerichts in

Strafsachen nicht von seiner Pflicht entbinden, sich um die Ladungssicherung, Lastverteilung und Höchstgewichte zu kümmern. Kein Vorwurf hätte ihm dann gemacht werden können, wenn er Meldung erstattet und die zuständige Stelle ihm die Betriebssicherheit des Fahrzeuges bestätigt hätte.

Der Streitgegenstand reduziert sich damit im Wesentlichen auf die Frage, ob und inwiefern der Berufungskläger die Situation der Reifen hätte überprüfen müssen und aus deren Verformung er auf eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit schliessen musste.

3.3.2 Grundsätzlich darf von jedem Fahrzeugführer verlangt werden, sich vor der Fahrt zu vergewissern, dass sich das Fahrzeug und die Ladung in einem vorschriftsgemässen Zustand befinden, wozu auch der Zustand der Reifen gehört. Eine Verletzung von Art. 93 Abs. 2 lit. c SVG liegt sowohl vor, wenn die maximale Reifentragkraft überschritten als auch mit ungenügendem Reifendruck gefahren wird (BGer 6B_694/2010 vom 16. Dezember 2010 E. 10.2.2; Schenk, a.a.O., Art. 29 Rz. 30 und 46). Es ist denn auch allgemein bekannt, dass ein geringer Reifendruck jedes Brems- oder Ausweichmanöver lebensgefährlich machen kann

(vgl. https://www.tcs.ch/de/assets/.../3907de_fahren_mit_zu_wenig_luftdruck_de.pdf).

Gleiches gilt für eine Überlast der Reifen (vgl. BGer 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E. 4.2). Was für den gewöhnlichen Autofahrer gilt, muss erst Recht für den Berufsschauffeur gelten. Dass der Lenker eines Sattelschleppers in Bezug auf die Anforderungen an die Betriebssicherheit des Fahrzeuges ganz besonders in der Pflicht steht, ergibt sich insbesondere aus der hohen Betriebsgefahr, die von seinem Gefährt ■ namentlich einem 44 Tonnen schweren Fahrzeug ■ ausgeht. Dieser hat sich vor Antritt einer Fahrt mithin ganz besonders abzusichern, dass die Reifen in einem fahrtauglichen Zustand sind. Dass mit einem Reifen möglicherweise etwas nicht stimmt, ist bei einem Vergleich mit den anderen Reifen visuell rasch erkennbar und erfordert kein spezifisches Fachwissen. Eine solche Kontrolle dauert vom zeitlichen Aufwand her wenige Sekunden und ist dem Betroffenen ohne weiteres zumutbar.

Im Gegensatz zu den beiden vorgenannten vom Berufungskläger angeführten Verfahren waren im vorliegenden Fall die Reifen bei der Lenkachse und der Antriebsachse augenscheinlich und in hohem Mass deformiert (Fotos, act. S. 18; Bericht der Kantonspolizei, act. S. 59). Zwar ist dem Berufungskläger beizupflichten, dass gewisse Bilder zur Feststellung der Deformation einen ungünstigen Aufnahmewinkel haben, was aber auf Foto 3 (Detailfoto Reifen Lenkachse, act. S. 18) ■ auf welchem eine starke Deformation erkennbar ist ■ nicht zutrifft. Die Vorinstanz würdigt zur Erstellung des Sachverhalts diesbezüglich zu Recht auch die Aussagen des als Auskunftsperson befragte Polizeibeamten [], Wm mbA, anlässlich der Hauptverhandlung. Dieser gab zu Protokoll, dass ■ [] die Reifen schon sehr plattgedrückt waren [] ■ und der Berufungskläger ■ [] hätte sagen können etwas stimmt nicht ■ (Verhandlungsprotokoll, act. S. 118). Es sind keine Gründe ersichtlich, weshalb der Polizist den ihm unbekanntem Beschwerdeführer zu Unrecht beschuldigen sollte. Es kann damit nicht von einer bloss geringfügigen Deformation, wie dies der Berufungskläger vorbringt (Berufungsbegründung S. 6 N 7), ausgegangen werden. Die Pflicht, weitere Kontrollmassnahmen einzuleiten, ergibt sich aus der Verformung des Pneus. Die Verformung auch nur eines einzelnen Reifens hätte zum Anlass genommen werden müssen, in Bezug auf den Reifenzustand (Reifendruck, Reifentragkraft) und die mögliche Fahrtauglichkeit des Gefährts weitere Abklärungen zu treffen. Was der effektive Grund für die Reifendeformation (in casu sehr wahrscheinlich die

objektiv nachgewiesene Überlast) gewesen ist, hätte der Berufungskläger von Dritter Seite (z.B. auch durch die Verkehrspolizei) abklären lassen müssen. Dass dies im Einzelfall mit gewissen Inkonvenienzen verbunden sein kann und diesbezüglich möglicherweise subjektiv eine gewisse Hemmschwelle besteht, vermag ihn von dieser Pflicht nicht zu entbinden. Ob die Verformung tatsächlich Folge der Überlast ist, ■ was hier angesichts der Gewichtsüberschreitung der Fall sein dürfte ■ braucht für die Frage der Sorgfaltspflichtenverletzung nicht abschliessend erörtert zu werden. Entscheidend ist vielmehr, dass aus der Deformation des Reifens für das Fahrzeug ex ante eine erhöhte Betriebsgefahr hätte abgeleitet werden müssen und der Berufungskläger diese mit entsprechender Reifenkontrolle hätte verhindern können.

Unerheblich ist für die Kontrollpflicht auch, dass ■ wie vom Berufungskläger behauptet ■ die Sichtverhältnisse im Zeitpunkt der Beladung des Sattelschleppers aufgrund der Dunkelheit eingeschränkt gewesen sein sollen. So gehört entsprechend den Erwägungen im angefochtenen Entscheid eine Taschenlampe, mit welcher die Kontrolle der Reifen auch bei Einbruch der Dunkelheit leicht durchzuführen ist, zur Grundausstattung eines Fahrzeuges. Eine solche Lampe hätte allenfalls auch über das Handy aktiviert werden können. Hätte der Berufungskläger diese Prüfung vorgenommen, wäre ihm auch bei Dunkelheit aufgefallen, dass die Reifen deformiert waren und damit das Risiko bestand, dass die Betriebssicherheit des Fahrzeuges nicht gegeben ist. In der Hauptverhandlung hat der Berufungskläger denn auch selber zugestanden, dass er die Reifen hätte kontrollieren können (Verhandlungsprotokoll, act. S. 119). Der Schuldspruch betreffend die fahrlässige Erfüllung des Fahrens eines nicht betriebssicheren Fahrzeuges gemäss Art. 93 Abs. 2 lit. a i.V.m. Art. 29 SVG erweist sich mit dem Gesagten als nachvollziehbar.

Hätte der Berufungskläger die Reifenprüfung vorgenommen und die aufgrund der Deformation angezeigten polizeilichen Messungen durchführen lassen, wäre mit grösster Wahrscheinlichkeit auch die (objektiv bestehende) Überschreitung der Gewichtsaufgaben festgestellt worden. Mit dem Unterlassen der Reifenprüfung hat er insofern gleichzeitig fahrlässig die Gewichtsaufgaben in seinem Fahrzeugschein missachtet, weshalb er sich auch nach Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG i.V.m. Art. 29, Art. 30, Art. 67 Abs. 1 lit. e und Art. 67 Abs. 3 VRV, Art. 7 Abs. 3 und Art. 58 Abs. 6 VTS strafbar gemacht hat.

3.3.3 Abschliessend fragt sich, in welchem Verhältnis die beiden Bestimmungen zueinander stehen. Das Einzelgericht in Strafsachen ist der Auffassung, dass die beiden Tatbestände verschiedene Rechtsgüter schützen. Demnach stelle Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG (Missachtung von Auflagen) den Schutz der Strassen vor Abnutzung sicher, während Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG (Führen eines Fahrzeuges in nicht betriebssicherem Zustand) die anderen Verkehrsteilnehmer, den Fahrer selbst und allfällige Mitfahrer schützen solle. Mit dieser Begründung geht die Vorinstanz von echter Konkurrenz aus und will die Bestimmungen für den vorliegenden Sachverhalt nebeneinander angewendet haben. Diese Ansicht greift zu kurz. Auch mit dem Verbot der Verletzung von Gewichtsaufgaben sollen damit verbundene Zusatzrisiken für andere Verkehrsteilnehmer entschärft werden. Sowohl der Tatbestand des Fahrens unter Missachtung von Auflagen (Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG) als auch der Tatbestand des Fahrens eines Fahrzeuges in nicht betriebssicherem Zustand (Art. 93 Abs. 2 lit. a) sanktionieren die Verletzung des Rechtsguts Verkehrssicherheit und damit Leib und Leben sowie das Vermögen (vgl. BGer 1C_690/2013 vom 4. Februar 2014 E.

4.2; Bühlmann, a.a.O., Art. 93 Art. 96 Rz. 86 mit Hinweis auf Rz. 19 f. und 69; Weissenberger, Art. 93 Rz. 2). Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG geht dabei als *lex specialis*,

welche zusätzlich auch das Vermögen der öffentlichen Hand schützt, Art. 93 Abs. 2 SVG vor und verdrängt diesen. Ist ein Fahrzeug (demnach) überladen, gelangt mithin nicht Art. 93 Abs. 2, sondern Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG zur Anwendung (vgl. Weissenberger, Art. 93 Rz. 30 und 96 Rz. 16; Schenk, a.a.O., Art. 93 Rz. 40; BGE 126 IV 99 E. 4a f. S. 103; mit Hinweisen). Der Schuldspruch in Bezug auf Art. 93 Abs. 2 SVG wird insofern verdrängt, womit das Strafmass neu festzusetzen ist. Dem Berufungskläger ist somit beizupflichten, wenn er ausführt, dass er wegen des gleichen ■Sachverhalts■ nicht mehrmals bestraft werden darf (Berufungsbegründung S. 5 N. 5).

3.3.4 Die Busse ist gemäss tatsächlicher Überlast der einzelnen Gewichtsposten entsprechend den Ausführungen zum Strafmass im angefochtenen Entscheid praxismässig als Grundlage wie folgt zu berechnen:

-Das Garantiegewicht gemäss Typengenehmigung von 19■000 kg wurde um 2■592 kg überschritten, d.h. 13.64 %, was eine Busse von CHF 400.■ ergibt;

resultiert eine Busse von CHF 250.■;

Überschreitung ist nur minimal, so dass auf eine Busse verzichtet wird;

Der gleiche Sachverhalt hat verschiedene, mit jeweils eigenen Risiken verbundene Gewichtsüberschreitungen bewirkt, weshalb eine entsprechende Festsetzung der Busse im Sinne der Strafmassrichtlinien des Strafgerichts grundsätzlich zulässig sein muss. Mitzuberücksichtigen ist aber das geringe Verschulden des Berufungsklägers, angesichts der zeitlichen Drucksituation, welcher man als Lastwagenfahrer beim Verladen der Fracht regelmässig ausgesetzt ist (vgl. BGE 1C_456/2011 vom 28. Februar 2012 E. 3.2). Zu beachten ist auch die mögliche Mitverantwortung Dritter. So kann die unregelmässige Lastenverteilung im Container nicht dem Berufungskläger angelastet werden. Insgesamt erscheint daher in Bezug auf die Missachtung von Auflagen eine Busse von CHF 1■000.■ als angemessen.

3.4 Entsprechend diesen Ausführungen ist der Berufungskläger ■ neben der Verletzung der Chauffeurverordnung ARV 1 ■ wegen Fahren unter Missachtung von Auflagen schuldig zu erklären und zu einer Busse von CHF 1■000.■ (bei schuldhafter Nichtbezahlung 15 Tage Ersatzfreiheitsstrafe) zu verurteilen in Anwendung von Art. 29, Art. 30 und Art. 96 Abs. 1 lit. c SVG, Art. 67 Abs. 1 lit. e und Art. 67 Abs. 3 VRV, Art. 7 Abs. 3 und Art. 58 Abs. 6 VTS, Art. 106 Strafgesetzbuch (StGB, SR 311.0).

E. 4

Der Berufungskläger dringt mit seiner Berufung insofern durch, als gegenüber dem vorinstanzlichen Urteil eine Reduktion der Busse um CHF 1■160.■ erfolgt. Die Urteilsgebühr für das Berufungsverfahren ist nach Massgabe von Art. 428 Abs. 1 StPO deshalb bei CHF 600.■ festzusetzen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Berufungskläger gemäss Art. 429 Abs. 1 StPO Anspruch auf eine reduzierte Parteientschädigung für das Berufungsverfahren. Es erscheint angemessen, diese bei einem Aufwand von 14 Stunden à 250.■ pro Stunde um die Hälfte bei CHF 1■750.■ (inkl. Auslagen, zuzüglich 8% MWST von CHF 140.■) zu Lasten der Gerichtskasse festzulegen. Die reduzierte Urteilsgebühr wird mit der reduzierten Parteientschädigung zur Verrechnung gebracht (Art. 442 Abs. 4 StPO). Das teilweise Obsiegen des Berufungsklägers im

Berufungsverfahrens hat indes keine Auswirkungen auf die erstinstanzlich entstandenen Verfahrenskosten, die sich nach Aufwand bemessen; ebenso unberührt bleibt von diesem Ausgang des Verfahrens die Höhe der erstinstanzlichen Urteilsgebühr.

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