

ZH_OBERGERICHT SU140004 vom 16. April 2014

ZH Obergericht, 2014-04-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SU140004

FR: ZH_OBERGERICHT SU140004 du 16 avril 2014

IT: ZH_OBERGERICHT SU140004 del 16 aprile 2014

Erwägungen

E. 1

Am 13. September 2012 wurde der Berufungskläger und Beschuldigte (fortan der Beschuldigte) A._____ mittels Strafbefehl des Stadtrichteramts Zürich wegen Parkierens innerhalb des signalisierten Halteverbots bis 60 Minuten im Sinne von Art. 27 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 19 Abs. 2 lit. a VRV und Art. 30 Abs. 1 SSV sowie in Anwendung von Art. 90 Ziff. 1 aSVG mit einer Busse von Fr. 120.– bestraft (Urk. 2). Der Beschuldigte liess mit Eingabe vom 26. September 2012 fristgerecht Einsprache gegen den Strafbefehl erheben (Urk. 3). Mit Eingabe vom 15. August 2013 überwies das Stadtrichteramt Zürich die Akten ans Bezirksge- richt Zürich mit dem Antrag, den Strafbefehl zu bestätigen (Urk. 20). Im Rahmen der gerichtlichen Beurteilung wurde der Beschuldigte mit Urteil des Bezirksgerichts Zürich, 10. Abteilung - Einzelgericht, vom 7. November 2013 des Parkierens innerhalb des signalisierten Halteverbots bis 60 Minuten im Sinne von Art. 27 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 19 Abs. 2 lit. a VRV und Art. 30 Abs. 1 SSV sowie in Anwendung von Art. 90 Ziff. 1 aSVG schuldig gesprochen und mit einer Busse von Fr. 120.– bestraft und für das schuldhaft Nichtbezahlen der Busse ei- ne Ersatzfreiheitsstrafe von einem Tag festgelegt (Urk. 30). Das Urteil wurde dem Beschuldigten am 7. November 2013 mündlich eröff- net und im Dispositiv übergeben (Urk. 24, Prot. I S. 10) und dem Stadtrichteramt Zürich am 11. November 2013 schriftlich im Dispositiv mitgeteilt (Urk. 25). Der Beschuldigte erhob mit Eingabe vom 15. November 2013 rechtzeitig Berufung (Urk. 26). Das schriftlich begründete Urteil (Urk. 30) wurde dem Beschuldigten am - 4 - 24. Dezember 2013 und dem Stadtrichteramt Zürich am 3. Januar 2014 zugestellt (Urk. 29/1-2).

E. 2

Die Vorinstanz kam zum Schluss, dass der eingeklagte Sachverhalt er- stellt sei und würdigte das Verhalten des Beschuldigten als Parkieren innerhalb des signalisierten Halteverbots bis 60 Minuten im Sinne von Art. 27 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 19 Abs. 2 lit. a VRV und Art. 30 Abs. 1 SSV sowie in Anwendung von Art. 90 Ziff. 1 aSVG. Um Wiederholungen zu vermeiden, kann vorab auf die zu- treffenden vorinstanzlichen Erwägungen hingewiesen werden (Art. 82 Abs. 4 StPO; Urk. 30 S. 3 ff.).

E. 3

Angesichts dieser finanziellen Verhältnisse sowie unter Berücksichti- gung des Verschuldens des Beschuldigten erweist sich die vom Stadtrichteramt Zürich ausgesprochene Busse von Fr. 120.– als angemessen. Der Beschuldigte ist folglich mit einer Busse von Fr. 120.– zu bestrafen. Gemäss Art. 106 Abs. 2 StGB spricht das Gericht im Urteil für den Fall, dass die Busse schuldhaft nicht bezahlt wird, eine Ersatzfreiheitsstrafe von min- destens einem Tag und höchstens drei Monaten aus. In ständiger Praxis er- scheint

ein Umwandlungssatz von 1 Tag Ersatzfreiheitsstrafe pro Fr. 100.– Busse als angemessen. Im vorliegenden Fall ist deshalb die Festlegung der Ersatzfreiheitsstrafe auf einen Tag zu bestätigen. V. Kosten- und Entschädigungsfolgen

E. 3.1

Die Verteidigung machte geltend, die Verurteilung wegen Missachtung einer Allgemeinverfügung setze die Rechtsbeständigkeit dieser Verfügung voraus, d.h. die Rechtsbeständigkeit eines Signals setze eine gesetzliche Grundlage, ein öffentliches Interesse und Verhältnismässigkeit voraus. Die Vorinstanz habe in dessen keine Prüfung dieser Voraussetzungen vorgenommen, weil dem Strafrichter die Prüfung der Angemessenheit verwehrt sei. Gemäss dem von der Vorinstanz zitierten BGE 99 IV 166 E. 2 sei lediglich die Angemessenheit der Überprüfung entzogen. BGE 98 IV 111 E. 3.f) verdeutliche, dass damit nicht die Verhältnismässigkeit als Voraussetzung der Rechtmässigkeit jeglicher Überprüfung entzogen sei. Vielmehr habe der Strafrichter lediglich den Ermessensspielraum der erlassenden Behörde zu respektieren, dürfe aber nicht von einer Überprüfung der Verhältnismässigkeit (und des öffentlichen Interesses) absehen. Für ein Halte- und ein Parkverbot hätten das öffentliche Interesse und die Verhältnismässigkeit gefehlt. Das fehlende öffentliche Interesse an einem Halte- und Parkverbot sowie die fehlende Geeignetheit und Erforderlichkeit eines Halteverbots seien derart offensichtlich, dass der Ermessensspielraum beim Erlass des Signals zweifelloso überschritten worden sei. Damit sei das Signal nicht nur unangemessen, sondern sogar rechtswidrig gewesen. Anders als blosser Unangemessenheit sei die Rechtswidrigkeit eines Signals vom Strafrichter zu beachten. Die Missachtung des Signals habe keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zur Folge gehabt. Das nicht rechtsbeständige Halteverbot habe deshalb nicht beachtet werden müssen. Dass die Vorinstanz die Unbeachtlichkeit des Signals nicht berücksichtigt habe, sei nicht nur ein Ermessensfehler, sondern vielmehr eine Rechtsverletzung (Urk. 31 S. 3 f.).

- 7 - Es trifft zu, dass dem wegen Übertretung eines an einen unbestimmten Benutzerkreis gerichteten Park- oder Halteverbots - also einer Allgemeinverfügung - in ein Strafverfahren verwickelten Beschuldigten unter gewissen Voraussetzungen ein Anspruch auf vorfrageweise Prüfung der Rechtsbeständigkeit durch den Strafrichter zusteht, unter Ausschluss der Prüfung der Angemessenheit (BGE 98 IV 264 E. 2, mit Verweis auf BGE 98 IV 106 ff.). Ist die Verfügung der Kontrolle eines Verwaltungsgerichts überhaupt entzogen, so kann der Strafrichter sie immer vorfrageweise prüfen (BGE 98 IV 264 E. 2), d.h. wenn die Frage der Gesetzmässigkeit nicht einem Verwaltungsgericht unterbreitet werden konnte, überprüft sie der Strafrichter frei (BGE 98 IV 106 = Pra 61 Nr. 202 E. 3 f). Im vorliegenden Fall konnte der Beschuldigte die Rechtsbeständigkeit der Verfügung auf dem Rechtsmittelweg in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht überprüfen lassen, da das Halteverbot nicht veröffentlicht worden war, mithin ein Hinweis auf eine allfällige Beschwerdemöglichkeit nicht erging. Das hat zur Folge, dass dem Strafrichter nach der oben angeführten Rechtsprechung freie Kognition unter Ausschluss der Überprüfung der Angemessenheit zukommt. Beschränkungen und Anordnungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr müssen durch Signale oder Markierungen angezeigt werden, sofern sie nicht für das ganze Gebiet der Schweiz gelten (Art. 5 Abs. 1 SVG). Im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen dürfen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet und nur von den zuständigen Behörden oder mit deren Ermächtigung angebracht werden (Art. 5 Abs. 3

SVG). Das Halteverbot ist von der Signalisationsverordnung des Bundesrats vorgesehen (Art. 30 SSV und Anhang 2 Nr. 2.49 der SSV). Die Stadtpolizei Zürich war gestützt auf Art. 3 Abs. 6 SVG befugt, den Verkehr auf den entsprechenden Parkplätzen zu beschränken, handelte es sich doch um eine vorübergehende Massnahme (vgl. auch Art. 104 Abs. 1 SSV). Als vorübergehende Anordnung musste das Halteverbot, da es während weniger als acht Tagen galt, nicht im ordentlichen Verfahren verfügt und veröffentlicht werden (Art. 107 Abs. 4 SSV). Die Polizei hatte also keine Formalitäten einzuhalten (Giger, OFK-SVG, Art. 5 SVG N 8). Mit Art. 3 Abs. 6 SVG lag eine gesetzliche Grundlage für das Aufstellen des Halteverbots vor. Diese Massnahme unterlag zufolge des Vorbehalts in Art. 107 Abs. 1

- 8 - Satz 3 SSV nicht den üblichen verfahrensrechtlichen Anforderungen (vgl. BGE 121 I 344 E. 6.b). Die Gesetzmässigkeit des Halteverbots war also durchaus gegeben. Die in Art. 3 Abs. 4 SVG umschriebenen Interessen und das darin enthaltene Prinzip der Verhältnismässigkeit mussten nicht beachtet werden, da sich die Anordnung nicht auf Art. 3 Abs. 4 SVG stützte. Das Halteverbot hätte einer Überprüfung der Verhältnismässigkeit aber ohnehin standgehalten. So kann der Verkehr gestützt auf Art. 3 Abs. 6 SVG nicht nur wegen Unfällen und Katastrophen beschränkt werden, sondern auch z.B. wegen Sportveranstaltungen wie Radrennen oder Strassenläufen oder wegen Demonstrationen (Entscheid des Verwaltungsgerichts Zürich vom 15.12.1989, publiziert in RB 1989 Nr. 13). Gleiches muss für eine Einschränkung von Parkplätzen aufgrund eines Umzugs gelten. Ohne eine solche hat eine Person oder Firma gar nicht die Möglichkeit, mit einem Umzugswagen umzuziehen. Jemand, der umziehen möchte, ist darauf angewiesen, dass am Umzugstermin vor der Liegenschaft Parkmöglichkeiten bestehen. Dazu ein Park- oder Halteverbot aufstellen zu lassen ist sodann durchaus üblich. Diese Massnahme ist nicht nur erforderlich, da das Umziehen sonst verunmöglicht wird, sie ist auch geeignet, da dadurch das Parkieren des Umzugswagens erst ermöglicht wird. Eine geringere Massnahme ist sodann nicht ersichtlich. Das Interesse der anderen Verkehrsteilnehmer wurde ausserdem sehr gering eingeschränkt, handelte es sich doch dabei um ein Halteverbot von sehr kurzer Dauer und beschränkt auf eine nur 12 Meter lange Strecke. Es war dem Beschuldigten durchaus zuzumuten, einen anderen Parkplatz zu suchen. Das Interesse der umziehenden Person überwog deutlich. Das Halteverbot war rechtsbeständig und hätte vom Beschuldigten beachtet werden müssen.

E. 3.2

Weiter machte die Verteidigung zusammengefasst geltend, die Vorinstanz habe bestätigt, dass das Signal nicht retroreflektierend und nicht beleuchtet im Sinne von Art. 102 Abs. 4 SSV gewesen sei. Sie habe damit anerkannt, dass das Signal den Anforderungen von Art. 102 Abs. 4 der aktuellen SSV nicht genüge. Die Vorinstanz gehe allerdings davon aus, dass dieser Art. 102 Abs. 4 der aktuellen SSV aufgrund von Abs. 3 der Schlussbestimmung zur Änderung der SSV vom 17. August 2005 auf den vorliegenden Sachverhalt noch nicht zur Anwendung gekommen sei. Die Änderung der Signalisationsverordnung sei am

- 9 - 17. August 2005 verordnet worden und am 1. März 2006 in Kraft getreten. Für den neuen Art. 102 Abs. 4 SSV sei in Abs. 3 der Schlussbestimmungen zur Änderung der SSV vom 17. August 2005 eine Übergangsregelung getroffen worden, die laute: "Unbeleuchtete oder nicht-retroreflektierende Signale müssen bis Ende 2012 ersetzt werden." Die Auffassung der Vorinstanz, wonach bis Ende 2012 für temporäre Signale weiterhin noch die alten Schilder verwendet werden durften, sei unzutreffend (Urk. 31 S. 4 f.). Wenn das

Gesetz vorschreibe, nicht retro- reflektierende und nicht beleuchtete Signale bis Ende 2012 zu ersetzen, dann meine es, dass bis dahin die bereits an einer Stelle stehenden Signale durch neue Signale auszutauschen seien. Einzig die im Zeitpunkt des Inkrafttretens be- reits bestehenden Signale müssten bis Ende 2012 nicht den neuen Anforderun- gen genügen. Das Halteverbot sei am 8. Dezember 2011 und damit nach Inkraft- treten der neuen SSV aufgestellt worden. Es handle sich damit nicht um ein vor- bestehendes Signal, welches erst bis Ende 2012 zu ersetzen wäre. Die Über- gangsbestimmung sei deshalb auf das vorliegende Signal nicht anwendbar. Damit hätte das Halteverbot den neuen Anforderungen zu genügen gehabt (Urk. 31 S. 6). Im Weiteren führte die Verteidigung aus, für die Interpretation von Abs. 3 der Schlussbestimmungen zur Änderung vom 17. August 2005 könne die VSS-Norm 640 871a herangezogen werden. Diese regle die Ausgestaltung der Signale. Sie sei anwendbar auf alle "neu montierten Signale wie auch Ersatzsignale". Demge- genüber gelte für "bestehende Signale" eine Übergangsfrist. Der Geltungsbereich der VSS-Norm 640 871a könne sich nicht auf dauerhafte Signale beschränken. Die VSS-Norm 640 871a gelte daher für dauerhafte und temporäre Signale gleichermassen. Da das Halteverbot nicht als Ersatzsignal an die Stelle eines be- stehenden Signals getreten sei und auch kein bestehendes Signal gewesen sei, handle es sich um ein neu montiertes Signal. Damit hätte es gemäss Ziff. 1 der VSS-Norm 640 871a den neuen Anforderungen nach Art. 102 Abs. 4 SSV genü- gen müssen. Um gesetzgeberische Widersprüche zu vermeiden, müsse daher auch Art. 102 Abs. 4 SSV dahingehend ausgelegt werden, dass die Übergangs- frist für neu montierte temporäre Signale nicht gelte. Es sei nachvollziehbar, dass eine lange Frist von 7,5 Jahren seit Erlass der Verordnung eingeräumt worden

- 10 - sei, da der Ersatz von bestehenden Signalen durch das Demontieren der alten Signale und Installieren der neuen Signale mit grossem Aufwand verbunden sei. Demgegenüber sei es wesentlich weniger aufwändig, den Bestand an mobilen Signalen zu erneuern. Es sei nicht anzunehmen, dass der Gesetzgeber auch für die Beschaffung neuer mobiler Signale eine unnötig lange Frist von 7,5 Jahren habe einräumen wollen. Vielmehr sei er offenbar davon ausgegangen, dass die Dauer zwischen Erlass der Verordnung am 17. August 2005 und dem Inkrafttre- ten am 1. März 2006 ausgereicht habe, um den Bestand an mobilen Schildern zu erneuern. Für temporäre mobile Signale hätten die neuen Anforderungen ab In- krafttreten am 1. März 2006 gegolten. Da das Halteverbot den Anforderungen des neuen Art. 102 Abs. 4 SSV nicht genügt habe, hätte es nicht beachtet werden müssen (Urk. 31 S. 6 ff.). Gemäss Art. 102 Abs. 4 SSV, welcher am 1. März 2006 in Kraft trat, müssen die Signale retro-reflektieren oder nachts beleuchtet sein. Gemäss Abs. 3 der Schlussbestimmungen zu dieser Änderung vom 17. August 2005 müssen unbe- leuchtete oder nicht retro-reflektierende Signale bis Ende 2012 ersetzt werden. Aus der VSS-Norm 640 871a "Strassensignale - Anwendung von retroreflektie- renden Folien und Beleuchtung", welche mit Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen vom 12. Juni 2007 für auf Signale anwendbar erklärt wurde, ergibt sich, dass die Norm für alle neu montierten Signale wie auch Ersatzsignale gelte und auf Hoch- leistungsstrassen eine Übergangsfrist für bestehende Signale bis Ende 2020, auf den übrigen Strassen bis Ende 2012 gelte. Aus der genannten Schluss- bzw. Übergangsbestimmung ergibt sich nicht, dass mit "Signalen" nur fest montierte, nicht aber mobile Signale gemeint sind. Vielmehr ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, dass der Gesetzgeber den Behörden bis Ende 2012 Zeit einräumen wollte, um den ganzen Bestand an Sig- nalen zu ersetzen. Die Produktion der neuen Signale und der Austausch aller al- ten gegen neue Signale ist mit einem sehr grossen Aufwand verbunden.

Es kann nicht die Meinung des Gesetzgebers gewesen sein, dass die Behörden zwischen dem Erlass der Verordnung am 17. August 2005 und dem Inkrafttreten am

- 11 - 1. März 2006 alle mobilen Signale zu ersetzen hatten. Wenn die Schlussbestimmung allgemein von "unbeleuchteten oder nicht retro-reflektierenden Signalen" spricht und keine Unterscheidung zwischen fest montierten und mobilen Signalen macht, ist davon auszugehen, dass auch die mobilen Signale erst bis Ende 2012 ersetzt werden mussten und bis zu diesem Zeitpunkt weiterhin verwendet werden durften. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der VSS-Norm 640 871a. Es wird bei den "bestehenden Signalen", welche bis Ende 2012 ersetzt werden müssen, nicht unterschieden zwischen solchen, die fest montiert sind und mobilen, die für einzelne Einsätze gebraucht werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der Gesamtbestand der bestehenden Signale bis Ende 2012 zu ersetzen war, womit auch das vorliegend eingesetzte Halteverbot, welches zum alten Bestand gehörte, noch verwendet werden durfte. Zusammenfassend musste das Halteverbot nicht den Anforderungen gemäss Art. 102 Abs. 4 SSV entsprechen. Was die Anforderungen der alten Fassung der Signalisationsverordnung betrifft, so waren Signale auf unbedeutenden Strassen und für den ruhenden Verkehr von der Regel, wonach Signale nachts beleuchtet sein oder retro-reflektieren mussten, ausgenommen (Art. 102 Abs. 4 aSSV). Wie bereits die Vorinstanz zutreffend ausgeführt hat (vgl. Urk. 30 S. 11), musste das Halteverbot demnach nicht beleuchtet sein oder retro-reflektieren.

E. 3.3

Gemäss Art. 103 Abs. 1 und 2 SSV müssen Signale am rechten Strassenrand stehen und so aufgestellt werden, dass sie rechtzeitig erkannt und nicht durch Hindernisse verdeckt werden. Unbeleuchtete Signale müssen vom Licht der Fahrzeuge getroffen werden. Sodann soll gemäss Art. 103 Abs. 4 SSV der Abstand zwischen dem Fahrbahnrand und der Signalkante 0,3 bis 2 Meter betragen. Die Signale müssen so aufgestellt sein, dass sie vom Fahrzeuglenker, welcher dem Verkehr die erforderliche und notwendige Aufmerksamkeit schenkt, leicht und rechtzeitig erkannt werden können (BGE 127 IV 229 E. 2 c/aa). Diesbezüglich machte die Verteidigung geltend, die Vorinstanz übersehe, dass ein Signal den gesetzlichen Anforderungen nicht genüge, wenn eine Tafel

- 12 - bloss "sichtbar" sei. Vielmehr müsse das Signal erkennbar sein und zwar bereits von weitem. Eine hinreichende Erkennbarkeit sei ausgeschlossen, wenn das Signal vom Licht des Fahrzeugs nicht erfasst werde. Abwegig sei die Annahme, ein Signal sei hinreichend erkennbar, wenn man aus dem Fahrzeug aussteigen müsse, um sich vergewissern zu können, was auf der Frontseite einer Tafel zu sehen sei. Die Vorinstanz setze damit einen völlig falschen Massstab an die notwendige Erkennbarkeit eines Signals, wenn sie davon ausgehe, dass es bereits genüge, wenn die Tafel von der Seite habe gesehen werden können und von der Seite vom Licht des Fahrzeugs getroffen worden sei. Damit sei in ihrer Begründung und im Ergebnis willkürlich, wenn die Vorinstanz annehme, dass die Platzierung des Signals den gesetzlichen Anforderungen genügt habe. Dem Beschuldigten sei kein Vorwurf zu machen, wenn er das nicht erkennbare Signal nicht erkannt habe (Urk. 31 S. 9 f.). Auf dem Foto ist zu erkennen, dass das Halteverbot am rechten Strassenrand steht und die Abstandsvorschriften zum Fahrbahnrand einhält. Der Maschendrahtzaun, durch welchen man ohnehin hindurchblicken konnte, reichte nur bis unten an die erste Tafel (diejenige mit dem Pfeil), verdeckte die Tafeln also nicht. Sodann ist ohne Weiteres erkennbar, welche Parkplätze vom Halteverbot betroffen sind. Der Beschuldigte führte aus, dass er vorwärts in den Parkplatz hineingefahren sei (Urk. 10 S. 2, vgl. Zeichnung Urk.

10/1, Prot. I S. 7). Ein aufmerksamer Autofahrer hätte beim Zufahren auf den Parkplatz das ganze Parkfeld überblickt und festgestellt, dass rechts ein Signal steht, auch wenn er dieses anfangs allenfalls nur von der Seite gesehen hätte. Spätestens aber beim Hineinfahren auf das Parkfeld, als das Signal seitlich von seinem Fahrzeug stand, hätte er einen Blick darauf geworfen und erkannt, dass es sich um ein Halteverbot handelt. So war das Halteverbot, welches im Sichtbereich des Beschuldigten sowie im Lichtkegel seines Fahrzeugs stand, auch für diesen ohne Weiteres erkennbar. Daran ändert auch nichts, dass es dunkel war, ist doch davon auszugehen, dass die Tafel vom Licht seines Fahrzeugs getroffen wurde und handelte es sich überdies um eine Strasse, die beleuchtet war (vgl. Urk. 10/2).

- 13 - Zusammenfassend hat die Vorinstanz weder eine offensichtlich unrichtige Sachverhaltsfeststellung noch eine unrichtige rechtliche Würdigung vorgenommen. Am 1. Januar 2013 ist eine systematisch neue Fassung von Art. 90 Ziff. 1 aSVG in Kraft getreten (neu: Art. 90 Abs. 1 SVG). Diese entspricht inhaltlich der alten Fassung, weshalb das alte Recht anzuwenden ist, da das neue Recht im konkreten Fall nicht milder ist (Art. 102 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 2 Abs. 1 und 2 StGB). Der Schuldspruch der Vorinstanz ist somit zu bestätigen und der Beschuldigte ist des Parkierens innerhalb des signalisierten Halteverbots bis 60 Minuten im Sinne von Art. 27 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 19 Abs. 2 lit. a VRV und Art. 30 Abs. 1 SSV sowie in Anwendung von Art. 90 Ziff. 1 aSVG schuldig zu sprechen. IV. Strafzumessung 1. Die Vorinstanz hat den Strafraumen und die Grundsätze der Strafzumessung korrekt dargelegt, worauf vorab verwiesen werden kann (Urk. 30 S. 11 f.). Wer eine Verkehrsregel verletzt, wird mit Busse bestraft (Art. 90 Ziff. 1 SVG). Das Gericht bemisst die Busse und Ersatzfreiheitsstrafe je nach den Verhältnissen des Täters so, dass dieser die Strafe erleidet, die seinem Verschulden angemessen ist (Art. 106 Abs. 3 StGB). Bestimmt es das Gesetz nicht anders, so ist der Höchstbetrag der Busse Fr. 10'000.– (Art. 106 Abs. 1 StGB). 2. Das Tatverschulden des Beschuldigten wiegt innerhalb des Tatbestandes der Übertretung leicht. So sind durch sein Verhalten weder Sach- noch Personenschäden entstanden. Es entstand den Behörden zwar insofern Aufwand, als dass sie sein Fahrzeug abschleppen mussten, diese Kosten wurden jedoch (zumindest vorerst) dem Beschuldigten auferlegt. Was die finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten anbelangt, so ist dieser zur Zeit erwerbslos und verfügt über kein Einkommen (Urk. 36/2). Er besucht vom 14. Januar bis 30. April 2014 einen Kurs an der ... University in den USA (Urk. 36/1 S. 2).

- 14 -

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