

**Strassenverkehrsgesetz. Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG. Art. 57 Abs. 1 VRV. Der Führer hat sich zu vergewissern, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsgemäsem Zustand sind. Wie weit die Sorgfaltspflicht eines angestellten Lastwagenchauffeurs zur Überprüfung des Zustandes des Fahrzeuges in Bezug auf die festgestellten Mängel an den Brems scheiben und den Befestigungen der Stossdämpfer geht, wurde bisher nicht höchstrichterlich geklärt. Die Mängel waren vorliegend nicht offensichtlich und es bestanden keine besonderen Umstände, die die beschuldigte Person zu einer genaueren Prüfung des Fahrzeuges hätten anhalten müssen. Das Obergericht folgt der deutschen Rechtsprechung, wonach die Sorgfaltsanforderungen an einen Lastwagenchauffeur überspannt werden, wenn dieser ohne besondere Anhaltspunkte regelmässig die Brems scheiben eines Fahrzeuges durch die Radfelgenlöcher einer Sichtkontrolle unterziehen muss. Dasselbe gilt für die Befestigungen der Stossdämpfer. Der subjektive Tatbestand ist nicht erfüllt und die beschuldigte Person ist vollumfänglich vom Vorwurf der Widerhandlung gegen Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG freizusprechen.**

Obergericht, 14. Januar 2022, OG S 21 14

### **Aus den Erwägungen:**

#### **2. Sachverhalt und Beweiswürdigung**

##### **2.1 Vorwurf**

Mit Strafbefehl vom 14. Januar 2021, der als Anklageschrift gilt (vergleiche Art. 356 Abs. 1 Satz 2 StPO), wurde dem Beschuldigten folgender Sachverhalt vorgeworfen (act. 6 StA):

Die beschuldigte Person führte das Sattelmotorfahrzeug, SHXX/CH und BÜSAXX/DE, in nicht betriebssicherem Zustand (Sattelhänger 2. und 3. Achse links und rechts Brems scheibe eingerissen, Teile des Reibringes ausgebrochen; 1. und 2. Achse links obere Befestigung des Stossdämpfers schadhaft), festgestellt am 15.12.2020, 1225 Uhr in Altdorf, Industriestrasse. Die beschuldigte Person hat die Folgen ihres Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen.

##### **2.2 Feststellungen der Vorinstanz**

Die Vorinstanz hielt in ihrer schriftlichen Urteilsbegründung fest, dass der gelenkte Sattelan hänger am 24. Juli 2020 einer Kontrolle unterzogen worden sei, bei der keine Mängel festgestellt worden seien. Es sei rechtsgenügend erstellt, dass die Brems scheiben an der zweiten Hinterachse links und rechts des Sattelan hängers eingerissen und Teile des Reibringes ausgebrochen gewesen seien (E. 4.1 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Die Vorinstanz kam gestützt auf die Feststellungen der Kantonspolizei Uri, Abteilung Schwerverkehrszentrum, zum Schluss, dass die mangelhaften Brems scheiben die Betriebssicherheit des vom Beschuldigten gelenkten Sattelschleppers gefährdet hätten (E. 4.2.1).

Die mangelhafte Befestigung der Stossdämpfer beziehungsweise das Rostvorkommen sei ebenfalls rechtsgenügend erstellt (E. 4.1. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Die Verkehrssicherheit sei durch die Mängel an der Befestigung der Stossdämpfer nicht beeinträchtigt worden (E. 4.2.2).

### **2.3 Vorbringen der Parteien**

Der Beschuldigte brachte vor, dass das von ihm gelenkte Fahrzeug in vorschriftsgemäsem und verkehrssicherem Zustand gewesen sei. Er bemängelte in Bezug auf den Sachverhalt insbesondere, dass die Vorinstanz sich auf die Angaben der Kantonspolizei Uri, Abteilung Schwerverkehrszentrum (SVZ), stützte, wonach die beschädigten Bremsscheiben in einem Extremszenario hätten auseinanderbrechen, abfallen und andere Verkehrsteilnehmer hätten gefährden können. Dagegen sprächen zahlreiche Umstände, die im Plädoyer vor erster Instanz detailliert ausgeführt worden seien. Entgegen der Ausführungen der Vorinstanz seien die Ausführungen des SVZ nicht «fundiert, nachvollziehbar und glaubhaft». Dasselbe gelte für die vom SVZ beanstandete Luftfederung. Der Bericht des SVZ sei kein Gutachten. Die Schäden an den Bremsscheiben und die angebliche Beschädigung an der Aufhängung der Stossdämpfer seien aufgrund der vorhandenen Beweismittel nicht objektiv hinreichend erstellt.

Die Staatsanwaltschaft machte geltend, auch aufgrund der mangelhaft befestigten Stossdämpfer sei die Betriebssicherheit beeinträchtigt gewesen. Der Umstand, dass der Beschuldigte trotz der mangelhaften Befestigung der Stossdämpfer habe weiterfahren dürfen, ändere daran nichts. In Bezug auf die beanstandeten Bremsscheiben habe die Vorinstanz den Sachverhalt korrekt festgestellt.

### **2.4 Würdigung des Obergerichts**

Wie bereits erwähnt kann die vorinstanzliche Beweiswürdigung im Übertretungsstrafverfahren lediglich beschränkt überprüft werden (siehe E. 1.3). Weder der Beschuldigte noch die Staatsanwaltschaft haben jedoch in ihren Ausführungen ausdrücklich begründet, die vorinstanzliche Sachverhaltsermittlung sei geradezu offensichtlich unrichtig oder beruhe auf einer Rechtsverletzung.

Dass die Vorinstanz auf die von der beim SVZ prüfenden Person, Sachbearbeiter Q, erstellten Unterlagen und Angaben abstütze, erscheint nicht geradezu willkürlich oder rechtswidrig und ist nicht zu beanstanden. Es handelt sich bei den Feststellungen des SVZ nicht um ein Gutachten, sondern um amtliche Berichte und Auskünfte im Sinne von Art. 195 StPO, die ebenfalls im Rahmen der freien Beweiswürdigung zu berücksichtigen sind. Gemäss den Akten waren vier Bremsscheiben am Sattelanhängler eingerissen und Teile des Reibringes ausgebrochen (act. 3 StA). Der Beschuldigte hatte die Mängel unterschriftlich

anerkannt (act. 2 StA). Von den Beschädigungen sind in den Akten vergrösserte Fotos vorhanden (act. 17 StA).

Zu den Bremsscheiben: Die Beschädigungs- und Verschleissbeurteilung von einzelnen Bauteilen erfolgt gemäss Ausführungen des Sachbearbeiters durch den Fahrzeughersteller. Gemäss den Herstellerangaben seien nur radiale Risse im Reibring von maximal 1.5 mm Breite und Tiefe zulässig. Da im vorliegenden Fall ganze Teile des Reibringes ausgerissen gewesen seien, seien die Risse deutlich grösser als die geforderten 1.5 mm gewesen (act. 16 StA S. 2 und Anhang). Die Fotos in der Fotodokumentation sind zwar vergrössert, aber dass es sich dabei nicht um schmale Risse von bis zu 1.5 mm handelt, ist offensichtlich. Der Sachbearbeiter, der die Fahrzeugprüfung vornahm, hielt die Beschädigung für gefährlich, da die Bremsscheibe bei starken Bremsmanövern auseinanderbrechen und die Betriebsbremse des betreffenden Rades unwirksam werden könnte. Im Extremfall könnte durch das Herausschleudern verschlissener Bremssteile eine Gefährdung Dritter entstehen. Aufgrund dieser Beurteilung durfte der Beschuldigte am 15. Dezember 2020 nicht mehr mit den beschädigten Bremsscheiben weiterfahren. Die Bremsscheiben wurden vor Ort im Schwerverkehrszentrum repariert (act. 3 StA). Die Bremsleistung wurde nicht beanstandet (act. 16 StA S. 2).

Zur Befestigung der Stossdämpfer: In der Fotodokumentation ist lediglich ersichtlich, dass sich an den Halterungen Rostspuren befinden (act. 17 StA S. 6 f.). Den schriftlichen Ausführungen des prüfenden Sachbearbeiters gegenüber der Staatsanwaltschaft ist jedoch zu entnehmen, dass die Befestigungen per Hand auf Spiel überprüft worden seien. Dieses Spiel ist auf einem Bild logischerweise nicht sichtbar. Die schadhafte Befestigung der Stossdämpfer wurde nicht vor Ort repariert, sondern der Beschuldigte durfte mit dem Fahrzeug so weiterfahren (act. 3 StA). Im Anzeigerapport der Kantonspolizei wurde festgehalten, dass der Chauffeur technische Mängel, welche die Verkehrssicherheit für die Weiterfahrt nicht gefährden, umgehend zu Hause beheben müsse (act. 1 StA). In der Fotodokumentation des SVZ wurde festgehalten, dass die obere Befestigung des Stossdämpfers beschädigt gewesen sei. Zudem wurde die Wichtigkeit von intakten Stossdämpfern beschrieben und welche Folgen eine Beschädigung haben könnte (act. 17 StA S. 6 f.). Vorliegend waren die Stossdämpfer aber eben nicht defekt, sondern nur die Befestigung war schadhaft, was der prüfende Sachbearbeiter ausdrücklich festhielt (act. 16 StA S. 2). So ist es auch nicht willkürlich, wenn die Vorinstanz annahm, dass durch diesen Schaden keine Gefährdung der Verkehrssicherheit vorlag. Ob das Fahrzeug dadurch nicht den Vorschriften entsprach oder sogar nicht betriebssicher war, sind grundsätzlich Rechtsfragen.

Weiter ist noch festzuhalten, dass das beanstandete Fahrzeug am 24. Juli 2020 von der amtlich anerkannten Überwachungsorganisation DEKRA in Deutschland geprüft und für

mängelfrei befunden worden war (act. 00.01 LGP). Die Bremsscheiben waren durch die Radfelgenlöcher sichtbar (act. 16 StA S. 3).

### **3. Rechtliche Würdigung**

#### **3.1 Rechtliche Grundlagen**

##### **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 Bremsscheiben 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 Luffederung 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.

### **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).

### **3.2 Beurteilung des objektiven Tatbestandes**

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

### **3.3 Beurteilung des subjektiven Tatbestandes**

#### **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).

### **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 Lastentransport 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.