

GR_GERICHTE SK1 2022 33 vom 12. Juni 2024

GR Gerichte, 2024-06-12, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK1 2022 33](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK1_2022_33)

FR: GR_GERICHTE SK1 2022 33 du 12 juin 2024

IT: GR_GERICHTE SK1 2022 33 del 12 giugno 2024

Regeste

Überlassen eines nicht vorschriftsgemässen Fahrzeugs | Strassenverkehrsgesetz SVG

Erwägungen

E. 1

Prozessuales und Kognition

E. 1.1

Gemäss Art. 29 Abs. 1 lit. b StPO werden Straftaten gemeinsam verfolgt und beurteilt, wenn Mittäterschaft oder Teilnahme vorliegt. Die Staatsanwaltschaft und die Gerichte können aus sachlichen Gründen Strafverfahren trennen oder vereinen (Art. 30 StPO). Vorliegend hat die Vorinstanz die Verfahren gegen den Beschuldigen 1 und den Beschuldigten 2 in Missachtung von Art. 29 Abs. 1 lit. b StPO getrennt geführt. Angesichts dessen und im Interesse einer einheitlichen Beurteilung sind die Berufungsverfahren SK1 22 33 und SK1 22 34 formell zu vereinigen. Mit vorliegendem Urteil werden damit beide Verfahren behandelt und abgeschlossen. Im Übrigen geben die formellen Voraussetzungen zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die Berufungen ist demzufolge einzutreten, womit ein neues Urteil zu fällen ist (Art. 408 StPO).

E. 1.2

Bilden ausschliesslich Übertretungen Gegenstand des erstinstanzlichen Hauptverfahrens, so kann mit der Berufung nur geltend gemacht werden, das Urteil sei rechtsfehlerhaft oder die Feststellung des Sachverhalts sei offensichtlich unrichtig oder beruhe auf einer Rechtsverletzung (Art. 398 Abs. 4 StPO). Das Berufungsgericht hat das erstinstanzliche Urteil mithin auch bei Übertretungen im Rahmen der angefochtenen Punkte auf Rechtsverletzungen zu überprüfen (Art. 404 Abs. 1 StPO).

E. 2

Beweisantrag Der Beschuldigte 1 beantragt in der Berufungsbegründung vom 29. August 2022, dass die Akten des Verfahrens SK1 22 33 gegen den Beschuldigten 2 beigezogen werden (act. A.4, S. 2). Mit der Vereinigung der beiden Verfahren SK1 22 33 und SK1 22 34 (vgl. E. 1.1) liegen dem Gericht auch sämtliche Akten beider Verfahren vor. Der Beweisantrag ist damit gegenstandslos geworden; eine Beurteilung erübrigt sich damit.

E. 3

Anklage und vorinstanzliche Urteile

E. 3.1

In der Hauptsache wirft die Staatsanwaltschaft dem Beschuldigten 1 vor, dass dieser am 27. April 2021 mit einem Lastwagen C._____ von D._____ kom-

E. 3.2

In den beiden Urteilen vom 18. März 2022 folgte das Regionalgericht Albula im Strafpunkt den jeweiligen Anträgen der Staatsanwaltschaft. Es verurteilte den Beschuldigten 1 im Verfahren 515-2021-13 gestützt auf Art. 29 SVG in Verbindung mit Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG zu einer Busse von CHF 100.00. Den Beschuldigten 2 verurteilte es im Verfahren 515-2021-14 gestützt auf Art. 29 SVG in Verbindung mit Art. 93 Abs. 2 lit. b SVG zu einer Busse von CHF 400.00. Die Begründung der beiden Urteile sind grundsätzlich identisch (vgl. act. E. 1 [515-2021-13]; act. E. 1 [515-2021-14]). Namentlich sah die Vorinstanz den Anklagesachverhalt in beiden Verfahren als unbestritten an. Sie stellte in den beiden Urteilen fest, dass der LKW einen Defekt an der Abgasreinigungsanlage angezeigt und aufgrund des Defekts ins Notlaufprogramm geschaltet habe. Im Notlaufprogramm sei die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h gedrosselt gewesen. Trotzdem habe der Beschuldigte 2 den Beschuldigten 1 angewiesen, die Fahrt fortzusetzen. Aufgrund des Defekts habe die Abgasreinigungsanlage den massgebenden Bau- und Ausrüstungsvorschriften nicht mehr entsprochen. Das Fahrzeug habe sich damit in einem vorschriftswidrigen Zustand befunden. Aufgrund des Umschaltens ins Notlaufprogramm habe sich der Beschuldigte 1 nicht darauf verlassen können, dass es sich nur um einen als leicht zu qualifizierenden Mangel handeln würde. Der Beschuldigte 1 habe selbst eingeräumt, dass die Weiterfahrt auf der kurvenreichen Strecke bis G._____ eine potenzielle Gefahrensituation für die anderen Verkehrsteilnehmer darstelle. Deshalb habe er sein Fahrzeug immer wieder ausgestellt und deshalb sei er auch mit eingeschalteter Warnblinkanlage gefahren. Dass Trakto-

E. 4

/ 16 mend über die E._____ via F._____ in Richtung G._____ gefahren sein soll, obwohl das Fahrzeug nicht in vorschriftsgemäsem Zustand gewesen sei. Konkret habe der Beschuldigte 1 vor der Ausfahrt H._____ einen Leistungsabfall am Lastwagen bemerkt, weswegen er angehalten habe. Nachdem er seinem Vorgesetzten (Beschuldigter 2) mitgeteilt habe, dass ein Abgasproblem vorliege und der Lastwagen das Notsystem eingeschaltet habe, weshalb er nur noch mit ca. 20 km/h fahren könne, habe ihn dieser angewiesen, bis zur Raststätte I._____ bei G._____ zu fahren. In der Folge habe der Beschuldigte 1 seine Fahrt mit dem nicht vorschriftsgemässen Fahrzeug bis dorthin fortgesetzt, wobei er die Warnblinkanlage eingeschaltet habe. Gestützt auf diesen Sachverhalt erachtete die Staatsanwaltschaft hinsichtlich des Beschuldigten 1 den Tatbestand des Führens eines nicht vorschriftsgemässen Fahrzeugs gemäss Art. 29 SVG in Verbindung mit Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG als erfüllt an. Hinsichtlich des Beschuldigten 2 sah sie die Voraussetzungen von Art. 29 SVG in Verbindung mit Art. 93 Abs. 2 lit. b SVG (Überlassen eines nicht vorschriftsgemässen Fahrzeuges) als gegeben an, da dieser den Beschuldigten 1 zur Weiterfahrt aufgefordert habe.

E. 4.1

In der Berufungsschrift vom 28. August 2022 bestreitet der Beschuldigte 1, dass er ein nicht vorschriftsgemässes beziehungsweise nicht betriebssicheres Fahrzeug gelenkt habe. Zunächst sei festzuhalten, dass die Firma J._____ am 23. August 2021 bestätigt habe, dass Ursache für den Wechsel ins Notsystem ein Defekt an der Abgasreinigungsanlage gewesen sei. Dies habe keine Auswirkungen auf die Betriebssicherheit gehabt. Dass lediglich eine Störung des Abgassystems vorliege, sei ihm selbst bewusst gewesen. Da kein derart schwerwiegendes Problem bestanden habe, aufgrund dessen eine Weiterfahrt von

vornherein ausgeschlossen gewesen sei, habe er sich überhaupt überreden lassen, das Fahrzeug noch weiterzufahren. Das Fahrzeug sei jederzeit betriebssicher gewesen. Eine andere Annahme widerspreche klar den Tatsachen und der Beweislage. Soweit die Vorinstanz davon ausgehe, dass aufgrund der Einschaltung des Notsystems eine Gefahr für die Verkehrssicherheit geschaffen worden sei, sei festzuhalten, dass dies ebenfalls klar falsch sei. Eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 20 km/h auf einer Kantonsstrasse stelle nicht von vornherein eine Gefahr für die Verkehrssicherheit dar, andernfalls sämtliche Fahrradfahrer oder landwirtschaftliche oder gedrosselte Fahrzeuge zu verbieten wären. Es treffe, wie die Vorinstanz festgehalten habe, zwar zu, dass Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h und einer Breite von über 1.3 Meter mit einer Heckmarkierungstafel gekennzeichnet sein müssen. Dies betreffe jedoch nur Fahrzeuge mit einer permanenten bauartbedingten Drosselung der Geschwindigkeit. Aufgrund der lediglich vorübergehenden Drosselung falle das Fahrzeug hier klar nicht unter die entsprechende Bestimmung, und könne ihm deshalb nicht zum Vorwurf gemacht werden. Sodann habe es zu keinem Zeitpunkt durch die Einschaltung des Notsystems eine erhöhte Gefahr für die Verkehrssicherheit gegeben. Er habe

E. 4.2

In der Berufungsbegründung vom 5. August 2022 äusserte sich der Beschuldigte 2 ähnlich wie der Beschuldigte 1. Namentlich brachte auch er vor, dass weder die Betriebssicherheit des Fahrzeugs eingeschränkt gewesen sei noch das Fahrzeug nicht den Vorschriften entsprochen habe. Konkret rügte der Beschuldigte 2 den Verweis der Vorinstanz auf Art. 68 Abs. 4 VTS, wonach Fahrzeuge mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h mit einer Heckmarkierungstafel gekennzeichnet werden müsse. Diese Norm sei hier nicht anwendbar, da der LKW nicht bauartbedingt auf 45 km/h beschränkt sei. Jedoch sei bauartbedingt vorgesehen, dass das Fahrzeug im Notsystem mit reduzierter Geschwindigkeit weiterfahren könne, womit es zweifelsfrei den entsprechenden bauartbedingten Vorschriften entspreche. Wenn die Vorinstanz davon ausgehe, dass das Lenken des LKW im Notsystem nicht vorschriftsgemäss gewesen sei, so sei dies eine falsche Rechtsauffassung. Dass lediglich die Abgasreinigungsanlage betroffen sei, zeige, dass es sich hier nicht um einen schweren Mangel handeln könne, was auch die Firma J._____ bestätigt habe. Der Verweis der Vorinstanz auf BGE 115 IV 148 E. 3b sei zudem falsch, weil sich der Fall auf eine nicht fristgerecht vorgenommene Abgaswartung beziehe, was vorliegend nicht gegeben sei. Willkürlich sei schliesslich die Feststellung der Vorinstanz, wonach die Fahrt auf der kurvenreichen K._____ mit einer derart tiefen Geschwindigkeit ohne Heckmarkierungstafel eine Gefahrensituation für andere Verkehrsteilnehmer dargestellt habe. Es sei auf diesem Strassenabschnitt immer mit Fahrzeugen zu rechnen, die deutlich mit weniger als 80 km/h fahren würden, namentlich mit Fahrzeugen der Landwirtschaft. Als falsch zu rügen sei schliesslich auch, dass es dem Beschuldigten 1 zumutbar gewesen sei, den Mechaniker nicht nur nach G._____, sondern nach H._____ aufzubieten oder die Polizei zu informieren. Selbst wenn schliesslich von einem (leichten) Mangel auszugehen wäre, habe der Beschuldigte 1 nichts anderes getan, als aufgrund des leichten Mangels im Sinne von Art. 57 Abs. 3 VRV mit besonderer Vorsicht weiterzufahren. Der Beschuldigte 1 sei damit gesetzeskon-

E. 4.3

In ihren replizierenden Stellungnahmen vom 13. September 2022 brachte die Staatsanwaltschaft vor, dass der Beschuldigte 1 gegen die ausführliche und

nachvollziehbare Beweiswürdigung der Vorinstanz einzig seine eigene Sichtweise gegenüberstelle und allein appellatorische Kritik ausübe. Dies vermöge keine Willkür an der erstinstanzlichen Sachverhaltsfeststellung zu begründen, weshalb die Berufung abzuweisen sei (act. A.6 [SK1 22 34]). In der Stellungnahme der Staatsanwaltschaft vom 19. August 2022 zur Eingabe des Beschuldigten 2 verwies diese hinsichtlich der Rügen zum Sachverhalt namentlich auf die vorinstanzliche Begründung. Diese sei auf jeden Fall nicht "offensichtlich unrichtig" im Sinne von Art. 398 Abs. 4 StPO und damit auch nicht willkürlich. In rechtlicher Hinsicht könne der Auffassung des Beschuldigten 2, wonach ein Fahrzeug den bauartbedingten Vorschriften entspreche, wenn es bauartbedingt automatisch ins Notsystem wechsele, nicht geteilt werden. Wie die Vorinstanz mit Verweis auf BGE 115 IV 148 E. 3b zu Recht festgestellt habe, entspreche ein Lastwagen mit angezeigtem Defekt an der Abgaswartungsanlage nicht mehr den Bau- und Ausführungsvorschriften. Der Umstand, dass das Fahrzeug automatisch ins Notsystem wechsele, ändere daran nichts. Aufgrund der von der Vorinstanz festgestellten Gefährdung sei der Lastwagen zudem auch nicht in betriebssicherem Zustand gewesen (act. A.5 [SK1 22 33]).

5. Führen und Überlassen eines nicht betriebssicheren Fahrzeugs

E. 5

/ 16 ren, Baufahrzeuge und Velos ebenfalls mit tiefen Geschwindigkeiten fahren würden, entlaste den Beschuldigten 1 nicht. Fahrräder seien bezüglich Bauart nicht vergleichbar; Fahrzeuge mit mehr als 1.3 m Breite würden eine Heckmarkierungstafel benötigen. Mit seinem Verhalten habe der Beschuldigte 1 deshalb Art. 29 SVG i.V.m. Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG verletzt (vgl. act. E.1, E. 9 ff. [515-2021-13]). Der Beschuldigte 2 wiederum habe vom Beschuldigten 1 unter diesen Umständen nicht verlangen dürfen, bis G._____ weiterzufahren. Indem er darauf beharrt habe, habe er durch das Überlassen des nicht vorschriftsgemässen Lastwagens eine vermeidbare potenzielle Gefahrensituation für seinen Chauffeur und den Verkehr geschaffen und damit Art. 29 SVG i.V.m. Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG verletzt (vgl. act. E.1, E. 9 ff., 14 [515-2021-14]).

4. Vorbringen der Parteien zum Strafpunkt

E. 5.1

Tatbestände und allgemeine Voraussetzungen

E. 5.1.1

Nach Art. 93 Abs. 2 SVG wird namentlich bestraft, wer ein nicht betriebssicheres Fahrzeug führt (lit. a) oder als Halter den Gebrauch des nicht den Vorschriften entsprechenden Fahrzeugs duldet (lit. b). Konkreter setzen sowohl Art. 93 Abs. 2 lit. a und lit. b SVG für eine Strafbarkeit voraus, dass jemand ein Fahrzeug führt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es den Vorschriften nicht entspricht. Art. 93 Abs. 2 lit. b SVG setzt zudem voraus, dass ein Halter oder eine wie ein Halter für die Betriebssicherheit eines Fahrzeugs verantwortliche Person wissentlich oder aus Sorglosigkeit den Gebrauch des nicht den Vorschriften entsprechenden Fahrzeugs duldet.

E. 5.1.2

Hinsichtlich der Betriebs- und Verkehrssicherheit beziehen sich sowohl Art. 93 Abs. 2 lit. a und lit. b SVG auf Art. 29 SVG, wonach Fahrzeuge nur in betriebssicherem und vorschriftsgemässen Zustand verkehren dürfen. Art. 29 Satz 1 SVG enthält somit zwei Voraussetzungen, die für die Verkehrszulassung kumulativ erfüllt sein müssen, nämlich

die Betriebssicherheit und die Vorschriftsgemässheit eines Fahrzeugs. Der Begriff der Betriebssicherheit umfasst in allgemeiner Form die Anforderungen, welche ein Fahrzeug erfüllen muss. 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. Vorschriftsgemäss wiederum ist ein Fahrzeug, wenn es alle Vorschriften eingehalten hat, welche an ein Fahrzeug gestellt werden, damit es verkehren darf. Diese Anforderungen finden sich in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41), insbesondere in Art. 219 Abs. 1 VTS. Nach Art. 219 Abs. 1 lit. a VTS gilt ein Fahrzeug als nicht vorschriftsgemäss, wenn dauernd oder zeitweilig oder für bestimmte Fälle vorgeschriebene Teile fehlen oder den Vorschriften nicht entsprechen. Ob das Abweichen vom vorschriftsgemässen Zustand tatsächlich eine Unfallgefahr bewirkt oder nicht, ist unerheblich (BGer 6B_1099/2009 v. 16.2.2010 E. 3.1). Liegt jedoch lediglich ein leichter Defekt vor, kann ein Fahrzeugführer gemäss Art. 57 Abs. 3 VRV die Fahrt mit besonderer Vorsicht fortsetzen; die Reparatur ist jedoch ohne Verzug zu veranlassen. Die Schwere des Mangels misst sich am Grad der Verkehrsgefährdung, die heraufbeschworen wird, wenn das Fahrzeug selbst mit – soweit dies möglich ist – Mängel kompensierenden Massnahmen weiterhin im Verkehr bleibt. Leichte Mängel sind dabei namentlich solche, welche die Betriebssicherheit des Fahrzeuges an sich nicht tangieren, die Befolgung der Verkehrsregeln noch immer gestatten und keine Gefahr entstehen lassen (KGer GR SK1 09 34 v. 21.8.2009 E. 7b; KGer BL 810 15 239 v. 27.4.2016 E. 4; Hans Giger, Strassenverkehrsgesetz, Kommentar,

E. 5.3

In Bezug auf den Beschuldigten 2 ist schliesslich festzuhalten, dass dieser implizit nicht bestreitet, als Geschäftsführer der Firma M._____ eine halterähnliche Funktion hinsichtlich des gegenständlichen Lastwagens innezuhaben (vgl. dazu auch StA act. 4, Frage 1). Weiter bestreitet der Beschuldigte 2 nicht, dass er den Beschuldigten 1 zur Weiterfahrt durch die L._____ bis nach G._____ angewiesen hat (vgl. act. A.4, S. 4 [SK1 22 33]). Indem der Beschuldigte 2 als für die Betriebssicherheit des Fahrzeugs verantwortliche Person wissentlich den Gebrauch des nicht den Vorschriften entsprechenden Fahrzeugs verlangte, erfüllt er dementsprechend sämtliche Voraussetzungen von Art. 93 Abs. 2 lit. b SVG.

E. 5.4

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich der LKW weder in betriebssicherem noch vorschriftsgemässen Zustand befand. Aufgrund der fehlenden Betriebssicherheit ist auch nicht von einem lediglich leichten Mangel im Sinne von Art. 57 Abs. 3 VRV auszugehen, zumal der Beschuldigte 1 aufgrund des Notprogramms die Verkehrsvorschriften nicht einhalten konnte. Dem Beschuldigten 1 und dem Beschuldigten 2 waren sowohl der Mangel an der Abgasreinigungsanlage und die Beschränkung der Geschwindigkeit bekannt; trotzdem hat der Be-

E. 6

/ 16 alles getan, um die Verkehrssicherheit trotz reduzierter Geschwindigkeit zu gewährleisten, indem er äusserst vorsichtig gefahren sei, das Fahrzeug mehrfach ausgestellt und die Warnblinker eingeschaltet habe. Völlig unverständlich sei, dass letzteres durch die Vorinstanz mit Verweis auf Art. 23 Abs. 3 VRV beanstandet worden sei. Aus dem Gesetz ergebe sich, dass der Warnblinker eingesetzt werden dürfe, um vor unvorhergesehenen Gefahrenquellen zu warnen. Genau eine derartige Situation habe hier vorgelegen.

Zusammenfassend könne festgehalten werden, dass das Fahrzeug jederzeit betriebssicher gewesen sei und zu keinem Zeitpunkt eine Gefahr für die Verkehrssicherheit bestanden habe (vgl. act. A.4, S. 2 f. [515-2021-13]).

E. 7

/ 16 form weitergefahren, womit sich auch der Beschuldigte 2 nicht des Überlassens eines nicht vorschriftsgemässen Fahrzeugs schuldig machen könne. Die Vorinstanz habe zudem nicht berücksichtigt, dass die Sicht- und Strassenverhältnisse einwandfrei gewesen seien, wenig Fahrverkehr geherrscht habe und der Beschuldigte 1 sein Fahrzeug immer wieder ausgestellt habe, um andere passieren zu lassen (vgl. act. A.4 [515-2021-14]).

E. 8

/ 16

E. 9

/ 16 Schweiz zugelassene Motorwagen eine Pflicht zur regelmässigen Abgaswartung (vgl. Art. 59a Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 35 VTS). Von dieser Pflicht ausgenommen sind namentlich Motorwagen mit anerkannten On-Board-Diagnosesystemen (Art. 59a Abs. 1 lit. a VRV). Vorliegend hat das System des Lastwagens angegeben, dass die Abgasreinigungsanlage nicht mehr korrekt funktionierte, woraufhin es in das Notlaufprogramm umstellte und nur noch mit ca. 20 km/h fuhr (vgl. Aussage in StA act. 3, Frage 2; weder durch den Beschuldigten 1 noch 2 bestritten). Auch die Reparaturwerkstatt hat bestätigt, dass eine Fehlfunktion an der Abgasreinigungsanlage vorlag (vgl. StA act. 17). Es ist damit ohne Weiteres davon auszugehen, dass das Fahrzeug nicht mehr den technischen Vorschriften im Sinne von Art. 219 Abs. 1 lit. a VTS entsprach. Wie die Staatsanwaltschaft zu Recht dargelegt hat, ändert die bauartbedingte automatische Umschaltung ins Notsystem daran nichts. 5.2.2. Neben dem fehlenden vorschriftsmässigen Zustand warf die Staatsanwaltschaft und die Vorinstanz den Beschuldigten vor, dass sich der LKW nicht in betriebssicherem Zustand befunden habe. Ob das Fahrzeug betriebssicher war, ist – entgegen der Ansicht der Beschuldigten – auch eine Rechtsfrage, zumal sich eine fehlende Betriebssicherheit auch daraus ergeben kann, dass die Verkehrsvorschriften nicht mehr befolgt werden können. Tatfrage ist hingegen namentlich, ob im konkreten Fall aufgrund des Fahrzeugzustands eine Personengefahr oder eine Gefahr für die Beschädigung der Strasse entstanden ist. Darauf spielt wohl auch die J._____ an, wenn sie in ihrem Schreiben angibt, dass der Fehler an der Abgasreinigungsanlage keine Auswirkungen auf die Betriebssicherheit des Fahrzeugs gehabt habe (vgl. StA act. 17). Die Vorinstanz stellte in ihrem Urteil fest, dass die Fahrt des Beschuldigten 1 auf der kurvenreichen K._____ durch die vier Tunnels mit 20 km/h ohne Heckmarkierungstafel eine potenzielle Gefahrensituation, insbesondere für Auffahrtskollisionen, dargestellt habe. Beide Beschuldigten bestreiten diese Feststellung als willkürlich, da auf Kantonsstrassen stets mit Fahrzeugen zu rechnen seien, die deutlich weniger als 80 km/h fahren würden, zumal Fahrradfahrer oder Fahrzeuge der Landwirtschaft auf diesen Strassen ebenfalls zugelassen seien. Die Einschätzung der Vorinstanz erscheint grundsätzlich naheliegend, zumal der Beschuldigte 1 selbst angab, dass er die Fahrt auf dieser Strecke im Notlaufprogramm als gefährlich eingestuft habe (vgl. StA act. 3, Frage 1). Bei der Frage, ob das Fahrzeug betriebssicher war, spielt die hervorgehobene Gefahr letztlich jedoch keine Rolle, weshalb dieser Punkt offengelassen werden kann. Unabhängig von einer Gefahr ist die fehlende Betriebssicherheit nämlich auch dann

zu bejahren, wenn mit einem Fahrzeug die Verkehrsvorschriften nicht mehr eingehalten werden können. Art. 4 Abs. 5 VRV sieht in Anwendung

E. 10

/ 16 von Art. 32 (und 26 SVG) vor, dass ein Fahrzeugführer ohne zwingende Gründe nicht so langsam fahren darf, dass er den Verkehrsfluss behindert. Mit seiner Fahrt auf der Kantonsstrasse über eine Strecke von mehreren Kilometern mit einer Fahrgeschwindigkeit von lediglich 20 km/h ist davon auszugehen, dass der Beschuldigte 1 eine Störung des Verkehrsflusses nicht verhindern konnte, trotz guten Sicht- und Strassenverhältnissen und wenig Fahrverkehr (vgl. Einwand des Beschuldigten 2 in act. A.4. S. 7 [SK1 22 33]). Dies, zumal der Beschuldigte 1 selbst angegeben hat, dass er sein Fahrzeug mehrmals ausstellen musste, um andere Fahrzeuge vorzulassen (vgl. StA act. 3, Frage 9; StA act. 18, Frage 1). Der Beschuldigte 1 gab zwar auch an, dass es nicht zu einem Stau gekommen sei. Angesichts der Meldung eines Verkehrsteilnehmers an die Kantonspolizei, wonach die langsame Fahrt des Beschuldigten 1 zu gefährlichen Fahrmanövern geführt habe (vgl. StA act. 2, S. 2), erscheint diese Aussage jedoch fraglich. Unabhängig davon konnte der Beschuldigte 1 aufgrund seiner sehr langsamen Fahrt und den wenigen Ausstellplätzen auf der Strecke ohnehin nicht davon ausgehen, dass sich eine Verkehrsbehinderung verhindern lassen würde; er musste damit rechnen, dass er die Vorschrift gemäss Art. 4 Abs. 5 VRV nicht einhalten kann, was vorliegend genügt. Die Fahrt des Beschuldigten 1 war schliesslich auch nicht zwingend; der Pannendienst kam dem Beschuldigten 1 entgegen, zudem hätte er in H._____ leicht auf diesen warten können, was ihn nur wenig Zeit gekostet hätte und ihm dementsprechend zumutbar gewesen wäre (vgl. entsprechende Aussage in StA act. 18, Frage 1). Wie sich später gezeigt hat, konnte der Pannendienst das Problem temporär beheben, was es dem Beschuldigten 1 ermöglicht hätte, die Fahrt durch die L._____ mit angemessener Geschwindigkeit fortzusetzen. Entgegen der Ansicht des Beschuldigten 2 spielt dies eben doch insoweit eine Rolle, als dass ein langsames Fahren gemäss Art. 4 Abs. 5 VRV zulässig ist, wenn zwingende Gründe vorliegen. Solche bestehen vorliegend eben nicht; es wäre dem Beschuldigten 1 ohne Weiteres zumutbar gewesen, auf den Pannendienst zu warten. Dem Gesagten entsprechend schlagen auch die Verweise der Beschuldigten auf andere langsam fahrende Fahrzeuge fehl. Wenn ein über 1.3 Meter breites Fahrzeug typenbedingt und somit aus zwingenden Gründen (vgl. Art. 4 Abs. 5 VRV) mit langsamer Geschwindigkeit fährt, muss es spezielle Markierungen anbringen und seine Fahrten gegebenenfalls auf das Nötigste beziehungsweise den eigentlichen Bestimmungszweck beschränken (vgl. bspw. Art. 86 VRV). Gerade ersteres gilt übrigens auch für bloss temporäre langsame Fahrten, beispielsweise im Falle eines Abschleppens (vgl. Art. 23 Abs. 6 VRV). Ein solches ist unter Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Regeln zwar grundsätzlich erlaubt und mit dem vor-

E. 11

/ 16 liegenden Fall durchaus vergleichbar. Im Unterschied zu einem Abschleppen, bei welchem eine Geschwindigkeit von maximal 40 km/h zulässig ist, war die Geschwindigkeit vorliegend jedoch erheblich tiefer, was den Verkehrsfluss auch entsprechend stärker beeinträchtigte. Zudem kann es nach Ansicht des Gerichts je nach Umständen mit Blick auf Art. 26 Abs. 1 SVG, Art. 32 SVG und Art. 4 Abs. 5 VRV auch im Falle eines Abschleppens angezeigt sein, dieses auf das Nötigste zu beschränken. Solche Umstände wären in casu namentlich unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit von ca. 20 km/h wohl vorgelegen. In diesem Sinne schlägt der Einwand der Beschuldigten fehl,

zumal – wie oben festgestellt – die Fahrt des Beschuldigten 1 alles andere als zwingend war. 5.2.3. Abschliessend bringen die Beschuldigten hinsichtlich der Betriebs- und Verkehrssicherheit vor, dass es sich vorliegend lediglich um einen leichten Defekt gehandelt habe und der Beschuldigte 1 deshalb berechtigt gewesen sei, das Fahrzeug gemäss Art. 57 Abs. 3 VRV dennoch zu führen. Dies erscheint nach Ansicht des Gerichts fraglich, zumal das System des Lastwagens aufgrund des Defekts bekanntlich ins Notlaufprogramm schaltete, was es vermutungsgemäss bei lediglich leichten Defekten nicht machen würde. Unbestritten ist jedoch, dass der Beschuldigte 1 aufgrund des Defekts lediglich mit ca. 20 km/h fahren konnte. Wie oben festgestellt, konnte der LKW damit die Verkehrsvorschriften nicht mehr einhalten. Der Beschuldigte 1 war damit nicht berechtigt, die Fahrt gestützt auf Art. 57 Abs. 3 VRV fortzuführen.

E. 12

/ 16 schuldigte 2 den Beschuldigten 1 angewiesen, die Fahrt fortzusetzen, was der Beschuldigten 1 dann auch getan hat. Damit hat der Beschuldigten 1 den Tatbestand von Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG und der Beschuldigte 2 den Tatbestand von Art. 93 Abs. 2 lit. b SVG erfüllt. 6. Weitere Delikte/Konkurrenzen Liegt ein Verstoss gegen Art. 93 Abs. 2 SVG vor, stellt sich die Frage, ob nicht auch die Tatbestände von Art. 90 Abs. 1 SVG oder Art. 90 Abs. 2 SVG verletzt sind. Wenn – wie vorliegend – die Betriebssicherheit beeinträchtigt ist, könnte der Sachverhalt zudem gegebenenfalls unter Art. 93 Abs. 1 SVG subsumiert werden. Auf Ausführungen dazu kann vorliegend jedoch verzichtet werden, zumal lediglich die beiden Beschuldigten Berufung erhoben haben und eine zusätzliche Verurteilung aufgrund des Verschlechterungsverbots (Verbot des reformatio in peius) ohnehin nicht zulässig wäre. Dies gilt auch hinsichtlich Art. 23 Abs. 3 VRV. Die Vorinstanz hatte in ihrem Urteil in Bezug auf den Beschuldigten 1 festgehalten, dass dieser die Warnblinkanlage unrechtmässig benutzt habe, da die Voraussetzungen gemäss Art. 23 Abs. 3 VRV für die Verwendung nicht erfüllt gewesen seien. Sie verzichtete jedoch trotz dieser Feststellung ohne weitere Begründung auf eine Verurteilung und sprach deswegen auch keine Strafe aus. Aufgrund des Verschlechterungsverbots kann auch diesbezüglich auf weitere Ausführungen dazu verzichtet werden. 7. Strafzumessung Auf die Ausführungen der Vorinstanz zur Strafzumessung kann gemäss Art. 82 Abs. 4 StPO verwiesen werden (act. E.1, E. 14 [SK1 22 34]; act. E.1, E. 15 [SK1 22 33]), zumal weder der Beschuldigte 1 noch der Beschuldigte 2 diese gerügt haben. Mit der Vorinstanz ist das Verschulden des Beschuldigten 1 als leicht einzuschätzen, während das Verschulden des Beschuldigten 2 aufgrund seiner egoistischen Motive als recht schwer einzustufen ist. Angesichts des Verschuldens und den persönlichen Verhältnissen erscheint eine Busse von CHF 100.00 für den Beschuldigten 1 und eine Busse von CHF 400.00 für den Beschuldigten 2 als angemessen. 8. Kosten- und Entschädigungsfolgen 8.1.1. Fällt die Rechtsmittelinstanz selbst eine Entscheidung, so befindet sie auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung (Art. 428 Abs. 3 StPO). Durch das vorliegende Urteil werden die Urteile 515-2021-13 und 515-2021-14 des Regionalgerichts Albula vollumfänglich bestätigt und die Beschuldigten verur-

E. 13

/ 16 teilt. Die Verfahrenskosten sind ihnen damit vollumfänglich aufzuerlegen (Art. 426 Abs. 1 StPO). 8.1.2. Hinsichtlich der Höhe der Verfahrenskosten bringen die Beschuldigten vor, dass diese unverhältnismässig und willkürlich festgesetzt seien. Es seien im Verfahren keine Aufwendungen getätigt worden, welche solche Kosten rechtfertigen würden;

eine Begründung fehle gänzlich. Die Verfahrenskosten würden zudem in keinem Verhältnis zu der auferlegten Busse liegen, es sei weder das Kostendeckungs- noch das Äquivalenzprinzip eingehalten (act. A.4, S. 4 [SK1 22 34]; act. A.4, S. 8 ff. [SK1 22 33]). Wie die Vorinstanz festgestellt hat, belaufen sich die Kosten für die staatsanwaltschaftliche Untersuchung hinsichtlich des Beschuldigten 1 auf CHF 961.65, hinsichtlich des Beschuldigten 2 auf CHF 1'193.35. Weiter hat die Vorinstanz die Gerichtsgebühr für beide Verfahren auf jeweils CHF 4'000.00 festgesetzt. Für die Festlegung der Gerichtsgebühr stützte sich die Vorinstanz auf Art. 3 Abs. 1 VGS (BR 350.210). Diese Bestimmung findet jedoch lediglich bei Entscheiden im Sinne von Art. 356 Abs. 2 StPO Anwendung, also, wenn nur über die Gültigkeit eines Strafbefehls oder einer Einsprache zu befinden ist. Richtigerweise beläuft sich der Gebührenrahmen gemäss Art. 2 Abs. 1 VGS vorliegend auf CHF 1'000.00 bis CHF 20'000.00. Angesichts dieses Gebührenrahmens, des Aufwands für eine mündliche Hauptverhandlung und dem Verfassen eines Urteils erscheint eine Gerichtsgebühr von CHF 4'000.00 grundsätzlich als angemessen. Wie aus den beiden Protokollen zu den Hauptverhandlungen zu entnehmen ist, wurden die beiden Verfahren Nr. 515-2021-13 und Nr. 515-2021-14 vorliegend jedoch offenbar zeitgleich durchgeführt, wobei die Verhandlungen zusammen etwas mehr als eine Stunde gedauert haben. Hinsichtlich der Urteilsbegründung wiederum ist festzuhalten, dass diese in den Verfahren Nrn. 515-2021-13 und 515-2021-14 in grossen Teilen identisch sind. Angesichts dessen erscheint es tatsächlich nicht angemessen, für beide Verfahren eine volle Gebühr von je CHF 4'000.00 zu verlangen, zumal es sich faktisch um eine einzige Verhandlung gehandelt hat und die beinahe identische Begründung zu einem erheblich verminderten Aufwand geführt haben muss. Dies gilt nicht zuletzt auch deshalb, weil das Gericht gestützt auf Art. 29 Abs. 1 lit. b StPO verpflichtet gewesen wäre, die beiden Verfahren in einem einzigen Urteil zu beurteilen (vgl. dazu E. 1.1). Im Ergebnis ist die Gerichtsgebühr damit für beide Verfahren auf je CHF 2'000.00 festzulegen. Einer weiteren Begründung bedarf die Gebührenfestsetzung nicht, da die Aufwendungen des Gerichts offensichtlich sind (Hauptverhandlung in Dreierbesetzung; Begründung des Urteils) und damit auch keiner weiteren Begründung im vorinstanzlichen Urteil bedür-

E. 14

/ 16 fen. Die Kosten der Staatsanwaltschaft sind schliesslich ebenfalls nicht zu beanstanden. In der Stellungnahme zur Berufungsbegründung hat die Staatsanwaltschaft dargelegt, wie die Kosten hinsichtlich des Beschuldigten 2 zustande gekommen sind. Angesichts diverse Verfahrenshandlungen (unter anderem je zwei Einvernahmen) erscheinen diese Kosten auch unter dem Aspekt des Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzips noch als angemessen. 8.1.3. Zusammenfassend sind dem Beschuldigten 1 damit Verfahrenskosten von CHF 2'961.65 und dem Beschuldigten 2 Verfahrenskosten von CHF 3'193.35 aufzuerlegen. Angesichts der Verurteilung sind beiden Beschuldigten keine Entschädigungen zuzusprechen. 8.2.1. In Anwendung von Art. 7 VGS (BR 350.210) ist die Gerichtsgebühr für das Berufungsverfahren angesichts des Aufwands auf CHF 2'000.00 festzulegen. Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Ob- siegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). 8.2.2. Beide Beschuldigten unterliegen im Berufungsverfahren hinsichtlich des Strafpunkts vollumfänglich, einzig in Bezug auf den Kostenpunkt obsiegen sie teilweise. Angesichts der untergeordneten Bedeutung des Kostenpunktes erscheint es angemessen, die Verfahrenskosten im Umfang von je CHF 800.00 den beiden Beschuldigten zuzuweisen. Im Übrigen (CHF 400.00) gehen die Kosten zulasten des Kantons Graubünden. 8.2.3.

Aufgrund des teilweisen Obsiegens haben die Beschuldigten grundsätzlich Anspruch auf Entschädigung ihrer Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte, selbst wenn kein Freispruch erfolgt ist (vgl. Art. 436 Abs. 2 StPO). Entschädigt werden – von besonderen Umständen, welche hier nicht vorliegen, abgesehen – jedoch nur die Kosten einer anwaltlichen Vertretung (vgl. BGer 6B_251/2015 v. 24.8.2015 E. 2.3 ff.). Der Beschuldigte 1 ist vorliegend nicht durch einen Anwalt vertreten; auf die Zusage einer Entschädigung an ihn ist damit zu verzichten. Der Beschuldigte 2 hingegen ist anwaltlich vertreten. Da keine Honorarnote eingereicht worden ist, wird die Entschädigung nach Ermessen festgesetzt. Angesichts des Aufwands zum Kostenpunkt erscheint es angemessen, den Verteidiger ausgehend vom Anwaltstarif pauschal mit CHF 400.00 (inkl. MwSt. und Spesen) zu entschädigen.

E. 15

/ 16

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