

# GR\_GERICHTE SK1 2010 52 vom 3. Januar 2011

GR Gerichte, 2011-01-03, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr\\_gerichte\\_SK1\\_2010\\_52](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK1_2010_52)

FR: GR\_GERICHTE SK1 2010 52 du 3 janvier 2011

IT: GR\_GERICHTE SK1 2010 52 del 3 gennaio 2011

## Regeste

Verletzung einer Vorschrift des Strassenverkehrsgesetzes | Strassenverkehrsgesetz SVG

## Volltext

Kantonsgericht von Graubünden Dretgira chantunala dal Grischun Tribunale cantonale dei Grigioni \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Ref.: Chur, 3. Januar 2011 Schriftlich mitgeteilt am: SK1 10 52 (nicht mündlich eröffnet) Urteil I. Strafkammer Vorsitz Schlenker RichterInnen Brunner und Michael Dürst Aktuarin ad hoc Riesen-Ryser \_\_\_\_\_ In der strafrechtlichen Berufung des A., Angeklagter und Berufungskläger, vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Martin Suenderhauf, Gäuggelistrasse 16, Postfach 545, 7002 Chur, gegen das Urteil des Bezirksgerichtsausschusses Albula vom 16. Juni 2010, mitgeteilt am 20. September 2010, in Sachen gegen den Angeklagten und Berufungskläger, betreffend Verletzung einer Vorschrift des Strassenverkehrsgesetzes, hat sich ergeben:

Seite 2 — 24 A. A. wurde am \_ in M. geboren und wuchs zusammen mit zwei Schwestern bei seinen Eltern auf. Er besuchte die Grundschule und absolvierte eine Lehre als Lastwagenmechaniker. Anschliessend arbeitete er auf seinem erlernten Beruf und als Chauffeur. Zur Zeit ist er bei der Firma B. in N. als Lastwagenchauffeur angestellt. Er verdient monatlich rund Fr. 4'000.-- netto. Eigenen Angaben zufolge hat er keine Schulden und ein Vermögen von ungefähr Fr. 30'000.--. A. ist ledig und hat keine Kinder. Im ADMAS-Register ist A. gemäss Auszug vom 29. Juli 2008 nicht verzeichnet. B. Am 17. Juni 2008, etwa um 11.05 Uhr, fuhr A. mit dem Lastwagen Mercedes Actros, Kontrollschild \_, welcher seinem Arbeitgeber gehörte, auf der P.-Strasse von Q. in Richtung R., um nach N. zu gelangen. Es regnete und die Strasse war nass. In einer Linkskurve, Höhe S., spürte er, wie der Lastwagen hinten plötzlich wegrutschte. A. versuchte zu bremsen und gegenzulenken, jedoch ohne Erfolg. Der Lastwagen begann sich zu drehen, und die Front geriet immer weiter auf die Gegenfahrbahn. In der Drehung rutschte der Lastwagen über die Gegenfahrbahn. Mit der Front durchstiess er schliesslich die talseitige Leitplanke. Erst, als die Führerkabine über die talseitige Stützmauer hinaus ragte und der Lastwagen quer zur Fahrbahn stand, kam er zum Stillstand. Verletzt wurde niemand, es entstand jedoch erheblicher Sachschaden. C. Mit Strafmandat vom 9. Oktober 2008 verurteilte der Kreispräsident Alvaschein A. wegen Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG und bestrafte ihn mit einer Busse von Fr. 200.--, ersatzweise mit zwei Tagen Freiheitsstrafe. Gegen dieses Strafmandat liess A. am 16. Oktober 2008 Einsprache erheben. In der Folge ergänzte der Bezirksgerichtspräsident Albula das Verfahren, indem er A. und vier Zeugen einvernahm sowie ein „prima facie“-Gutachten einholte. Mit Verfügung des Bezirksgerichtspräsidiums Albula vom 1. März 2010 wurde A. wegen Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 31

Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG in Anklagezustand versetzt. D. An der Hauptverhandlung vor dem Bezirksgerichtsausschuss Albula am 16. Juni 2010 waren A. und sein Rechtsvertreter anwesend. Gemäss Anklageverfügung vom 1. März 2010 beantragte das Bezirksgerichtspräsidium Albula eine Busse von Fr. 300.--, ersatzweise drei Tage Freiheitsstrafe. Der Verteidiger beantragte in seinem Plädoyer, A. vom Vorwurf der Verletzung von Art.

Seite 3 — 24 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG unter Kosten- und Entschädigungsfolge freizusprechen. E. Mit Urteil vom 16. Juni 2010, mitgeteilt am 20. September 2010, erkannte der Bezirksgerichtsausschuss Albula wie folgt: „1. A. ist schuldig der Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 31 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG. 2. Dafür wird A. mit einer Busse von CHF 300.00, ersatzweise bei schuldhafter Nichtbezahlung mit 3 Tagen Freiheitsstrafe, bestraft. 3. Der Antrag auf Einholung eines Gutachtens wird abgelehnt. 4. Die Kosten des Verfahrens, bestehend aus: – Kosten des Kreisamtes R. Fr. 582.00 – Untersuchungskosten des Bezirksgerichts-

präsidiums Albula Fr. 2'560.00 – Gerichtsgebühren Fr. 2'500.00 insgesamt Fr. 5'642.00 gehen zulasten von A. und sind innert 30 Tagen mittels beiliegendem Einzahlungsschein zu bezahlen. 5. (Rechtsmittelbelehrung). 6. (Mitteilung).“ In der Begründung führte er nach Würdigung der Beweismittel zusammengefasst aus, aufgrund der verschiedenen Zeugenaussagen und der Aussagen des Angeklagten stehe einzig fest, dass in der fraglichen Linkskurve beziehungsweise kurz davor einige Schrauben und Metallplättchen gesehen worden seien. Die Angaben der Zeugen dazu und zu deren Anzahl seien aber widersprüchlich und unpräzise. Was die Zeugenaussagen aber zweifelsfrei ergäben, sei, dass niemand mehr als eine Handvoll Schrauben auf der Strasse gesehen habe. Kein einziger habe ausgesagt, eine grosse Anzahl Schrauben auf der Strasse gesehen zu haben. Es fehlten also Anhaltspunkte dafür, dass eine grosse Anzahl Schrauben auf der Strasse gelegen hätten und dass jemand diese ohne Auftrag und ohne nachträgliche Meldung aufgelesen hätte. Der Gutachter habe ausdrücklich festgehalten, er betrachte es als sehr unwahrscheinlich, dass eine Handvoll Schrauben für das Ausbrechen des Lastwagenhecks verantwortlich sein solle; bei der vom Angeklagten angegebenen Fahrgeschwindigkeit könne dies sogar ausgeschlossen werden. Selbst unter Annahme einer grossen Anzahl Schrauben und Metallplättchen gehe der Gutachter davon aus, dass bei einer normalen Verteilung der Schrauben nur wenige derselben sich direkt unter der Auflagefläche befunden hätten. Zudem wäre der Reifengummi nicht auf der ganzen Schraubenfläche nicht mehr in Kontakt mit der Fahrbahn gewesen. Vielmehr

Seite 4 — 24 hätten sich die Schrauben in den Gummi eingedrückt und wären teilweise sogar komplett in die Profilrillen gelangt. Demnach sei davon auszugehen, dass selbst bei einer viel grösseren Anzahl Schrauben und Metallplättchen auf der Strasse diese für den Unfall nicht ursächlich gewesen seien, weshalb offengelassen werden könne, wie viele Schrauben und Metallplättchen genau auf der Fahrbahn gewesen seien. Die Schrauben seien daher nicht Ursache des Unfalles gewesen. Da keine Anhaltspunkte vorhanden seien, dass der Lastwagen aufgrund von äusseren Einwirkungen ins Schleudern gekommen sei, sei davon auszugehen, dass das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs auf ein mangelndes Mass an Aufmerksamkeit auf Seiten des Angeklagten zurückzuführen sei. Nach dem Gesagten sei die Ursache für den Unfall im Nichtbeherrschen des Fahrzeugs durch den Angeklagten zu erblicken, weshalb dieser der Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG schuldig zu sprechen sei. Der Antrag auf

Einholung eines Gutachtens sei abzulehnen, dem Gericht würden die Expertenaussagen im „prima facie“- Gutachten durchaus schlüssig erscheinen. Nachdem der Experte die ihm gestellten Fragen auch ohne Fahrversuche habe beantworten können, sei eine weitergehende Expertise nicht notwendig. Aufgrund des Verschuldens von A. erachte das Gericht eine Busse von Fr. 300.--, ersatzweise eine Freiheitsstrafe von drei Tagen, als angemessen. F. Gegen dieses Urteil erhob A. mit Eingabe vom 15. Oktober 2010 beim Kantonsgericht von Graubünden Berufung mit folgendem Rechtsbegehren: „I. RECHTSBEGEHREN 1. Ziff. 1 bis 4 des Dispositivs des Urteils des Bezirksgerichtsausschusses Albula vom 16. Juni 2010, mitgeteilt am 20. September 2010, seien vollumfänglich aufzuheben. 2. Der Berufungskläger sei von Schuld und Strafe freizusprechen. 3. Dem Berufungskläger sei für die Verteidigungsaufwendungen im vorinstanzlichen Verfahren eine Entschädigung von Fr. 6'300.00, eventualiter eine nach richterlichem Ermessen festzusetzende Entschädigung zuzusprechen. 4. Die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens seien auf die Staatskasse zu nehmen. 5. Unter gesetzlicher Kosten- und Entschädigungsfolge für das Berufungsverfahren. II. BEWEISANTRÄGE 1. Es sei eine Expertise zu folgenden Fragen einzuholen: - Auswirkungen von Metallteilen wie Schrauben/Unterlags-scheiben in der von den Zeugen und dem Berufungskläger geschilderten

Seite 5 — 24 Grösse, Menge (mit Varianten) etc. auf das Fahrzeug- und Kurvenverhalten des vom Berufungskläger zum Unfallzeitpunkt gelenkten LKW unter Berücksichtigung von Geschwindigkeitsvarianten und regennassem Strassenbelag in der Kurve S., P.-Strasse, Q. - Auswirkungen des konkreten, regennassen Strassenbelags im Unfallabschnitt in Kombination mit den vorerwähnten Metallteilen auf die Auflagefläche der Doppelbereifung - Notwendigkeit von Fahrversuchen zur Klärung der offenen Fragen - Durchführung allfälliger Fahrversuche - Auswertung weiterer Beweisunterlagen wie Fahrtenschreiber etc. 2. Es seien folgende Zeugen zu befragen: - C. - D. - E. 3. Polizeibericht - zur Frage, welche Polizeibeamten mit der Unfallaufnahme beschäftigt waren und welche sachbezogenen Wahrnehmungen welcher Polizeibeamte gemacht haben - welcher Polizeibeamte von wem zu welchem Zeitpunkt Schrauben in Zusammenhang mit diesem Unfallereignis erhalten hat - welche Aktivitäten welcher Polizeibeamte in Z. mit diesem Unfall getätigt hat“ In der Begründung machte er zunächst geltend, er befahre die P.-Strasse als Berufschaffeur regelmässig. Er verfüge über detaillierte Streckenkenntnisse und Erfahrungen hinsichtlich des zur Diskussion stehenden Streckenabschnitts. Anschliessend äusserte er sich eingehend zum Umstand, dass die Strasse zum Unfallzeitpunkt regennass gewesen sei, was jedoch weder hinlänglich abgeklärt noch beachtet worden sei. Die Auswirkungen des Regens auf das Fahrverhalten des LKW in Kombination mit den fraglichen Metallteilen seien ebenso wenig geklärt. Das Beweisergebnis habe im weiteren keinerlei Anhaltspunkte dafür ergeben, dass der Berufungskläger seine Geschwindigkeit den örtlichen Strassen- und Sichtverhältnissen nicht angepasst hätte. Die Aussagen des Experten zu den gefahrenen Geschwindigkeiten des LKW seien rein spekulativ, eine genaue Zeit-/ Geschwindigkeitsauswertung hätte nur der wissenschaftliche Dienst der Stadtpolizei Zürich gewährleisten können. Eine solche Untersuchung habe aber nicht stattgefunden. A. sei im Zeitpunkt des Unfalls durch nichts abgelenkt gewesen und er habe auch keinen zeitgebundenen Auftrag gehabt. Es ergebe sich aus dem Beweisergebnis nicht der geringste Hinweis, aus welchem Grund der Berufungskläger die Beherrschung über sein Fahrzeug verloren haben könnte. Nachdem die Vorinstanz die auf der Fahrbahn liegenden Metallteile als Ursache

Seite 6 — 24 oder Teilursache des Schleudervorgangs ausschliesse, lasse sich nicht erklären, weshalb es zum Unfall gekommen sei. Aufgrund der verschiedenen Zeugenaussagen und Depositionen des Berufungsklägers stehe im weiteren einwandfrei fest, dass vor/in der fraglichen Linkskurve mehrere Metallteile in Form von grösseren Schrauben und Unterlagsscheiben auf der von A. befahrenen Fahrbahn gelegen haben müssten. Die Angaben der Zeugen seien aber widersprüchlich und unpräzise, so dass keine zuverlässigen Schlüsse hinsichtlich Anzahl, Grösse und Lage der Metallteile gemacht werden könnten. Die Vorinstanz gehe zu Unrecht davon aus, es habe niemand mehr als eine Handvoll Schrauben auf der Strasse gesehen. Bezüglich des Gutachtens bemängelte er eingehend dessen unzureichende Qualität; es würden die Ergebnisse weder nachvollziehbar dargestellt noch mit wissenschaftlichen Erkenntnissen untermauert und es finde de facto keine Auseinandersetzung mit den Zeugenaussagen und dem Beweisergebnis statt. Schliesslich hielt er fest, die Vorinstanz vermöge selbst keine plausible Erklärung für das Unfallereignis anzugeben. Sie spekuliere über Unaufmerksamkeit oder Ablenkung des Lenkers, ohne jeden konkreten Aktenhinweis. Demgegenüber verneine sie Anhaltspunkte von äusseren Einwirkungen bezüglich des Schleudervorganges. Es widerspreche aber jeglicher Lebenserfahrung, dass ein durchaus erfahrener LKW-Fahrer in einem erkennbar heiklen Strassenabschnitt ohne ersichtlichen Grund bei einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h ohne zusätzliche Faktoren die Beherrschung über das Fahrzeug verlieren solle. Als äussere Ursache stünden entgegen der Argumentation der Vorinstanz die auf der Fahrbahn liegenden Metallteile im Vordergrund. Die Annahme eines kausalen Zusammenhanges zwischen diesen Metallteilen und der unmittelbar nach Überfahren derselben eintretenden Schleuderbewegung liege auf der Hand; jedenfalls könne sie weder mit der unzureichenden Expertise noch mit dem übrigen Beweisergebnis mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, so dass sich eine Verurteilung ohne Verletzung des Grundsatzes „in dubio pro reo“ nicht rechtfertigen liesse. G. Die Staatsanwaltschaft Graubünden verzichtete mit Schreiben vom 26. Oktober 2010 und der Bezirksgerichtsausschuss Albula mit solchem vom 29. Oktober 2010 auf die Einreichung einer Stellungnahme. H. Auf die weiteren Ausführungen im angefochtenen Urteil sowie in der Berufungsschrift wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Seite 7 — 24 Die I. Strafkammer zieht in Erwägung : 1. Gegen Urteile der Bezirksgerichtsausschüsse können der Verurteilte und der Staatsanwalt beim Kantonsgericht Berufung erheben (Art. 141 Abs. 1 StPO). Dazu ist die Berufung innert zwanzig Tagen seit der schriftlichen Eröffnung des angefochtenen Entscheides einzureichen; sie ist zu begründen und hat darzutun, welche Mängel des erstinstanzlichen Entscheides gerügt werden und ob das ganze Urteil oder lediglich Teile davon angefochten werden (Art. 142 Abs. 1 StPO). Diesen Anforderungen vermag die vorliegende Berufung zu genügen. Auf die frist- und formgerecht eingereichte Berufung ist daher einzutreten. 2. Für das Berufungsverfahren ist zu beachten, dass dem Kantonsgericht als Berufungsinstanz grundsätzlich eine umfassende, uneingeschränkte Kognition – auch mit Bezug auf Ermessensfehler, bei deren Prüfung es sich aber eine gewisse Zurückhaltung auferlegt – zukommt (Art. 146 Abs. 1 StPO). Es überprüft das vor- instanzliche Urteil grundsätzlich jedoch nur im Rahmen der in der Berufung oder Anschlussberufung gestellten Anträge. Wenn die Aktenlage die Beurteilung zulässt und keine Verletzung des rechtlichen Gehörs vorliegt oder der Mangel geheilt ist, entscheidet das Kantonsgericht in der Sache selber (Art. 146 Abs. 2 StPO e contrario), eine Rückweisung an die Vorinstanz bildet die Ausnahme (Padrutt, Kommentar zur Strafprozessordnung des Kantons Graubünden, 2.

Auflage, M. 1996, S. 375 f.). 3. Der Vorsitzende kann eine mündliche Berufungsverhandlung von Amtes wegen oder auf Antrag durchführen, wenn die persönliche Befragung des Angeklagten für die Beurteilung der Streitsache wesentlich ist (Art. 144 Abs. 1 StPO). Findet keine mündliche Verhandlung statt, so trifft das Kantonsgericht seinen Entscheid ohne Parteivortritt aufgrund der Akten (Art. 144 Abs. 3 StPO). Der Angeschuldigte in einem Strafverfahren hat aber unabhängig von der kantonalen Verfahrensordnung gestützt auf Art. 6 Ziff. 1 EMRK Anspruch darauf, dass seine Sache in billiger Weise öffentlich gehört wird. Das Gebot der Verfahrensöffentlichkeit unter dem Vorbehalt von Art. 107 StPO gilt dem Grundsatz nach nicht nur für das erstinstanzliche Strafverfahren, sondern erstreckt sich auf die Gesamtheit eines Strafverfahrens inklusive des gesamten Rechtsmittelweges, somit auch auf das Berufungsverfahren gemäss Art. 141 ff. StPO. Der Betroffene kann auf die Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung von sich aus verzichten. Voraussetzung eines wirksamen Verzichts ist, dass er ausdrücklich erklärt wird oder sich aus dem Stillschweigen des Betroffenen eindeutig ergibt. - Der Berufungskläger hat im vorliegenden Fall

Seite 8 — 24 nicht die Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung verlangt, obwohl er anwaltlich vertreten ist. Daraus darf auf einen wirksamen Verzicht geschlossen werden. Es besteht aber auch kein Grund, dass das urteilende Gericht von sich aus (vgl. dazu Art. 144 Abs. 1 StPO) eine mündliche Berufungsverhandlung anordnet, nachdem die Vorinstanz öffentlich verhandelt hat, bezüglich des strittigen Sachverhalts keine zusätzlichen Aufschlüsse von einer mündlichen Verhandlung zu erwarten sind, eine *reformatio in peius* ausgeschlossen ist und sich ferner im vorliegenden Fall keine Fragen zur Person und zum Charakter des Berufungsklägers stellen, die sich nicht mit genügender Hinlänglichkeit aufgrund der Akten beantworten lassen. Zudem steht einem nichtöffentlichen Verfahren kein öffentliches Interesse entgegen (vgl. BGE 119 Ia 316 E 2b; Art. 107 StPO; ZGRG 2/99, S. 46; ZR 99/2000 Nr. 36). Die streitige Strafsache kann somit gestützt auf die vorliegenden Akten sachgerecht entschieden werden. Ein persönliches Vortreten des Berufungsklägers ist daher nicht notwendig. 4. A. hat in der Berufungsschrift mehrere Beweisergänzungsanträge gestellt. Diese sind zuerst zu behandeln. a) Aus Art. 145 Abs. 2 und 3 StPO ergibt sich, dass neue Beweisanträge im Berufungsverfahren grundsätzlich zulässig sind. Sie müssen aber bereits in der Berufungsschrift enthalten sein, sofern sie nicht echte *Noven* betreffen (vgl. Urteil der I. Strafkammer des Kantonsgerichts vom 17. Juni 2009, SK1 09 14, E 7b). Nicht notwendig ist dahingegen, dass die Beweisergänzungsanträge bereits einmal im Untersuchungsverfahren und/oder im erstinstanzlichen Gerichtsverfahren gestellt worden sind, ohne dass ihnen Folge geleistet worden wäre. Dies lässt sich eindeutig aus Art. 145 Abs. 2 StPO schliessen, in welchem ausdrücklich festgehalten wird, dass im Berufungsverfahren die durch neue Beweisanträge, welche schon im erstinstanzlichen Verfahren hätten vorgebracht werden können, verursachten Mehrkosten in der Regel demjenigen aufzuerlegen sind, der die Beweisanträge erst im Berufungsverfahren stellt. Es ist somit ohne weiteres möglich, mit Beweisergänzungsanträgen zuzuwarten und diese erstmals in der Berufungsschrift zu stellen. A. hat die Beweisergänzungen in der schriftlichen Berufung beantragt. Sie sind somit grundsätzlich form- und fristgerecht gestellt worden. Unbesehen der Frage, ob sie bereits früher hätten eingebracht werden können beziehungsweise eingebracht und abgelehnt worden sind, sind sie daher in vorliegendem Verfahren zu prüfen. b) Art. 29 Abs. 2 BV gewährleistet den Anspruch auf rechtliches Gehör. Daraus ergibt sich der Anspruch der Parteien, mit rechtzeitig und

formgültig angebotenen

Seite 9 — 24 Beweisanträgen und Vorbringen gehört zu werden, soweit diese erhebliche Tatsachen betreffen und nicht offensichtlich beweisuntauglich sind (BGE 129 II 396 E 2.1; BGE 120 Ib 379 E 3b je mit Hinweisen). Keine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt vor, wenn ein Gericht darauf verzichtet, beantragte Beweise abzunehmen, weil es aufgrund der bereits abgenommenen Beweise seine Überzeugung gebildet hat und ohne Willkür in vorweggenommener Beweiswürdigung annehmen kann, seine Überzeugung würde durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert (sogenannte antizipierte Beweiswürdigung; BGE 134 I 140 E 5.3; BGE 131 I 153 E 3; BGE 129 II 396 E 2.1; BGE 124 I 49 E 3a, je mit Hinweisen). c) Zunächst beantragt A. die Einholung einer Expertise. Begründet hat er diesen Antrag damit, dass aufgrund von Fahrversuchen allenfalls erhärtet werden könne, ab welchen Querbeschleunigungen bei regennasser Fahrbahn und ungünstigem Strassenbelag bei gleichzeitiger Reduktion der Auflagefläche zufolge von darunter liegenden Metallteilen eine Schleuderbewegung ausgelöst werden könne. Dieser Antrag ist abzulehnen. Zunächst ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass der Bezirksgerichtspräsident Albula schon ein sogenanntes „prima facie“- Gutachten eingeholt hat. Dieses Gutachten ist schlüssig und durchaus überzeugend (vgl. Erwägung 5). Bereits aus diesem Gutachten geht mit absoluter Klarheit hervor, dass ein Ausbrechen des Lastwagenhecks bei einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h sowohl bei einer geringen als auch bei einer sehr grossen Anzahl Schrauben auf der Fahrbahn ausgeschlossen werden kann (act. 51, S. 5 und S. 6, Antwort zu Frage 1). Daran vermag auch eine regennasse Fahrbahn nichts zu ändern, denn bei einem LKW kommt aufgrund der hohen Flächenbelastung Aquaplaning nur bei höherer Wassertiefe beziehungsweise niederem Reifenprofil in Frage, welches beides gemäss Aktenlage vorliegend nicht gegeben war. Dass die Schrauben den Reifen dermassen vom Boden zu lösen vermocht hätten, dass er das Wasser, das sich auf der Fahrbahn befand, nicht hätte verdrängen können, kann aufgrund des Gutachtens ausgeschlossen werden, zeigt dieses doch deutlich auf, dass sich bei normaler Verteilung nur wenige Schrauben und Metallplättchen gleichzeitig direkt unter der Auflagefläche befunden hätten (act. 51, S. 5 oben; act. 51a, S. 8 und 9). Kommt hinzu, dass, wie dies der Gutachter festhält, damit gerechnet werden muss, dass einzelne der Schrauben in die Profiltrillen der Reifen gelangen oder in den Reifengummi gedrückt würden, so dass nicht auf der ganzen Fläche der Schrauben der Kontakt zwischen Reifen und Strasse unterbrochen wäre (act. 51, S. 5 oben). Dies ändert sich auch nicht, wenn von einer regennassen Strasse ausgegangen wird. Im

Seite 10 — 24 übrigen ist nicht davon auszugehen, dass eine grosse Anzahl Schrauben und Metallplättchen auf der Strasse gelegen haben, ansonsten diese dem vorausfahrenden Zeugen F. unmöglich verborgen geblieben sein könnten. Hätten nämlich viele oder gar sehr viele Schrauben und Metallplättchen auf der Strasse gelegen, hätte F. dies bei der Durchfahrt spüren, zumindest aber hören müssen, denn er hätte nicht die Strecke befahren können, ohne auch über Schrauben und Plättchen zu fahren. Dass er bei der Durchfahrt Schrauben wahrgenommen hat, lässt sich aus seinen Aussagen im übrigen nicht zweifelsfrei schliessen. Gegenüber dem Bezirksgerichtspräsidenten hat er am 4. Dezember 2008 ausgesagt, er habe die Schrauben bei der Durchfahrt nicht gesehen (act. 30, S. 4 Mitte). In der polizeilichen Einvernahme vom 27. Juni 2008 hat er auf die Frage, ob er eindeutig habe feststellen können, dass die Gegenstände (gemeint sind die von F. genannten vier bis sechs Schrauben) schon vor dem Unfall auf der Strasse gelegen hätten, erklärt, er könne dies nicht mit Sicherheit sagen, er sei sich aber fast sicher, dass er diese Schrauben gesehen hätte, als

er dort vorbeigefahren sei (act. 06, S. 2). Die Verwendung des Konjunktivs (gesehen hätte) kann auch in der Weise verstanden werden, dass der Zeuge die Schrauben nach seiner Auffassung bei der Vorbeifahrt gesehen hätte, wenn sie denn in diesem Zeitpunkt schon dort gelegen hätten. Was der Zeuge konkret tatsächlich gemeint hat, braucht jedoch nicht weiter untersucht zu werden, da sich die Aussage von F. in jedem Fall auf die von ihm genannten vier bis sechs Schrauben und damit auf sehr wenige Metallteile bezog. Neben dem Umstand, dass F. bei der Durchfahrt die Schrauben sicher hätte bemerken müssen, weil er bei vielen oder sehr vielen Schrauben auch über diese gefahren wäre, wären eine grosse oder sogar sehr grosse Anzahl Schrauben und Plättchen zweifellos auch optisch aufgefallen, selbst wenn der Strassenbelag auf diesem Streckenabschnitt von F. als dunkel beschrieben wird (Einvernahme durch den Bezirksgerichtspräsidenten vom 4. Dezember 2008, act. 30, S. 4). Und schliesslich wären die Schrauben und Plättchen, wenn eine grosse oder gar sehr grosse Anzahl auf der Strasse gelegen hätte, auch von den nachfolgenden LKW-Fahrern wahrgenommen worden, da in diesem Fall der LKW von A. unmöglich alle so von der Strasse gewischt beziehungsweise katapultiert haben könnte, dass nur noch wenige auf der Strasse verblieben wären. C. jun., der als Dritter im Lastwagenverband fuhr und daher nicht sehr lange nach dem Unfall auf der Unfallstelle eintraf, hat gegenüber dem Bezirksgerichtspräsidenten ausgesagt, er habe nur zwei Schrauben gefunden (act. 29, S. 13 unten), und F., der ebenfalls kurz nach dem Unfall auf der Unfallstelle war, sprach von vier bis sechs Schrauben (polizeiliche Einvernahme vom 27. Juni 2008, act. 06, S. 1 unten). Eine grosse Anzahl Schrauben und Plättchen auf der Strasse kann somit

Seite 11 — 24 aufgrund der Aktenlage ausgeschlossen werden. Damit aber können die Fragen, die A. mittels der beantragten Expertise zu beantworten trachtet, bereits aufgrund des vorliegenden Gutachtens schlüssig beantwortet werden. Auf die Einholung eines Gutachtens kann daher verzichtet werden. d) Weiter beantragt A. die Einvernahme verschiedener Zeugen. C. sen. sei einzuvernehmen, da er sich nach Aussage des Zeugen G. zusammen mit einem etwa 60-jährigen Mann zur Kurve begeben habe, um die Schrauben zusammenzulesen. Die Einvernahme von C. sen. soll mithin darüber Auskunft geben, wie viele Schrauben er auf der Strasse gesehen und allenfalls aufgelesen hat sowie wer dabei gegebenenfalls mit ihm zusammen war. Wie bereits ausführlich dargelegt, kann aufgrund der Aktenlage ausgeschlossen werden, dass sich viele oder sehr viele Schrauben und Metallplättchen auf der Strasse befunden haben. Aus dem bei den Akten liegenden Gutachten geht im weiteren hervor, dass auch eine sehr grosse Menge Schrauben und Metallplättchen (konkret 96 Schrauben und 40 Metallplättchen, act. 51a, S. 9) nicht zum Ausbrechen des Lastwagenhecks geführt haben könnte (act. 51, S. 5). Damit aber kommt es vorliegend nicht darauf an, ob sich auf der Strasse vier bis sechs (Aussage von F., polizeiliche Einvernahme vom 27. Juni 2008, act. 06, S.1 unten) oder aber zwanzig oder gar vierzig und mehr Schrauben und Metallplättchen befunden haben, was zweifellos bereits einer erheblichen Menge entspricht, die F. kaum verborgen geblieben sein könnte. Auf die Einvernahme von C. sen. kann unter diesen Umständen verzichtet werden. Die Einvernahme von D., der mit seinem Lastwagen im Lastwagenverband direkt hinter A. fuhr, wird ebenfalls im Zusammenhang mit der Frage, wie viele Schrauben sich auf der Strasse befunden haben und wer wie viele aufgelesen hat, beantragt. Wie bereits festgestellt, sind diesbezüglich keine weiteren Abklärungen notwendig, da auch eine grössere Anzahl Schrauben und Metallplättchen das Lastwagenheck nicht ins Rutschen gebracht hätte und eine grosse oder gar sehr grosse Menge von Schrauben und Plättchen auf der Strasse ausgeschlossen werden kann. Von der Einvernahme von D. sind unter diesen

Umständen bezüglich der Schrauben und Metallplättchen keine entscheidere Erkenntnisse zu erwarten. Dass sich der Unfall im weiteren auf andere Umstände zurückführen lassen würde, zu welchen D. Aussagen machen könnte, macht A. nicht geltend. Auf die Einvernahme von D. kann daher verzichtet werden. Schliesslich beantragt A. noch die Einvernahme des Polizeibeamten E.. Er führt in der Berufung aus, zwischen der Meldung des Unfalles und dem Eintreffen der Polizei aus T. am Unfallort seien über 30 Minuten vergangen. Zudem sei offenbar eine zweite Streife von der U. her ausgerückt,

Seite 12 — 24 ohne dass die erforderliche Koordination zwischen den für die Tatbestandsaufnahme verantwortlichen Polizeibeamten geregelt worden sei. Entsprechend ungenügend sei die Beweisaufnahme erfolgt. Daraus ergebe sich die Notwendigkeit, den Polizeibeamten E. zu seinen Feststellungen auf der Unfallstelle zu befragen. Worin die Unzulänglichkeiten der Beweisaufnahme erblickt werden, ergibt sich aus verschiedenen Stellen in der Berufung. Es wird bemängelt, dass weder A. noch C. von der Polizei zu den Strassen- und Sichtverhältnissen einvernommen worden seien; dass der Zeuge C. erst zwei Tage nach dem Unfall einvernommen worden sei; dass die Beweisaufnahme (Suche nach Schrauben) erst verzögert, nämlich nach der Einvernahme von A., erfolgt sei; dass der Schraubenfund durch A. nicht im Polizeirapport vermerkt worden sei; dass ebenso die Übergabe von Schrauben an die Polizei durch C. in den Polizeiakten nicht erwähnt werde; dass die Polizei erst spät eingetroffen sei, nachdem bereits viele Personen auf der Unfallstelle gewesen seien. Unbesehen der Frage, ob es sich bei jedem dieser Punkte tatsächlich um eine Unzulänglichkeit in der Beweisaufnahme handelt, ist doch von vornherein offensichtlich, dass eine Einvernahme des Polizeibeamten E. diese möglichen Unzulänglichkeiten nicht zu beheben vermöchte. Eine Einvernahme von E. drängt sich unter diesem Gesichtspunkt mithin nicht auf. Im weiteren ist der Polizeibeamte E. erst nach dem Unfall auf die Unfallstelle gekommen, wovon A. in seiner Berufung selbst ausgeht. E. könnte sich daher lediglich dazu äussern, wie viele Schrauben und Metallplättchen er selbst auf der Strasse gesehen hat und ob er gesehen hat, dass jemand Schrauben und Metallplättchen von der Strasse entfernt hat, sowie zu Aussagen Dritter ihm gegenüber die Schrauben betreffend. Nachdem jedoch von vornherein feststeht, dass keine grosse oder gar sehr grosse Anzahl Schrauben und Metallplättchen auf der Strasse gelegen haben können und eine grössere Anzahl den Lastwagen nicht ins Rutschen gebracht haben könnte, erscheint es nicht notwendig, den Polizeibeamten diesbezüglich einzuvernehmen. Die beantragten Zeugeneinvernahmen sind daher allesamt abzulehnen. e) Schliesslich beantragt A. die Einholung eines Polizeiberichts. Auch diesen Antrag begründet er damit, dass die Beweisaufnahme durch die Polizei ungenügend erfolgt sei, weshalb sich die Notwendigkeit ergebe, den angeforderten Polizeibericht einzuholen. Welche Unzulänglichkeiten der Beweisaufnahme in der Berufung geltend gemacht werden, wurde bereits im Zusammenhang mit der beantragten Einvernahme des Polizeibeamten E. ausgeführt. Der einverlangte Polizeibericht vermöchte diese beanstandeten Unzulänglichkeiten augenscheinlich nicht zu beseitigen. Er würde zwar darüber Auskunft geben können, welche

Seite 13 — 24 Polizeibeamten auf der Unfallstelle waren; diesbezüglich ist jedoch bereits der Polizeibeamte H. einvernommen worden (act. 31, S. 3 unten), so dass sich in den Akten entgegen den Ausführungen in der Berufung durchaus Angaben darüber finden, welche Polizeibeamten vor Ort waren. Die Aussage von C. jun., auf welche sich A. in seiner Berufung stützt (Berufung, S. 9 Mitte), steht mit der Aussage des Polizeibeamten H. nicht

im Widerspruch. C. hat erklärt, es seien der Polizist I. sowie der Polizist J. auf der Unfallstelle gewesen; dann sei noch ein weiterer Polizist mit Blaulicht gekommen und eine Polizistin sei auch anwesend gewesen (Einvernahme durch den Bezirksgerichtspräsidenten vom 4. Dezember 2008, act. 29, S. 3 Mitte). Er geht mithin ebenso von vier Polizeibeamten aus, wie es der Polizeibeamte H. geschildert hat, wobei nicht klar ist, wie sicher sich C. bezüglich der Namen der Polizeibeamten war, hat er doch selbst ausgeführt, wenn er sich richtig erinnere, habe er die Schraube dem Polizeibeamten I. übergeben. C. hat weiter ausgeführt: „Die zweite Schraube habe ich selber mitgenommen. Diese habe ich dem Polizisten K. gegeben, welcher sie, so glaube ich, dem Polizisten L. weitergegeben hat“ (act. 29, S. 3 Mitte). Die Aussage, er habe die zweite Schraube mitgenommen, weist deutlich darauf hin, dass die Übergabe dieser Schraube an den Polizeibeamten K. zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt ist (in der polizeilichen Befragung, welche nur zwei Tage nach dem Unfall stattfand, hat C. im übrigen ausgeführt, er müsse die zweite Schraube auf der Unfallstelle verloren haben [act. 05, S. 1 Mitte]. Geht man von dieser Version aus, so weist auch diese Aussage darauf hin, dass die Übergabe der Schraube, welche C. in diesem Fall später offenbar doch wieder aufgefunden hat, erst einige Zeit nach dem Unfall erfolgte). Damit aber ergibt sich aus den Akten klar, dass vier Polizeibeamte auf der Unfallstelle waren. Diesbezüglich erübrigt sich mithin die Einholung eines Polizeiberichts. Was nun die Wahrnehmungen dieser Polizeibeamten sowie ihre Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Unfall betrifft, so ist offensichtlich, dass sie, da sie allesamt erst einige Zeit nach dem Unfall auf der Unfallstelle waren, den Unfall nicht gesehen haben. Sie könnten im Zusammenhang mit den vorliegend interessierenden Fragen daher nur aussagen, wie viele Schrauben und Metallplättchen sie selbst auf der Strasse gesehen haben beziehungsweise wie viele ihnen gegebenenfalls von wem übergeben worden sind. Ebenso könnten sie sich dazu äussern, wie sich Dritte ihnen gegenüber zur Frage der Schrauben und Metallplättchen geäußert haben. Da jedoch vorliegend – wie bereits mehrfach ausgeführt – dahin gestellt bleiben kann, wie viele Schrauben und Metallplättchen exakt auf der Strasse lagen, weil ausgeschlossen werden kann, dass es sich um eine grosse oder sogar sehr grosse Anzahl gehandelt hat, sind die Wahrnehmungen und die Aktivitäten, die die Polizeibeamten im Zusammenhang

Seite 14 — 24 mit dem Unfall gemacht beziehungsweise vorgenommen haben, nicht entscheiderelevant, weshalb auf die Einholung eines Polizeiberichtes verzichtet werden kann. Ebenso ist unter diesen Umständen unwesentlich, welche Polizeibeamten konkret auf der Unfallstelle waren, so dass auch unter diesem Aspekt kein Polizeibericht notwendig erscheint. Der Antrag auf Einholung eines Polizeiberichts ist mithin abzulehnen. 5. Die Vorinstanz stützt sich in ihrem Urteil auf das Gutachten vom 18. November 2009 (act. 51). A. macht in der Berufung geltend, dieses Gutachten sei mangelhaft, weshalb es nicht als Grundlage für eine Verurteilung dienen könne. Es ist mithin im folgenden zu prüfen, ob das Gutachten den zu stellenden Anforderungen zu genügen vermag und ob sich die Vorinstanz in ihrem Entscheid massgeblich auf das Gutachten stützen durfte. a) Wie jedes andere Beweismittel haben Gerichte Gutachten grundsätzlich frei zu würdigen. In Fachfragen dürfen sie aber nicht ohne triftige Gründe von Gutachten abweichen und müssen Abweichungen begründen. Umgekehrt kann das Abstellen auf nicht schlüssige Gutachten gegen das Verbot der willkürlichen Beweismittelwürdigung (Art. 9 BV) verstossen. Dies ist namentlich der Fall, wenn gewichtige, zuverlässig begründete Tatsachen oder Indizien die Überzeugungskraft des Gutachtens ernstlich erschüttern (BGE 130 I 377 E 5.4.2; BGE 129 I 49 E 4; BGE 128 I 81 E 2). b) Zunächst ist festzustellen, dass der Gutachter über alle

Verfahrensakten verfügte, die in jenem Zeitpunkt vorhanden waren (vgl. Gutachtensauftrag vom 22. Juni 2009, act. 50). Er hat im weiteren drei Stunden für das Studium der Akten aufgewendet (vgl. Aufwandzusammenstellung, act. 51b), was ohne Zweifel genügt hat, um sämtliche Akten zur Kenntnis zu nehmen. Dass er in der Folge im Gutachten die Aussagen von A. und den Zeugen nicht ausführlich wiedergegeben und kommentiert hat, heisst nicht, dass er diese bei seinen Überlegungen und Schlussfolgerungen nicht miteinbezogen hat. Der Gutachter nimmt denn auch an verschiedenen Stellen Bezug auf Aussagen, die sich in den Einvernahmen finden. Er geht bezüglich der gefahrenen Geschwindigkeit von dem aus, was A. ausgesagt hat. Und mit Bezug auf die auf der Strasse liegenden Schrauben und Metallplättchen hält er sich an die Aussage des Zeugen F., der von vier bis sechs Schrauben sprach, beziehungsweise an die Argumentation der Verteidigung, es seien viele Schrauben und Plättchen auf der Strasse gelegen. Der Gutachter geht mithin vom Sachverhalt und den Umständen aus, wie sie sich aus den Akten ergeben. Dass der Gutachter die Örtlichkeit nie besucht hat, tut dem Gutachten

Seite 15 — 24 keinen Abbruch, denn der Gutachter verfügte zum einen über eine massstabgetreue Aufnahme der Gegend (act. 51a, S. 2, 3 und 10) und zum anderen über die Massskizze der Polizei (act. 10). Dies ermöglichte es ihm ohne Zweifel, den Kurvenradius genügend genau zu bestimmen, so dass er die Querbeschleunigung (Fliehkraft) zumindest annäherungsweise berechnen konnte. Auch wenn sich aus dem Gutachten samt Beilagen die dabei verwendeten Formeln nicht ergeben, so ist doch zweifellos davon auszugehen, dass der Gutachter, der ein Experte ist, diese richtig bestimmt und angewandt hat. Dasselbe ist bezüglich der Querneigung, welche der Gutachter mit + 2% angegeben hat (act. 51a, S. 4 und 5), zu sagen. Als Querneigung wird im Strassenbau die Neigung der Oberfläche in Querrichtung zur Strassenachse bezeichnet. Die Querneigung erfüllt fahrdynamische und entwässerungstechnische Aufgaben. Sie ist abhängig von der Projektierungsgeschwindigkeit der Strasse, vom Kurvenradius sowie dem Öffnungswinkel der Kurve. Alle diese Angaben standen dem Experten zur Verfügung (es handelt sich um eine Hauptstrasse ausserorts, weshalb die Fahrgeschwindigkeit grundsätzlich bekannt war, und aufgrund der massstabgetreuen Aufnahme der Örtlichkeit waren auch Kurvenradius und –öffnungswinkel ungefähr bekannt), so dass er die Querneigung zumindest aufgrund von Erfahrungswerten bestimmen konnte. Dies insbesondere auch unter Berücksichtigung, dass auf diesem Strassenabschnitt keine speziellen Bedingungen herrschen, die ein Abweichen von den allgemein üblichen Werten verlangen würden. Im Zusammenhang mit der Anzahl Schrauben und Metallplättchen macht der Verteidiger geltend, der Gutachter kenne deren Anzahl nicht, so dass er darüber nur spekulieren könne. Es trifft zu, dass sich aus den Akten nicht ergibt, wie viele Metallteile genau auf der Strasse gelegen haben. Der Gutachter verwendet daher zunächst die höchste konkrete Angabe, nämlich jene des Zeugen F., der angegeben hat, er habe vier bis sechs Schrauben in einem Umkreis von etwa 50 cm auf der Strasse gesehen (polizeiliche Einvernahme vom 27. Juni 2008, act. 06, S. 1 unten und S. 2 Mitte). Davon geht der Gutachter gewissermassen als Mindestanzahl aus. Und er zeigt anschaulich auf, dass bei dieser Anzahl Schrauben ein Ausbrechen des Lastwagenhecks nicht möglich ist. Seine Ausführungen überzeugen und sind gut nachvollziehbar. Zum einen ist offensichtlich, dass bei einer so geringen Anzahl Schrauben kaum Auflagefläche zwischen dem Reifen und der Strasse durch die Schrauben abgedeckt wird (act. 51a, S. 8). Es ist unter diesen Umständen klar ersichtlich, dass dies die Haftung der Zwillingräder noch nicht gross beeinflusst hätte. Kommt hinzu, dass sich die Räder ja noch weiter gedreht hätten, hat A. doch ausgesagt, er habe zu bremsen

Seite 16 — 24 begonnen, als er das Wegrutschen des Lastwagenhecks gespürt habe (vgl. polizeiliche Einvernahme vom 17. Juni 2008, act. 03, S. 1). Im ersten Moment waren die Räder mithin noch nicht durch die Bremsen gedrosselt oder gar blockiert, weshalb sie sich ohne weiteres über die Schrauben wegbewegt hätten. Sobald sie aber über die Schrauben hinweg waren, was nur den Bruchteil einer Sekunde in Anspruch genommen hätte (bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h werden in einer Sekunde 11.08 m zurückgelegt, bei 50 km/h sogar 13.85 m), hätten sie wieder vollen Kontakt zur Strasse gehabt und damit voll gegriffen. Diese für ausgesprochen kurze Zeit äusserst minim, wenn überhaupt, verringerte Haftung hätte augenscheinlich nicht genügt, um den Lastwagen ins Schleudern zu bringen. Dies insbesondere auch unter dem Aspekt, dass bei der von F. genannten Verteilung der Schrauben jeweils nur ein Zwillingsreifenpaar gleichzeitig über die Metallteile gefahren sein könnte. Dieselbe Schlussfolgerung würde im übrigen auch gelten, wenn sich die Schrauben in die Reifen eingedrückt hätten und anschliessend von den Lastwagenrädern gewissermassen mitgenommen worden wären, da es dann zwar in regelmässigen Abständen zu einer ausgesprochen leicht verringerten Auflagefläche gekommen wäre, dies aber innerhalb eines Sekundenbruchteils wieder vorbei gewesen wäre. Dass sich die Schrauben die ganze Zeit zwischen den Reifen und der Strasse befunden hätten und von den Reifen mitgeschleift worden wären, kann ausgeschlossen werden, da ein solcher Vorfall zweifellos gut sichtbare Kratzspuren auf der Strasse hinterlassen hätte. Unter diesen Umständen aber muss ausgeschlossen werden, dass vier bis sechs Schrauben den Lastwagen ins Schleudern gebracht hätten. Diese Schlussfolgerung im Gutachten ist mithin leicht nachvollziehbar und entspricht durchaus der allgemeinen Lebenserfahrung. Daran vermag auch nichts zu ändern, wenn man in die Überlegungen mit einbezieht, dass es im Moment des Unfalls geregnet hat und die Strasse nass war (davon geht der Verteidiger in der Berufungsschrift aus, act. 01, S. 2, Ziff. 1 der Beweisanträge, S. 4, Ziff. 3, und S. 14, Ziff. 14). Wie bereits ausgeführt, ist bei einem Lastwagen aufgrund seines Gewichts, das eine weitaus höhere Verdrängung des Wassers auf der Strasse ermöglicht als bei einem Personenwagen, eine höhere Wassertiefe notwendig, bis es zu Aquaplaning kommt. Dies trifft augenscheinlich auch zu, wenn die Auflagefläche der Pneu für eine ausgesprochen kurze Zeit geringfügig verringert ist. Dass die Strasse nun aber nicht nur nass war, sondern sich gewissermassen ein erheblicher Wasserfilm über die ganze Fahrbahn erstreckte, geht aus den Akten nicht hervor. Damit aber ändert der Umstand, dass es zum Zeitpunkt des Unfalles geregnet hat und die Strasse nass war, nichts an den Schlussfolgerungen. Dasselbe gilt im übrigen auch bezüglich der Aussage von F.,

Seite 17 — 24 dass ihm diese Kurve als etwas schnuddrig (rutschig) bekannt sei (Einvernahme durch den Bezirksgerichtspräsidenten vom 4. Dezember 2008, act. 30, S. 2 unten). Zum einen steht in keiner Weise fest, wieweit diese Rutschigkeit gehen sollte (ausgeprägt könnte sie nicht sein, ansonsten zweifellos bereits strassenbauliche Massnahmen getroffen worden wären), zum andern hat F. dieselbe Stelle kurz vor A. befahren und er hat in keiner Weise auch nur angetönt, dass er einzig in erheblich reduziertem Tempo die Kurve gefahrlos habe befahren können. Die aufgrund der wenigen Schrauben äusserst minime Verringerung der Auflagefläche höchstens zweier Pneu (von insgesamt 12 Pneu) des Lastwagens von A. auf der Strasse hätte mithin auch auf der allenfalls etwas rutschigen Fahrbahn nicht genügt, um den Lastwagen ins Schleudern zu bringen. Damit steht fest, dass vier bis sechs Schrauben, verteilt im Umkreis von etwa 50 cm, das Heck des Lastwagens von A. nicht ins Rutschen gebracht hätten, selbst wenn die Strasse nass und etwas rutschig gewesen sein sollte. Die Verteidigung hat nun geltend

gemacht, es gebe in den Akten sehr wohl Anhaltspunkte, dass eine grössere Anzahl Schrauben auf der Strasse gelegen habe. Wie bereits festgestellt, kann eine grosse oder sogar sehr grosse Anzahl Schrauben auf der Fahrbahn ausgeschlossen werden, da diese F. beim Überfahren (es wäre kaum möglich gewesen, dass F. bei einer grossen oder sehr grossen Anzahl Schrauben die Stelle hätte passieren können, ohne über Schrauben zu fahren) augenscheinlich aufgefallen wären. Zudem wären sie aufgrund der Menge zweifellos auch optisch hervorgetreten, selbst wenn es zur Unfallzeit geregnet hat und der Strassenbelag als dunkel beschrieben wird. Und schliesslich wären auch nach dem Unfall noch viele Metallteile auf der Strasse herumgelegen, so dass sie zumindest A. und auch F. und C., die kurz nach dem Ereignis auf die Unfallstelle kamen, aufgefallen wären. Von einer grossen oder sehr grossen Menge Metallteile auf der Strasse ist daher aufgrund der Aktenlage nicht auszugehen. Eine grössere (oder gar sehr grosse) Menge Schrauben und Metallplättchen aber hätte gemäss Gutachten den Lastwagen ebenfalls nicht ins Schleudern gebracht. Der Gutachter hat diesbezüglich nämlich ausgeführt, bei der Variante mit einer extrem grossen Anzahl Schrauben (konkret 96 Schrauben und 40 Plättchen, act. 51a, S. 9) sei ersichtlich, dass sich bei einer normalen Verteilung nur wenige Schrauben und Plättchen direkt unter der Auflagefläche befunden hätten. Zudem wäre der Reifengummi nicht auf der ganzen Schraubenfläche nicht mehr in Kontakt mit der Fahrbahn gewesen, vielmehr hätten sich die Schrauben in den Gummi eingedrückt und teilweise wären sie sogar komplett in die Profilrillen gelangt. Der Verteidiger macht in diesem Zusammenhang geltend, der Gutachter habe die konkrete Bereifung des Lastwagens nicht gekannt. Diesbezüglich ist festzuhalten,

Seite 18 — 24 dass Lastwagenreifen wie Personenwagenreifen eine gewisse Elastizität aufweisen. Dies ist schon allein für eine gute Haftung auf der Strasse notwendig. Auch ohne die genaue Reifenmarke und den genauen Reifentyp zu kennen, kann daher ausgeschlossen werden, dass die Reifen des Lastwagens auf den Schrauben aufliegen und auf einer grösseren Fläche oder überhaupt nicht mehr den Boden berühren würden. Vielmehr gibt der Reifen aufgrund seiner Elastizität und des Gewichts des Lastwagens zweifellos etwas nach und umschliesst die Schrauben, so dass er neben den Schrauben wieder den Boden berührt. Ebenso ist offensichtlich, dass bei einer grösseren oder grossen Anzahl Schrauben davon auszugehen ist, dass einzelne sich gerade dort auf der Strasse befinden, wo eine Profilrinne des Reifens zu liegen kommt, in welcher sie ganz oder auch teilweise verschwinden. Auch dafür ist keine genaue Kenntnis des Reifens mit seinem Profil nötig. Beide Bemerkungen des Gutachters stimmen mit der allgemeinen Lebenserfahrung überein. Sie sind daher gut nachvollziehbar und überzeugend. Als Interpretation seiner Überlegungen hält der Gutachter fest, dass bei einer Querbesehleunigung, wie sie bei einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h resultiert, ein Ausbrechen des Lastwagenhecks sicher ausgeschlossen werden kann. Diese Überlegung bezieht sich nicht nur auf vier bis sechs Schrauben auf der Fahrbahn, sondern auch auf den Fall, dass sehr viele Schrauben und Metallplättchen auf der Strasse gelegen haben. Der Gutachter fügt dann an, dass seines Erachtens auch bei einer höheren Geschwindigkeit die Wahrscheinlichkeit eines Ausbrechens gering sei, dass sich dieser Zustand jedoch nicht rechnerisch bestimmen lasse, dazu müssten auf einem geeigneten Areal vielmehr umfangreiche Fahrversuche durchgeführt werden. Aus diesen Ausführungen geht hervor, dass der Gutachter ein Ausbrechen des Lastwagenhecks auch bei einer höheren Geschwindigkeit als der von A. angegebenen für wenig wahrscheinlich erachtet, dass sich die Wahrscheinlichkeit jedoch nicht rechnerisch bestimmen lässt, sondern mittels Fahrversuchen bestimmt werden müsste. Der Hinweis des Gutachters, dass

sich dieser Zustand nicht rechnerisch bestimmen lasse, bezieht sich daher nicht auf die Aussage, bei einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h sei ein Ausbrechen des Lastwagenhecks wegen Schrauben auf der Fahrbahn ausgeschlossen, sondern auf die Wahrscheinlichkeit, mit welcher dies auch bei höheren Geschwindigkeiten der Fall wäre. Der Hinweis auf notwendige Fahrversuche relativiert mithin die vorherige Aussage, dass ein Ausbrechen bei 40 bis 50 km/h sicher auszuschliessen sei, in keiner Weise. Da nun bei einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h, was den Angaben von A. zu seiner Fahrgeschwindigkeit entspricht, ein Ausbrechen gemäss Gutachter sicher ausgeschlossen werden kann, haben sowohl der Gutachter als auch der

Seite 19 — 24 Bezirksgerichtspräsident völlig zu Recht auf das Anordnen von Fahrversuchen verzichtet. Im weiteren ist die Aussage, ein Wegrutschen des Lastwagenhecks wäre bei einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h auch bei einer grösseren oder sogar sehr grossen Anzahl Schrauben und Metallplättchen auf der Fahrbahn auszuschliessen, durchaus nachvollziehbar und entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung. Auch in diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h jede Sekunde 11.08 m zurückgelegt werden und bei 50 km/h sogar 13.85 m. Sobald aber die Reifen über die Schrauben gefahren gewesen wären, hätten sie wieder unbehinderten Kontakt zum Boden und damit uneingeschränkte Haftung gehabt. Es hätte daher einer längeren Strecke mit insgesamt sehr vielen Schrauben und Metallplättchen auf der Strasse bedurft, um ein Schleudern überhaupt erst möglich zu machen. Weiter ist zu sagen, dass der Mercedes Actros von Beginn weg serienmässig mit ASR ausgestattet war und immer noch ist. ASR (Antriebsschlupfregelung) wirkt stabilisierend, indem es unter anderem bei schlechtem Untergrund wie Schnee, Eis, Rollsplitt und Ähnlichem verhindert, dass eines oder mehrere Räder durchdrehen und das Fahrzeug seitlich ausbricht. ASR vermindert damit die Gefahr des Schleuderns. Auch dies ist in die Überlegungen miteinzubeziehen. Weiter kommt hinzu, dass bei einer normalen Verteilung der Schrauben und Plättchen auf dem Asphalt, was bedeutet, dass keine Schrauben auf einem Haufen lagen beziehungsweise aneinander anliegend waren und dass nicht gewissermassen ein Schraubenteppich auf der Strasse war, jeweils nur ein kleiner Teil der Auflagefläche eines Rades auf der Strasse durch Schrauben und Metallplättchen abgedeckt war (vgl. act. 51a, S. 9). Die Reifen hätten somit immer noch eine flächenmässig nicht unerhebliche Verbindung mit dem Asphalt gehabt, was für die Haftung von Bedeutung ist. Aufgrund der Sachlage ist somit davon auszugehen, dass auch eine grössere Menge Schrauben und Metallplättchen auf der Strasse bei der von A. genannten Fahrgeschwindigkeit kein Schleudern verursacht hätte. An dieser Schlussfolgerung ist auch festzuhalten, wenn man davon ausgeht, dass die Strasse aufgrund von Regen nass war und dass die Unfallkurve als etwas rutschig anzusehen wäre. Auch wenn mehrere Schrauben und Metallplättchen gleichzeitig unter den Rädern gelegen hätten, hätte doch jedes Rad noch genügend Kontakt zum Boden gehabt und durch das Gewicht des Lastwagens eine ausreichende Verdrängung des Wassers bewirkt, da nicht davon auszugehen ist, dass ein dicker Wasserfilm auf der Strasse lag. Dasselbe ist bezüglich der geltend gemachten Rutschigkeit zu sagen. Nochmals ist darauf hinzuweisen, dass nicht bekannt ist, wie diese geartet gewesen sein soll. Jedoch kann sie nicht ausgeprägt gewesen sein, ansonsten strassenbauliche

Seite 20 — 24 Massnahmen ergriffen worden wären. Auch diesbezüglich ist festzustellen, dass die Auflagefläche der Lastwagenreifen genügt hätte, um den Lastwagen bei einer

Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h in der Spur zu halten, auch wenn die Fahrbahn etwas rutschig gewesen wäre. Dies insbesondere auch unter Berücksichtigung, dass nicht von sehr vielen Schrauben und Metallplättchen auf der Fahrbahn ausgegangen werden kann. Damit aber erweist sich das Gutachten als ohne weiteres nachvollziehbar und es sind keine Gründe ersichtlich, weshalb von den Feststellungen des Gutachters abgewichen werden sollte. Auch die von der Verteidigung ins Feld geführten Argumente haben das Gutachten nicht zu erschüttern vermocht, wie die vorstehenden Ausführungen zeigen. Unter diesen Umständen aber durfte die Vorinstanz bei der Beurteilung der Frage, ob auf der Strasse vorhandene Schrauben und Metallplättchen ein Ausbrechen des Lastwagenhecks hätten verursachen können, auf das Gutachten abstellen und die Frage verneinen. Es ist mithin im Folgenden davon auszugehen, dass Schrauben und Metallplättchen, die auf der Fahrbahn gelegen haben, nicht Ursache für das Ausbrechen des Lastwagenhecks und damit auch nicht Ursache für den Unfall gewesen sind. 6. Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann (Art. 31 Abs. 1 SVG). Voraussetzung für die vom Gesetz geforderte Beherrschung des Fahrzeuges ist neben der Betriebssicherheit des Fahrzeuges die Fahrfähigkeit des Lenkers, die Aufmerksamkeit im Verkehr sowie das Fehlen von Faktoren, die den Lenker beim Erfüllen seiner Pflichten behindern oder stören. Aus den Akten ergibt sich nichts, was Zweifel an der Betriebssicherheit des Lastwagens wecken würde. Ebenso wenig finden sich Anhaltspunkte, dass A. am 17. Juni 2008 im Zeitpunkt des Unfalles nicht fahrfähig gewesen wäre (vgl. diesbezüglich insbesondere den Polizeirapport, in welchem festgehalten wird, dass ein Alkoholttest negativ ausgefallen ist, act. 02, S. 4). Damit scheidet diese beiden Faktoren als Ursache des Unfalles aus. Im weiteren hat sich ergeben, dass auch die Schrauben und Metallplättchen auf der Fahrbahn nicht für das Ausbrechen des Lastwagenhecks verantwortlich gewesen sind, weshalb auch sie als Unfallursache ausscheiden. Andere äussere Umstände, die den Unfall (zumindest mit-)verursacht haben könnten, ergeben sich aus den Akten nicht und werden auch von der Verteidigung keine geltend gemacht. Bezüglich der Geschwindigkeit ist festzustellen, dass A. diese konstant mit 40 bis 45 beziehungsweise 50 km/h angegeben hat. Eine solche Geschwindigkeit kann für den konkreten Streckenabschnitt, auf welchem der Unfall geschah, und für die damals herrschenden Strassenverhältnisse nicht

Seite 21 — 24 als überhöht bezeichnet werden. Inwieweit diese Geschwindigkeit jedoch der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit entspricht, kann aus den Akten nicht exakt entschieden werden, da A. immer betont hat, er habe nicht auf den Tacho geschaut, so dass es sich bei seiner Geschwindigkeitsangabe um eine Schätzung handelt. Immerhin gab aber auch F., welcher vor A. gefahren ist und das Ausbrechen des Lastwagens im Rückspiegel gesehen hat, an, mit rund 50 km/h gefahren zu sein (act. 06 und act. 30). Zu Gunsten von A. wird daher davon ausgegangen, dass er nicht schneller gefahren ist, als er angegeben hat. Und schliesslich hat A. anlässlich der Hauptverhandlung vor der Vorinstanz beteuert, er sei weder durch das Natel noch durch Zigaretten abgelenkt gewesen (Protokoll der Hauptverhandlung vom 16. Juni 2010, act. 65, S. 3 unten). Ob er jedoch allenfalls durch andere Verrichtungen abgelenkt war (zum Beispiel weil er am Autoradio oder an der Lüftung oder Ähnlichem hantierte), dazu hat er sich nicht geäussert. Entgegen den Ausführungen in der Berufung besteht somit durchaus die Möglichkeit, dass A., wenn auch allenfalls nur für einen kurzen Moment, abgelenkt war. Nachdem sowohl ein nicht betriebssicheres Fahrzeug als auch eine Fahruntüchtigkeit von A. sowie äussere Umstände oder übersetzte Geschwindigkeit als Unfallursache ausgeschlossen werden können, bleibt

einzig das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs durch A. als Ursache bestehen.

Nichtbeherrschen heisst, dass der Lenker nicht Herr der Maschine bleibt, sondern das Fahrzeug etwas tut, was der Lenker nicht will, und dass der Lenker nicht in der durch die Lage geforderten Weise raschestens auf das Fahrzeug einwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig reagieren kann. In diesem Zusammenhang sei insbesondere darauf hingewiesen, dass ein Nichtbeherrschen auch bei kleinster Geschwindigkeit, ja sogar bei stillstehendem Fahrzeug vorkommen kann (vgl. Giger, Strassenverkehrsgesetz, Kommentar, 7. Auflage, Zürich 2008, N 1 zu Art. 31 SVG). Ein Nichtbeherrschen des Fahrzeugs kann daher – unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit – auch allein in einer klarerweise falschen Reaktion des Fahrers, die ihm vorgeworfen werden kann, liegen. Wer in einer bestimmten Gefahrenlage falsch reagiert, beherrscht das Fahrzeug nicht (Urteil des Bundesgerichts vom 26. Juni 2003, 6P.61/2003, E 2.3). Neben einer möglichen Unaufmerksamkeit steht vorliegend daher hauptsächlich im Fokus, dass A. offensichtlich falsch reagiert hat, als er nach seinen Angaben bemerkte, dass das Lastwagenheck ausbrach. Da es sich bei einem Lastwagen um ein heckangetriebenes Fahrzeug handelt, hätte A. vom Gaspedal gehen, auskuppeln (ein automatisches Getriebe wäre in die höchste Fahrstufe zu stellen gewesen) und - damit verbunden - leicht Gegensteuer geben müssen (leicht, damit der Lastwagen, sobald er wieder genügend Haftung hat, nicht in die andere

Seite 22 — 24 Richtung ausbricht). Bremsen und (stärkeres) Gegensteuer hingegen (vgl. act. 03) verschlimmern in aller Regel die Situation. Da vorliegend keine Anzeichen dafür zu finden sind, dass die Strasse an der Unfallstelle über eine längere Strecke rutschig oder in anderer Weise so beschaffen gewesen wäre, dass der Lastwagen von A. längere Zeit keine genügende Haftung mehr gehabt hätte, ist davon auszugehen, dass nach einer kurzen Unsicherheit die Reifen wieder genügend Haftung gehabt und der Lastwagen wieder in der Spur gefahren wäre. Offensichtlich hat erst das heftige Bremsen (auf der Diagrammscheibe ist klar erkenntlich, dass A. sehr stark gebremst hat, fällt die Kurve doch fast senkrecht ab, act. 09, und in der Vergrösserung act. 51a, S. 1) den Unfall provoziert. Da A. als Berufschaffeur arbeitet, wäre von ihm zu erwarten gewesen, dass er die richtige Reaktion kennt und auch entsprechend reagiert. Gerade bei Lastwagen, die allein durch ihre Masse eine ungleich grössere Gefahr schaffen, ist es notwendig, dass der Lenker weiss, wie er das Fahrzeug auch in schwierigen Situationen zu bedienen hat. Aus dem Dargelegten erhellt, dass A. den Lastwagen nicht in der notwendigen Weise beherrscht hat. Dies ist ihm vorzuwerfen. Damit aber hat er sich einer Verletzung von Art. 31 Abs. 1 SVG schuldig gemacht. Als Strafnorm kommt Art. 90 Ziff. 1 SVG zur Anwendung, da es sich klarerweise nicht um eine qualifizierte Verletzung von Verkehrsregeln handelt. 7. In seiner Berufung äussert sich A. zur Strafzumessung nicht. Die Vorinstanz hat ohne eingehende Begründung eine Busse in Höhe von Fr. 300.--, ersatzweise eine Freiheitsstrafe von drei Tagen, ausgesprochen. A. muss vorgeworfen werden, dass er sein Fahrzeug nicht der Situation entsprechend beherrscht hat, weshalb es zum Unfall gekommen ist. Dabei entstand erheblicher Sachschaden, was in der Strafzumessung Beachtung finden muss. Straferhöhungs- und Strafminderungsgründe sind keine ersichtlich. Insbesondere wirkt der ungetrübte automobilistische Leumund nicht zu Gunsten von A., der im Zeitpunkt des Unfalles noch nicht verhältnismässig lange über den Fahrausweis verfügte (BGE 136 IV 1). Ebenso wenig finden sich Strafschärfungs- oder Strafmilderungsgründe. Unter Berücksichtigung sämtlicher Strafzumessungskriterien und den tatsächlichen Umständen ist festzustellen, dass das Verschulden von A. nicht als erheblich bezeichnet werden kann. Die von der Vorinstanz ausgesprochene Busse erweist sich daher als angemessen, ebenso die

für den Fall der Nichtbezahlung der Busse ausgesprochene Ersatzfreiheitsstrafe. Das vorinstanzliche Urteil ist mithin auch bezüglich der Strafzumessung zu bestätigen. 8. In der Berufung beantragt A., ihm sei für den Verteidigungsaufwand im vorinstanzlichen Verfahren eine Entschädigung zuzusprechen und die Kosten des

Seite 23 — 24 vorinstanzlichen Verfahrens seien auf die Staatskasse zu nehmen. Vorliegend wird das vorinstanzliche Urteil in allen Punkten bestätigt. A. ist mithin von der Vorinstanz zu Recht der Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG schuldig befunden und deswegen verurteilt worden. Damit aber hat er auch die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens grundsätzlich zu tragen (Art. 158 Abs. 1 StPO). Von der Regel, dass der Verurteilte die gesamten Verfahrenskosten zu tragen hat, wird nur in Ausnahmefällen abgewichen. Es sind vorliegend nun aber schlicht keine Gründe ersichtlich, weshalb A. nicht die gesamten Verfahrenskosten der Vorinstanz tragen sollte, und A. macht auch keine solchen Gründe geltend. Ebenso wenig aber hat A. Anspruch auf Entschädigung seines Verteidigungsaufwandes im vorinstanzlichen Verfahren (Art. 161 Abs. 1 StPO). Seine entsprechenden Anträge sind daher abzuweisen und der vorinstanzliche Kostenspruch ist zu bestätigen. 9. Aus dem Gesagten erhellt, dass die Berufung von A. vollständig abgewiesen werden muss. Bei diesem Ausgang des Verfahrens rechtfertigt es sich, die Kosten des Berufungsverfahrens A. zu überbinden (Art. 160 Abs. 1 StPO). Ebenso hat er den Verteidigungsaufwand im Berufungsverfahren selbst zu tragen.

Seite 24 — 24 Demnach erkennt die I. Strafkammer : 1. Die Berufung wird abgewiesen. 2. Die Kosten des Berufungsverfahrens von Fr. 2'000.-- gehen zu Lasten des Berufungsklägers. 3. Gegen diese Entscheidung kann gemäss Art. 78 des Bundesgerichtsgesetzes (BGG) Beschwerde in Strafsachen an das Schweizerische Bundesgericht geführt werden. Diese ist dem Bundesgericht schriftlich, innert 30 Tagen seit Eröffnung der vollständigen Ausfertigung der Entscheidung in der gemäss Art. 42 f. BGG vorgeschriebenen Weise einzureichen. Für die Zulässigkeit, die Beschwerdelegitimation, die weiteren Voraussetzungen und das Verfahren der Beschwerde gelten die Art. 29 ff., 78 ff. und 90 ff. BGG. 4. Mitteilung an:

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