

UR_GERICHTE 2022_OG S 21 14 vom 14. Januar 2022

UR Obergericht, 2022-01-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ur_gerichte_2022_OG_S_21_14

FR: UR_GERICHTE 2022_OG S 21 14 du 14 janvier 2022

IT: UR_GERICHTE 2022_OG S 21 14 del 14 gennaio 2022

Regeste

Strassenverkehrsgesetz. Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG. Art. 57 Abs. 1 VRV.

Erwägungen

E. 3

Rechtliche Würdigung

E. 3.1

Rechtliche Grundlagen

E. 3.1.1

Objektiver Tatbestand Die Tathandlung von Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG ist das Führen eines Fahrzeuges, von dem die betroffene Person, weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es nicht den Vorschriften entspricht. Der Zustand eines Fahrzeuges ist vorschriftsgemäss, wenn Bau und Ausrüstung den technischen Anforderungen entsprechen. 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. Weiter muss das Fahrzeug in einem Zustand sein, der die Beachtung der Verkehrsregeln ermöglicht und der Gebrauch darf keine Verkehrsteilnehmer gefährden (Art. 29 SVG). Es muss den Vorschriften betreffend die Schutzvorkehrungen genügen, so beschaffen und unterhalten sein, dass die Strassen nicht beschädigt werden und den Vorschriften über die Abgaswartung entsprechen (vergleiche zum Ganzen Hans Maurer, in Andreas Donatsch [Hrsg.], StGB/JStG Kommentar, Mit weiteren Erlassen und Kommentar zu den Strafbestimmungen des SVG, BetmG und AuG/AIG, 20. Aufl., Zürich 2018, N. 6 zu Art. 93 SVG). Ein Fahrzeug muss kumulativ sowohl in betriebssicherem als auch in vorschriftsgemäsem Zustand sein (BGer 6B_1099/2009 vom 16.02.2010 E. 3.1). Entgegen den Ausführungen der Vorinstanz reicht es für die Erfüllung des Tatbestandes von Art. 93 Abs. 2 SVG somit bereits, wenn eines der Elemente, nämlich der vorschriftsgemässe Zustand, nicht gegeben ist. Ob das Abweichen vom vorschriftsgemässen Zustand tatsächlich eine Unfallgefahr bewirkt oder nicht, ist unerheblich (BGer 6B_1099/2009 vom 16.02.2010 E. 3.1). Zu den Bremsen heisst es in Art. 65 Abs. 1 VTS, dass Motorfahrzeuge und ihre Anhänger mit Bremsanlagen versehen sein müssen, die es gestatten, das Fahrzeug bei allen vorkommenden Geschwindigkeiten und Belastungen zum Stehen zu bringen. Die Bremsanlagen von Anhängern der Klasse O müssen der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 oder dem UNECE-Reglement Nr. 13 entsprechen (Art. 189 Abs. 1 VTS). Diese Regelwerke enthalten zahlreiche Detailregelungen zur Vereinheitlichung der Genehmigung von Kraftfahrzeugen. Art. 5 Abs.

1 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 hält fest, dass die Hersteller sicherstellen, dass Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass die Gefahr von Verletzungen der Fahrzeuginsassen möglichst gering ist. Das gilt auch für die Bremsanlagen (Art. 5 Abs. 3 i.V.m. Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 661/2009).

Ziffer 5.2.11.2.2 des UNECE-Reglements Nr. 13 äussert sich indirekt zum Verschleisszustand der Reibflächen von Brems Scheiben oder -trommeln. Es wird festgelegt, dass der Hersteller zum Zeitpunkt der Typgenehmigung unter anderem die Information, die die zulässige Verschleissgrenze angibt, bei deren Erreichen die Bremsbeläge ausgetauscht werden müssen (lit. b). Diese Angaben müssen frei zugänglich sein. Vorliegend geht es zwar nicht um die Abnutzung von Bremsbelägen. Dennoch lässt sich aus den beiden europäischen Regelwerken ableiten, dass den Herstellerangaben, wann ein Bauteil nicht mehr genügend sicher ist und ausgewechselt werden muss, Bedeutung zukommt. So dürfen die Vorgaben des Herstellers für die Frage, ob sich ein Fahrzeug in vorschriftsgemäsem Zustand befindet, herangezogen werden. Zur Befestigung der Stossdämpfer findet sich ebenfalls keine ausdrückliche Regelung. Im Anzeigerapport vom 16. Dezember 2020 wurde auf Art. 57 VTS verwiesen (act. 1 StA). Diese Bestimmung hält in Abs. 1 fest: Als Luftfederung oder als gleichwertig anerkannte Federung gilt eine Federung nach den entsprechenden Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012. Diese Verordnung betrifft die Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern bezüglich ihrer Massen und Abmessungen und erscheint vorliegend nicht massgebend.

E. 3.1.2

Subjektiver Tatbestand In subjektiver Hinsicht kann der Tatbestand von Art. 93 Abs. 2 SVG sowohl vorsätzlich als auch fahrlässig begangen werden (Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG). Dies ergibt sich bereits aus der Formulierung von Art. 93 Abs. 2 SVG «weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann». Für die allgemeinen Grundsätze einer fahrlässigen Tatbegehung kann auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (E. 5.1.2 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften. Dies schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann. Denn einerseits begründet nicht jeder Verstoss gegen eine gesetzliche oder für bestimmte Tätigkeiten allgemein anerkannte Verhaltensnorm den Vorwurf der Fahrlässigkeit, und andererseits kann ein Verhalten sorgfaltswidrig sein, auch wenn nicht gegen eine bestimmte Verhaltensnorm verstossen wurde. Die Vorsicht, zu der ein Täter verpflichtet ist, wird letztlich durch die konkreten Umstände und seine persönlichen Verhältnisse bestimmt, weil naturgemäss nicht alle tatsächlichen Gegebenheiten in Vorschriften gefasst werden können (BGE 135 IV 56 E. 2.1 mit Hinweisen auf BGE 133 IV 158 E. 5.1; BGE 130 IV 7 E. 3.2; BGE 127 IV 62 E. 2d; BGer 6S.8/2007 vom 24. April 2007 E. 6.1.1).

Der Führer hat sich zu vergewissern, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsgemäsem Zustand sind (Art. 57 Abs. 1 erste Hälfte Verkehrsregelverordnung [VRV, SR 741.11]). In Bezug auf die Überprüfung der Bremsen bei Anhängern findet sich in Art. 70 Abs. 1 VRV noch eine besondere Bestimmung. Demnach hat der Führer vor dem Wegfahren unter anderem zu prüfen, ob die Bremsen einwandfrei wirken. Wie weit die Pflicht des Führers zur Überprüfung des Zustandes des Fahrzeuges tatsächlich geht, ist im Einzelfall zu

beurteilen (Céline Schenk, in Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 31 zu Art. 29). Als Beispiel wird in der Literatur genannt, dass es nicht angemessen wäre, zu verlangen, dass der Fahrzeugführer alle Radkappen wegnimmt, um zu überprüfen, dass die Schrauben gut angezogen sind, wenn die Reifen soeben in der Garage ausgewechselt wurden (Schenk, a.a.O., N. 31 zu Art. 29).

E. 3.2

Beurteilung des objektiven Tatbestandes Das Obergericht verzichtet vorliegend auf Erwägungen zum objektiven Tatbestand und lässt offen, ob dieser erfüllt ist.

E. 3.3

Beurteilung des subjektiven Tatbestandes

E. 3.3.1

Vorbringen der Parteien Der Beschuldigte brachte vor, als Chauffeur sei er nicht verpflichtet gewesen, die Bremsen visuell zu überprüfen. Die Vorinstanz habe sich in unzulässiger Weise auf den allgemeinen Gefahrensatz berufen. Da die Bremsen gemäss Art. 70 VRV nur auf ihre Funktion zu prüfen seien, bestehe in Bezug auf eine Sichtkontrolle eine unechte Gesetzeslücke. Selbst wenn eine Berufung auf den allgemeinen Gefahrensatz zulässig sein sollte, müsste der verlangte Sorgfaltsmassstab an praktischen Kriterien festgemacht werden. Den Lastwagenchauffeuren werde in ihrer Ausbildung nicht beigebracht, dass sie regelmässig eine Sichtkontrolle der Bremsen vornehmen müssten. Soweit ersichtlich gebe es zu dieser Frage kein bundesgerichtliches Präjudiz. Es sei jedoch eine Rechtsvergleichung mit der Rechtsprechung der Oberlandgerichte Deutschlands gerechtfertigt. Er zitierte drei deutsche Entscheide, in denen festgehalten wurde, dass die Sorgfaltsanforderungen überspannt würden, wenn verlangt wird, dass ein Lastzugführer vor Fahrtantritt die Bremsscheiben durch die Löcher in den Felgen einer Sichtkontrolle auf Risse unterziehen muss, sofern kein besonderer Anlass dazu bestand (Oberlandgericht Düsseldorf Beschluss vom 28.01.2014 - IV-3 RBs 11/14, Oberlandgericht Celle Beschluss vom 03.02.2009 - 311 SsRs 138/08 und Oberlandgericht Hamm, Beschluss vom 26.02.2007 - 4 Ss OWi 146/07). Das gelte umso mehr für die Befestigung der Luftfederung, deren Kontrolle der Werkstatt obliege. Die ASA (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) - Richtlinie 7 für Fahrlehrer beziehungsweise die Ausbildung der Lastwagenchauffeure beinhalte gemäss telefonischer Auskunft des

Präsidenten der Sektion «Lastwagenfahrlehrer» des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes (SFV) keine Pflicht zur regelmässigen optischen Bremskontrolle. Der beanstandete Auflieger sei gut vier Monate zuvor noch von unabhängigen Sachverständigen für mängelfrei befunden worden. Zudem müssten gemäss der einschlägigen Wartungsanleitung des Achsenherstellers (SAF) die Scheibenbremsen nur alle sechs Monate beziehungsweise 75'000 Kilometer auf Rissbildung überprüft werden, wobei keiner dieser Grenzwerte vorliegend erreicht gewesen sei. Er habe nicht mit den festgestellten Abnutzungen rechnen müssen. (act. 2.2). Er habe nicht fahrlässig gehandelt. Die Staatsanwaltschaft äusserte sich gar nicht zum subjektiven Tatbestand (act. 3.2).

E. 3.3.2

Würdigung Entgegen der Auffassung des Beschuldigten ist für die Pflicht zur Fahrzeugkontrolle vor Fahrtantritt nicht nur Art. 70 VRV von Bedeutung, sondern auch Art. 57 Abs. 1 VRV, wonach sich der Führer zu vergewissern hat, dass das Fahrzeug in

vorschriftsgemäsem Zustand ist. Zur Frage wie weit diese Sorgfaltspflicht für einen ausgebildeten Lastwagenführer in Bezug auf einzelne Teile des Fahrzeuges genau geht, besteht keine detaillierte gesetzliche Regelung und ist weder bundesgerichtliche noch höchstkantonalrichterliche Rechtsprechung ersichtlich. Da sich der Lasttransport vielfach grenzüberschreitend bewegt und mit der Anwendbarkeit von Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft auch für die Schweiz offensichtlich eine Harmonisierung angestrebt wird, erscheint ein rechtsvergleichender Blick nach Deutschland angezeigt. Das deutsche Recht kennt denselben Fahrlässigkeitsbegriff wie das schweizerische Recht. Ausserdem ist gemäss § 23 Abs. 1 Satz 2 der deutschen Strassenverkehrsordnung (StVO) ebenfalls der Fahrzeugführer für die Vorschriftsmässigkeit und Verkehrssicherheit des Fahrzeuges verantwortlich. Die Rechtsordnungen sind damit durchaus vergleichbar. Es ist zu prüfen, ob der Beschuldigte aufgrund der Umstände und seiner persönlichen Verhältnisse verpflichtet gewesen wäre, die Bremsscheiben durch Radfelgenlöcher hindurch und die Befestigung der Stossdämpfer unter dem Fahrzeug genau zu überprüfen. Es besteht keine Verhaltensnorm, die den Beschuldigten ausdrücklich dazu verpflichtet hätte, die beiden beanstandeten Bauteile genau zu überprüfen, zumal dies, soweit bekannt, nicht Teil der Ausbildung der Chauffeure ist. Anders als beispielsweise bei der Beschaffenheit der Reifen, waren die hier beanstandeten Mängel nicht geradezu offensichtlich. Eine Sichtkontrolle erforderte mehr als ein blosses um das Fahrzeug herumgehen. Es sind im vorliegenden Fall zudem keine besonderen Umstände bekannt, die den Beschuldigten, der als angestellter Chauffeur das Fahrzeug jeweils aus der Werkstatt seines Arbeitgebers übernahm, zu einer besonders detailgenauen Kontrolle hätten anhalten müssen. Die letzte unabhängige Prüfung des Fahrzeuges lag zwar bereits einige Monate zurück, aber dies ist ebenfalls noch kein Anhaltspunkt dafür, dass mit Mängeln gerechnet werden musste. Das Obergericht folgt der deutschen Rechtsprechung, wonach die Sorgfaltsanforderungen an einen Lastwagenführer überspannt werden, wenn dieser ohne besondere Anhaltspunkte regelmässig die Bremsscheiben des Fahrzeuges durch die Radfelgenlöcher einer Sichtkontrolle unterziehen muss (Oberlandgericht Düsseldorf Beschluss vom 28.01.2014 - IV-3 RBs 11/14, Oberlandgericht Celle Beschluss vom 03.02.2009 - 311 SsRs 138/08 und Oberlandgericht Hamm, Beschluss vom 26.02.2007 - 4 Ss OWi 146/07). Es war für ihn unter den gegebenen Umständen nicht vorhersehbar, dass die Bremsscheiben defekt sein könnten. Dasselbe gilt für die Befestigungen der Stossdämpfer, die Rostspuren und leichtes Spiel aufwiesen. Der Beschuldigten konnte auch bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit nicht wissen, dass das von ihm gelenkte Fahrzeug nicht in vorschriftsgemäsem Zustand war. Der subjektive Tatbestand des Führens eines Fahrzeuges in nicht betriebssicherem oder vorschriftsgemäsem Zustand ist somit nicht erfüllt. Der Beschuldigten ist vollumfänglich vom Vorwurf der Widerhandlung gegen Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG freizusprechen. Somit wird die Berufung gutgeheissen und die Anschlussberufung abgewiesen.

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