

98/99 16 Strassenverkehrsrecht. Art. 30 Abs. 2 SVG. Art. 67 Abs. 8 VRV. Die Strafe ist nach Massgabe des gesamten überschrittenen Gewichts zuzumessen (Bestätigung der Praxis).

Obergericht, 15. Juli 1999, OG S 99 7

Eine dagegen erhobene Nichtigkeitsbeschwerde wies das Bundesgericht ab, soweit darauf einzutreten war (Urteil vom 29.02.2000, 6S.701/1999)

Aus den Erwägungen des Bundesgerichts:

2. a) Die Vorinstanz führt aus, der Beschwerdeführer habe die Gewichtslimite von 28 t um 16 % überschritten. Das stelle er nicht in Abrede. Umstritten sei, ob die Toleranzmarge von 5 % gemäss Art. 67 Abs. 8 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) in Abzug gebracht werden könne. Es stelle sich die Frage, ob eine Überlast von 11 % (16 % minus 5 %) oder 16 % für die Strafzumessung rechtserheblich sei. Die Toleranzmarge von 5 % dürfe gerade bei leicht einschätzbarer Ladung nicht zum Vornherein einberechnet werden. Die Sorgfaltspflicht des Fahrzeugführers müsse sich auf die Einhaltung der Limite von 28 t beziehen und nicht von 29,4 t. Angesichts der Tatsache, dass die Ladung häufig gewichtsmässig nur mit unverhältnismässigem Aufwand mit genügender Genauigkeit geschätzt werden könne, schütze Art. 67 Abs. 8 VRV den Chauffeur und gewähre ihm eine Toleranz bis zu 5 %. Werde diese Toleranz überschritten, gehe der Gesetzgeber davon aus, dass der Fahrzeugführer es auch an der durch die Toleranzmarge herabgesetzten Sorgfaltspflicht, die sich auf die Einhaltung der Limite von 28 t beziehe, habe fehlen lassen. Er sei für die ganze Überschreitung zu bestrafen.

Auf einen Verbotsirrtum nach Art. 20 StGB könne sich der Beschwerdeführer nicht berufen. Die Voraussetzung des fehlenden Unrechtsbewusstseins sei nicht gegeben. Der Beschwerdeführer hätte im Übrigen auch keine zureichenden Gründe gehabt zur Annahme, er tue nichts Unrechtes.

Bei der Strafzumessung bemerkt die Vorinstanz, das Verschulden des Beschwerdeführers wiege nicht leicht. Er habe 22 Ballen Silofutter transportiert. Gemäss Auskunft des Lieferanten habe eine Balle ein Gewicht zwischen 500 und 800 kg aufgewiesen. Das Leergewicht des Anhängerzuges betrage 15,4 t. Damit sei noch eine Ladung von 12,6 t möglich gewesen. Wäre der Beschwerdeführer bei der Berechnung der Ladung nur vom Durchschnittsgewicht zwischen 500 und 800 kg ausgegangen, also von 650 kg pro Balle, hätte er feststellen müssen, dass er damit die Limite von 28 t bereits um 1,7 t bzw. um rund 6 % überschreite und die Toleranzmarge von 5 % verletze. Der Beschwerdeführer sei ein erfahrener Berufschauffeur. Es wäre ihm zuzumuten gewesen, vor Antritt der Fahrt über eine Waage zu fahren, um das genaue Gewicht der Ladung zu ermitteln. Dass er keine Wägemöglichkeit in zumutbarer Nähe gehabt habe, mache er nicht geltend. Straferhöhungs- und Strafmilderungsgründe seien nicht gegeben. Dass Strafmilderungsgründe vorlägen, sei aus den Akten nicht ersichtlich; es würden auch keine geltend gemacht. Unter Berücksichtigung aller Umstände sei die von der Beschwerdegegnerin beantragte Busse von Fr. 480.-- dem Verschulden angemessen, zumal die Höhe der Busse den kantonalen Richtlinien über das Strafmass und die Abnahme von Kautionen vom Juli 1996 entspreche.

b) Der Beschwerdeführer macht ausschliesslich geltend, die Vorinstanz habe Art. 67 Abs. 8 VRV verletzt, indem sie es abgelehnt habe, die Toleranz von 5 % in Abzug zu bringen. Auch bei Geschwindigkeitsüberschreitungen sei ein Toleranzwert ausdrücklich vorgesehen und dieser werde bei der Berechnung des strafbaren Masses abgezogen.

In einem Schreiben vom 28. Oktober 1996 an einen Aargauer Anwalt führe der Chef der Abteilung Verkehrsregelung/Verkehrspolitik der Hauptabteilung Strassenverkehr des damaligen Bundesamtes für Polizeiwesen aus, die Gewichtstoleranzen nach Art. 67 Abs. 8 und 9 VRV bildeten einen straffreien Rahmen. Als Basis der Strafbarkeit sei das Gewicht massgebend, das die entsprechenden Toleranzwerte übersteige. Dieser Betrachtungsweise folgten auch die Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 7. Mai 1996 über die Gewichtsberechnung beim Transport von Stamm- und Schichtholz auf der Strasse. Aus Gründen der Rechts-

gleichheit sei daher bei den Gewichtsüberschreitungen immer der anwendbare Toleranzwert abzuziehen.

Weiter bringt der Beschwerdeführer vor, auch das Obergericht des Kantons Aargau sei in seinem Urteil vom 11. Dezember 1996 zum Schluss gekommen, dass bei einer Gewichtsüberschreitung die Toleranzmarge von 5 % bei der Strafzumessung vom ermittelten Gesamtgewicht in Abzug zu bringen sei (AGVE 1996, S. 112 f., Nr. 34).

Darauf habe er sich verlassen dürfen, zumal der Entscheid des Aargauer Obergerichtes und die Auskunft des Bundesamtes für Polizeiwesen sowohl bei den Transportunternehmern (ASTAG) als auch bei den Lastwagenfahrern (Routiers Suisses) bekannt gewesen seien. Er habe sich in einem Verbotsirrtum nach Art. 20 StGB befunden.

Die unterschiedliche Auslegung von Art. 67 Abs. 8 VRV durch die Obergerichte der Kantone Aargau und Uri habe zur Folge, dass ein Chauffeur nicht in jedem Kanton gleich behandelt werde. Während er im Kanton Aargau mit der Anrechnung der 5 % rechnen könne, werde ihm dies im Kanton Uri verweigert.

3. Soweit der Beschwerdeführer auf die im kantonalen Verfahren gemachten Ausführungen verweist, kann darauf nicht eingetreten werden. Die Begründung der Nichtigkeitsbeschwerde muss in dieser selber enthalten sein (BGE 106 IV 338 E. 1 mit Hinweisen).

4. a) Fahrzeuge dürfen nicht überladen werden (Art. 30 Abs. 2 SVG). Wer die mit dem Fahrzeugausweis oder der Bewilligung von Gesetzes wegen oder im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen, namentlich über das zulässige Gesamtgewicht, missachtet, wird mit Haft oder mit Busse bestraft (Art. 96 Ziff. 1 Abs. 3 SVG).

Das Gesamtgewicht darf bei Anhängerzügen höchstens 28 t betragen (Art. 9 Abs. 6 lit. c SVG, Art. 67 Abs. 1 lit. a VRV). Überschreitungen der nach Art. 67 Abs. 1 und 3 VRV zulässigen Gewichte der Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen und der zulässigen Gewichte der Motorräder bis zu 5 % und der zulässigen Achsbelastungen nach Art. 67 Abs. 2 VRV bis zu 2 %, in jedem Fall aber bis 100 kg, werden nicht geahndet (Art. 67 Abs. 8 VRV).

Als Beweggründe für die Gesamtgewichtsbeschränkungen gelten etwa die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs, der Schutz der Strassen (für deren Beanspruchung auch die Zahl der Achsdurchläufe massgebend ist) und der Immissionsschutz. Da die Ausmasse und Gewichte der Motorfahrzeuge und Anhängerzüge für die Strasseneigentümer, Strassenbenützer, Fahrzeughalter, Verfrachter und damit für die gesamte Verkehrs- und Volkswirtschaft von grosser Bedeutung sind und deren Festlegung einen primär politischen Entscheid darstellt, sind sie im Strassenverkehrsgesetz selbst verankert (René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, Bern 1984, N 124 und 121 mit Hinweis).

b) Das Gesamtgewicht bei Anhängerzügen darf nach Art. 9 Abs. 6 lit. c SVG höchstens 28 t betragen. Gemäss Art. 9 Abs. 1 SVG erlässt der Bundesrat im Rahmen der folgenden Bestimmungen, d.h. unter anderem im Rahmen von Art. 9 Abs. 6 SVG, Vorschriften über Gewichte der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger. Das hat der Bundesrat getan in Art. 67 VRV. Danach darf das Betriebsgewicht bei Anhängerzügen höchstens 28 t betragen. Überschreitungen bis zu 5 % werden nach Art. 67 Abs. 8 VRV nicht geahndet. Das ändert aber nichts daran, dass die massgebende Limite nach der klaren gesetzlichen Regelung 28 t beträgt. Die Limite liegt nicht bei 28 t plus 5 %, also bei 29,4 t. Bereits ein Anhängerzug mit einem Betriebsgewicht von 28 t und 1 kg ist überladen. Wer einen solchen Anhängerzug lenkt, verstösst gegen Art. 30 Abs. 2 SVG. Der Beschwerdeführer hat die Limite von 28 t unstreitig um rund 16 % überschritten. Der Schuldspruch hat für diese 16 % zu erfolgen, nicht für 11 %, wie das Landgericht angenommen hat. Wenn Art. 67 Abs. 8 VRV sagt, dass eine Gewichtsüberschreitung bis zu 5 % nicht geahndet wird, so handelt es sich dabei der Sache nach um eine Strafbefreiung im Bagatellbereich. Der Grund für die Toleranz liegt darin, dass es in der Praxis oft schwierig ist, das Gewicht der Ladung abzuschätzen. Ein Irrtum insoweit ist deshalb leicht möglich. Art. 52 des Entwurfs zu einem Allgemeinen Teil des

Strafgesetzbuches sieht nun generell eine Strafbefreiung vor, wenn Schuld und Tatfolgen gering sind. Wie dazu in der Botschaft gesagt wird, sollen mit Art. 52 Straftaten erfasst werden, die geringfügig sind in Bezug auf ihre Auswirkungen und in Bezug auf die Schuld des Täters. Das Verhalten des Täters muss zudem als unerheblich erscheinen im Vergleich zu anderen Taten, die nach derselben Gesetzesbestimmung zu verfolgen sind (Botschaft zur Änderung des Schweizerischen Strafgesetzbuches und des Militärstrafgesetzes sowie zu einem Bundesgesetz über das Jugendstrafrecht vom 21. September 1998, BBl 1999 S. 2064). E contrario ergibt sich aus Art. 67 Abs. 8 VRV, dass Gewichtüberschreitungen über 5 % geahndet werden. Entsprechend wird nach Ziff. 300 des Anhangs 1 zur Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996 (SR 741.031) das Überschreiten des zulässigen Gewichts um mehr als 5 %, aber nicht mehr als 7 % (mindestens mehr als 100 kg) bestraft mit Fr. 100.-- Busse; das Überschreiten des zulässigen Gewichts um mehr als 7 %, aber nicht mehr als 9 % (mindestens mehr als 100 kg) mit Fr. 200.-- Busse. Der Beschwerdeführer hat die Limite von 28 t um 16 % und somit um mehr als 5 % überschritten. Er ist zu bestrafen, und zwar für eine Gewichtüberschreitung um 16 %, da er die Limite um dieses Mass überschritten hat und nicht um 11 %. Wenn die Vorinstanz den Abzug von 5 % abgelehnt hat, hat sie kein Bundesrecht verletzt.

Gegen die Höhe der Busse bringt der Beschwerdeführer nichts vor. Er beschränkt die Beschwerde vielmehr ausdrücklich auf die Frage des Abzugs der Toleranz. Damit hat sich das Bundesgericht zur Bussenhöhe nicht zu äussern (vgl. BGE 123 IV 125 E. 1).

c) Soweit der Chef der Abteilung Verkehrsregelung/Verkehrspolitik der Hauptabteilung Strassenverkehr des damaligen Bundesamtes für Polizeiwesen in der vom Beschwerdeführer genannten Auskunft an einen Aargauer Anwalt eine vom vorliegenden Entscheid abweichende Auffassung vertreten hat, bindet dies das Bundesgericht nicht. Dasselbe gilt für die in der Auskunft erwähnten Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements über die Gewichtsberechnung beim Transport von Stamm- und Schichtholz auf der Strasse vom 7. Mai 1996. Solche Weisungen haben keine Gesetzeskraft und binden ein Gericht nicht (BGE 102 IV 271).

In einem Rundschreiben an die für den Strassenverkehr zuständigen Direktionen der Kantone vom 14. Juli 1972 hat im Übrigen das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement die gleiche Auffassung vertreten wie hier. Damals wurde ein Toleranzwert von 2 % eingeführt. Wörtlich heisst es im Rundschreiben:

"Wenn nun aber das Betriebsgewicht anlässlich einer Gewichtskontrolle die straf-freie Toleranzgrenze übersteigt, so muss selbstverständlich die ganze Differenz zwischen dem tatsächlichen Betriebsgewicht und dem zulässigen Gesamtgewicht als strafbare Überladung gewertet werden.

Beispiel:

Ein Anhängerzug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 28'000 kg weist bei der Wägung 29'000 kg Betriebsgewicht auf und übersteigt also die tolerierte Grenze von 28'560 kg. Daher beträgt die strafbare, im Verzeigerungsrapport anzugebende Überladung 1000 kg (29'000 kg - 28'000 kg) und nicht bloss 440 kg (29'000 kg - 28'560 kg)."

d) Einen Abzug der Toleranz von damals 2 % hat der Kassationshof unausgesprochen bereits abgelehnt im unveröffentlichten Urteil vom 29. April 1986 in Sachen Staatsanwaltschaft des Kantons Nidwalden gegen L. Der damalige Beschwerdegegner hatte mit seinem Anhängerzug einen Holztransport durchgeführt. Er überschritt die Limite von 28 t um 4'100 kg, was 14,6 % entspricht. Der Kassationshof kam zum Schluss, die in den Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 26. Juni 1963 vorgesehene Toleranz von 15 % bei der Gewichtsberechnung von Holz nach dem Raummass sei im zu beurteilenden Fall nicht anwendbar. Der Kassationshof führte sodann aus, mit einer Gewichtüberschreitung von 14 % sei der objektive Tatbestand der Widerhandlung gegen Art. 96 Ziff. 1 Abs. 3 SVG erfüllt (E. 6). Dass die Toleranz von 2 % abzuziehen sei, sagte der Kassationshof nicht.

e) Der Abzug der Sicherheitsmarge bei Geschwindigkeitsüberschreitungen ist, wie in Ziff. 303 des Anhangs 1 zur Ordnungsbussenverordnung ausdrücklich gesagt wird, technisch bedingt. Der Abzug erfolgt, weil allfällige Ungenauigkeiten und Störfaktoren der Messgeräte zu berücksichtigen sind. Es wird zu Gunsten des Betroffenen davon ausgegangen, dass er die Höchstgeschwindigkeit nur um das Mass überschritten hat, das sich nach Abzug der Sicherheitsmarge ergibt. Nach den verbindlichen tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz (Art. 277bis Abs. 1 BStP) lässt sich das Gewicht eines Fahrzeuges technisch leicht ermitteln. Ziff. 300 des Anhangs 1 zur Ordnungsbussenverordnung sieht denn auch den Abzug einer technisch bedingten Sicherheitsmarge bei Überschreiten des zulässigen Gewichtes nicht vor. Die Toleranzmarge nach Art. 67 Abs. 8 VRV hat, wie dargelegt, einen anderen Grund. Sie wird gewährt, weil das Gewicht der Ladung häufig nur schwer geschätzt werden kann. Steht das Gewicht aufgrund der amtlichen Wägung fest und ist die Toleranzmarge überschritten, so ist der Täter für die ganze Überschreitung zu bestrafen.

f) Nach den Darlegungen im angefochtenen Urteil fehlte dem Beschwerdeführer das Unrechtsbewusstsein nicht. Das ist eine verbindliche tatsächliche Feststellung (Art. 277bis Abs. 1 BStP; BGE 75 IV 150 E. 3). Die Annahme eines Verbotsirrtums fällt daher ausser Betracht.

5. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann. ...