

BE_ZIVILSTRAF SK 2017 464 vom 22. Januar 2019

BE Obergericht, 2019-01-22, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_SK_2017_464

FR: BE_ZIVILSTRAF SK 2017 464 du 22 janvier 2019

IT: BE_ZIVILSTRAF SK 2017 464 del 22 gennaio 2019

Regeste

Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz | Strassenverkehr

Erwägungen

E. 8

Beweismittel Als Beweismittel liegen der Kammer der Anzeigerapport (inkl. der Geschwindigkeitsmessung; pag. 1), die Lenkerabklärungen (pag. 2), das Fallprotokoll-7 Geschwindigkeit (inkl. Radarbilder; pag. 5 ff.), Fotoaufnahmen des Beschuldigten (als Beilage seiner Berufungserklärung vom 15.12.2017; pag. 74 ff.), das Schreiben der Kantonspolizei vom 15. Februar 2018 und das Eichzertifikat für das Messgerät in Alfermée (pag. 105 ff.) sowie die Einvernahmen des Beschuldigten (pag. 23 ff.; pag. 33 ff.) vor.

E. 9

Vorbringen des Beschuldigten Der Beschuldigte äusserte sich in seiner Berufungserklärung vom 15. Dezember 2017, in deren Präzisierung vom 14. Januar 2018 sowie in seiner Berufungsbe- gründung vom 18. Juni 2018 zum Vorwurf der Geschwindigkeitsüberschreitung (pag. 71 ff.; pag. 90; pag. 125 ff.). Er führte sinngemäss und zusammengefasst aus, dass die Anlage eine «nicht mahnende Installation» bzw. ein «Sniper» oder ein «Heckenschütze» resp. «Bud- getblitzer» sei. Diese nicht mahnende Installationsart sei bewusst gewählt worden, um die grösstmögliche Ahndung der Übertretungen und Einnahmen zu erzielen. Unter dem Verkehrsberuhigungskonzept N5 sei diese Anlage vor ca. zehn Jahren in Betrieb genommen worden (pag. 71). Nach über zehn Jahren im Betrieb der of- fensichtlich nicht ausreichend wirksamen baulichen, plakativen, mahnenden Mass- nahmen sei das Ziel der Verkehrssicherheitserhöhung offensichtlich nicht erreicht worden. Ansonsten würden ja keine nennenswerten Unfälle mehr passieren. Schliesslich äusserte sich der Beschuldigte zur Beschilderung, wonach vor dem ersten Radarmessgerät ein Wechsel der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h stattfinde und dies nur mit einem einzigen Schild ausgewiesen sei. Schliesslich werde die Strecke vor der zweiten Radarmessanlage mit vier weiteren Schildern der Höchstgeschwindigkeit 60 km/h ausgewiesen. Dass das erste Ra- darmessgerät der Verkehrssicherheit dienen soll, sei nicht nachvollziehbar. Ferner sei bekanntermassen umstritten, dass die Strasse am linken Bielerseeufer einer klassischen Innerortsstrecke gleiche (pag. 72). Er zweifle die rechtliche Grundlage an, wonach es zulässig sein solle, mittels zweifelhafter Verkehrsüberwachung Gel- der von der steuerzahlenden Bevölkerung zu kassieren. Schliesslich führte er aus, dass das Eichprotokoll der ersten Radaranlage immer noch nicht vorliege. Die doch recht betagte Anlage könne ja fehlerhaft funktionieren (pag. 73). In seinem Schrei- ben vom 14. Januar 2018 bezog er sich erneut auf die gesetzliche Grundlage für zweifelhafte Verkehrsüberwachungsanlagen zum Zwecke der

Geldeinnahme sowie auf die Funktionsfähigkeit der Radaranlage (pag. 90). Schliesslich führte er in seiner Berufungsbegründung aus, dass durch das Eichzertifikat (ohne Messprotokoll) nicht zweifelsfrei bewiesen sei, dass diese Anlage richtig funktioniere und warf dabei die Frage nach der Existenz eines Messprotokolls für diese «alte Anlage» auf. Darüber hinaus bezog er sich auf Manipulationen der Messanlage, welche er anlässlich der Ortsbegehung vom _____ festgestellt habe (pag. 125 f.).

E. 10

zug auf die Problematik der Mehrfachbeschilderung, dass dieses Schild in Kombination mit dem Ortsschild in Fahrtrichtung rechts stehe (pag. 72). Im Rahmen der erstinstanzlichen Hauptverhandlung nahm er sodann auf das Signal auf der linken Strassenseite Bezug und brachte vor, dass dieses Schild eine «Placeboübung» sei. Er warf die Frage auf, welcher Autofahrer in einer Rechtskurve nach links schaue und beantwortete diese Frage sogleich selbst mit «Keiner!» (pag. 33, Z. 39 ff.). In seiner Berufungserklärung ergänzte er, dass dieses Schild jederzeit durch den Gegenverkehr verdeckt sein könne (pag. 72). Gemäss der Vorinstanz könne dem Google-Maps-Auszug entnommen werden, dass sich vor der Radaranlage und insbesondere noch vor der Kurve auf jeder Strassenseite jeweils ein gut ersichtliches Schild, welches die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h beschränke, befände. Sie setzte sich mit den Einwänden des Beschuldigten auseinander und gelangte zum Ergebnis, dass die Signale rechtzeitig hätten erkannt werden können und sich das Schild – wenn überhaupt in einer Kurve – in einer sehr leichten Rechtskurve befunden habe, welche die Wahrnehmbarkeit des Schildes in keiner Art und Weise eingeschränkt habe (pag. 54 f., S. 9 f. der Urteilsbegründung). Nach der Rechtsprechung verpflichten Gebots- und Verbotssignale nur, wenn sie klar und ohne Weiteres in ihrer Bedeutung erkennbar sind. Ein Signal muss leicht und rechtzeitig erkannt werden können, wobei der Massstab eines Fahrzeuglenkers zugrunde zu legen ist, der dem Strassenverkehr die notwendige und von ihm vernünftigerweise zu erwartende Aufmerksamkeit zuwendet (Urteil des Bundesgerichts 1C_52/2008 vom 25.09.2009 E. 3.1.1.3 mit Hinweis). Die Vorinstanz wies zutreffend darauf hin, dass die Höchstgeschwindigkeit gemäss dem Google-Maps-Ausdruck mit 60 km/h angezeigt werde (pag. 54, S. 9 der Urteilsbegründung). Gemäss Art. 103 Abs. 1 SSV stehen Signale am rechten Strassenrand. Sie können am linken Strassenrand wiederholt, über die Fahrbahn gehängt, auf Inseln gestellt oder in zwingenden Ausnahmefällen ausschliesslich links angebracht werden. Vorliegend befindet sich eine Tafel auf der rechten Strassenseite gemeinsam mit dem Ortsschild Alfermée und eine andere auf der linken Strassenseite (pag. 35a), womit die gesetzlichen Anforderungen an den Standort erfüllt sind. Darüber hinaus ergeben sich aufgrund des Google-Maps-Ausdrucks keinerlei Hinweise darauf, wonach die freie Sicht auf die Signale eingeschränkt wäre. Diese stehen frei und sind gut erkennbar. Die Vorinstanz weist darüber hinaus zu Recht darauf hin, dass sich das rechte Signal noch vor der Rechtskurve befände (pag. 54, S. 9 der Urteilsbegründung). Die Erkennbarkeit des primären Schildes wird zudem durch das zusätzlich angebrachte Ortsschild «Alfermée» verstärkt. Der Beschuldigte bringt vor, dass das linke Schild jederzeit durch Gegenverkehr verdeckt sein könne (pag. 72). Wird dieses Schild durch ein Fahrzeug verdeckt, so bleibt das rechte Schild wahrnehmbar und umgekehrt. Die Ausnahmesituation, dass beide Signaltafeln gleichzeitig durch Fahrzeuge verdeckt sind, kann theoretisch nicht ausgeschlossen werden. Eine solche Ausnahmesituation ist vorliegend jedoch nicht gegeben. Der Beschuldigte bestätigte selbst, dass das 60er-Schild rechts mit dem Ortsschild kombiniert sei (pag. 34, Z. 9 f.). Es liegen darüber hinaus keine Hinweise vor, wonach beide Schilder zur gleichen Zeit verdeckt

gewesen wären.

E. 10.1

Täterschaft Nicht zu beanstanden ist das Ergebnis der Vorinstanz, wonach der Beschuldigte der fotografierte Lenker gewesen sei (pag. 52, S. 7 der Urteilsbegründung). Zur Begründung führte sie aus, dass die vorgenommene Lenkerermittlung zum Beschuldigten als Halter des Kontrollschildes C._____ geführt habe. Die Aussage, ob er der Lenker gewesen sei, habe dieser allerdings verweigert. Auf den Radarfotos vom 1. Dezember 2016 sei sowohl das Fahrzeug mit der Kontrollschildnummer C._____ als auch ein männlicher Fahrer als Fahrzeuglenker erkennbar gewesen. Da der Beschuldigte zum Zeitpunkt der erstinstanzlichen Hauptverhandlung noch Halter des genannten Kontrollschildes gewesen sei und gestützt auf die persönliche Wahrnehmung des Beschuldigten anlässlich der Hauptverhandlung, sei für die Vorinstanz zweifelsfrei erwiesen, dass der Beschuldigte der fotografierte Lenker sei (pag. 52, S. 7 der Urteilsbegründung). Es liegen keine Anhaltspunkte vor, an dieser persönlichen Einschätzung zu zweifeln. Darüber hinaus verweigerte der Beschuldigte zwar die Aussage zu seiner Lenkereigenschaft, wies den gegen ihn erhobenen Vorwurf jedoch nicht weiter von sich weg. So antwortete er gegenüber der Staatsanwaltschaft auf die Frage, weshalb er Einsprache erhoben habe, sodann einleitend, dass er mit der physikalischen Gegebenheit der Radaranlage nicht einverstanden sei (pag. 24, Z. 32). Anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung ergänzte er, dass unter anderem der drohende Führerscheinentzug Grund für die Einsprache gewesen sei (pag. 33, Z. 26 f.). Schliesslich bestätigte er, Halter des Kontrollschildes C._____ zu sein (pag. 33, Z. 24). Darüber hinaus bezog sich der Beschuldigte auf die eingangs erwähnten Einwände. In Übereinstimmung mit der Vorinstanz kommt die Kammer zum Schluss, dass der Beschuldigte seinen D._____ mit dem Kontrollschild C._____ am 1. Dezember 2016 um ._____ Uhr auf der Hauptstrasse in Tüscherz-Alfermée gelenkt hat.

E. 10.2

Qualifikation als Innerortsstrecke Der Beschuldigte erhob sowohl gegenüber der Staatsanwaltschaft als auch anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung den Einwand, dass nicht klar sei, ob die fragliche Strecke Schnellstrassencharakter aufweise (pag. 24, Z. 32 ff.; pag. 33, Z. 29 ff.). In seiner Berufungserklärung vom 15. Dezember 2017 führte er ebenfalls aus, dass umstritten sei, ob die Strasse am linken Bieler Seeufer einer klassischen Innerortsstrecke gleiche (pag. 72). Die Vorinstanz qualifizierte die fragliche Strecke als Innerortsbereich. Um Wiederholungen zu vermeiden, kann vorab auf deren zutreffende Erwägungen verwiesen werden (pag. 52 ff., S. 7 ff. der Urteilsbegründung). Der Bundesrat kann nach Art. 32 Abs. 2 SVG die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen beschränken. Der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit

9 nach Art. 4a der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) gehen abweichende signalisierte Höchstgeschwindigkeiten (vgl. Art. 4a Abs. 5 VRV und Art. 22 ff. der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]) vor. Gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften 50 km/h; ausserhalb von Ortschaften beträgt sie 80 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV). Beginn und Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit werden durch Signale markiert. Ob eine Strecke optisch nicht deutlich im Innerortsbereich liegt, ist für die Frage der Verkehrsregelverletzung unerheblich (WEISSENBERGER, in: Kommentar

Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2015, N 31 f. zu Art. 32). Die Vorinstanz hat zutreffend erwogen, dass der Innerortsbereich gemäss Art. 1 Abs. 4 SSV unter anderem beim Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» beginne (pag. 53, S. 8 der Urteilsbegründung). Der Bereich «innerorts» endet unter anderem beim Signal «Ortsende auf Hauptstrassen». Gemäss Art. 1 Abs. 4 SSV beginnt der Bereich «ausserorts» dagegen beim Signal «Ortsende auf Hauptstrassen» oder «Ortsende auf Nebenstrassen» und endet beim Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» oder «Ortsbeginn auf Nebenstrassen». Zudem ist es zulässig, die Höchstgeschwindigkeiten innerorts auf 60 km/h, 70 km/h oder 80 km/h zu erhöhen (Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV), weshalb auch bei einer Signalisation der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ein Innerortsbereich vorliegen kann (Urteil des Bundesgerichts 6B_622/2009 vom 23.10.2009 E. 2.4). Auf dem Google-Maps-Ausdruck ist ersichtlich, dass auf der Hauptstrasse am Ortsbeginn von Alfermée sowohl ein Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» (SSV, Anhang 2, Signal 4.27) als auch ein Signal «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» (SSV, Anhang 2, Signal 2.30) stehen. Das erste Radarmessgerät folgt erst später in Fahrtrichtung Neuenburg, weshalb erstellt ist, dass der Beschuldigte an diesen Schildern vorbeifuhr, was nicht weiter bestritten wird. Ebenso wenig bestreitet der Beschuldigte, dass das rechte Schild mit der Höchstgeschwindigkeit 60 km/h mit dem Ortsschild kombiniert ist (pag. 34, Z. 9 f.). Insofern ist nicht ersichtlich, welche Schlussfolgerung der Beschuldigte aus seinen Ausführungen zieht, wonach sich der Autofahrer nach der ersten Radaranlage im 60er-Bereich befinde und im weiteren Strassenverlauf anhand weiterer vier Schilder darauf aufmerksam gemacht werde, dass die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h betrage. Jedenfalls kann er aus dieser Beschilderung, welche die Autolenker auf die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h aufmerksam machen, nichts zu seinen Gunsten ableiten. In Übereinstimmung mit der Vorinstanz ist davon auszugehen, dass die fragliche Strecke als Innerortsbereich zu qualifizieren ist.

E. 10.3

Ausreichende und genügend wahrnehmbare Signalisation der Höchstgeschwindigkeit Der Beschuldigte machte gegenüber der Staatsanwaltschaft geltend, dass sich vor der Radaranlage nur ein 60er-Schild befinde, welches in einer leichten Rechtskurve, genau im Scheidepunkt, suboptimal installiert sei. Es könne nur während eines «Millisekundenbereichs» gesehen werden (pag. 24, Z. 35 ff.). Sowohl anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung als auch in seiner Berufungserklärung erhob er erneut den Einwand, dass sich vor der ersten Radaranlage nur ein Schild befinde (pag. 33, Z. 33; pag. 72). In seiner Berufungserklärung ergänzte er in Be-

E. 10.4

Sinn und Zweck der Radaranlage bzw. der Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit Der Beschuldigte bezeichnete die Radaranlage in seiner Berufungserklärung vorliegend als eine «nicht mahnende Installation bzw. einen Sniper oder auf Deutsch Heckenschütze [...]». Im Volksmund gerne „Budgetblitzer“ genannt.» (pag. 71). Damit rügte er – wie bereits anlässlich der Einvernahme durch die Staatsanwaltschaft (pag. 55 f.) und der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (pag. 34, Z. 14) – dass die Anlage bzw. die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h mehr mit Geldeinnahmen als mit der Verkehrssicherheit zu tun habe (pag. 71 f.). Das Bundesgericht hielt in seinem Entscheid 6B_622/2009 vom 23. Oktober 2009 fest, dass die Geschwindigkeitssignalisation von 60 km/h im Ortsteil Alfermée seit dem 14. Dezember 2006 infolge Bauarbeiten und seit dem 31. Mai 2007 definitiv bestehe (E. 3.5). Sodann stellte die Vorinstanz zutreffend fest, dass

Abweichungen von allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten gemäss Art. 4a VRV zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion übermässiger Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs möglich sind (Art. 108 Abs. 1 SSV; pag. 55, S. 10 der Urteilsbegründung). Wie bereits in Ziffer 10.2 festgehalten, handelt es sich bei der fraglichen Strecke um einen Innerortsbereich. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit liegt bei zulässigen 60 km/h (Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV) und liegt damit 10 km/h höher als die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gemäss Art. 4a VRV. Entgegen den Ausführungen des Beschuldigten liegt der Grund einer Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht immer nur in der Verkehrssicherheit. Weitere Gründe können die Reduktion übermässiger Umweltbelastung oder die Verbesserung des Verkehrsablaufs sein. Vorliegend dürften ferner Massnahmen zur Verkehrsberuhigung massgebend sein, wie bereits aus dem Titel des Konzepts N5 linkes Bielerseeufer hervorgeht. Damit ist die Rüge des Beschuldigten, wonach die Radaranlage mehr der Geldeinnahme als der Verkehrssicherheit diene, nicht zu hören.

E. 10.5

Fazit Damit ist erstellt, dass der Beschuldigte am 1. Dezember 2016 mit seinem Personwagen (Kontrollschild C._____) auf der Hauptstrasse Tüscherz-Alfermée, Alfermée in Fahrtrichtung Neuenburg mit einer Geschwindigkeit von 82 km/h gemessen wurde und damit die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit innerorts um 17 km/h überschritt.

E. 11

Zusammenfassend geht die Kammer deshalb davon aus, dass das Schild mit der Höchstgeschwindigkeit 60 km/h gut und rechtzeitig erkennbar gewesen ist und nicht durch Hindernisse verdeckt wurde. Hinsichtlich der Geltungsdauer und der Wiederholungspflicht der signalisierten Höchstgeschwindigkeit kann auf Art. 16 Abs. 2 SSV und die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (pag. 55, S. 10 der Urteilsbegründung).

E. 11.1

Objektiver und subjektiver Tatbestand Wer die Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG mit Busse bestraft. Nach Art. 32 Abs. 1 SVG ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren oder nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unsichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzeigungen sowie vor Bahnübergängen. Abs. 2 ermächtigt den Bundesrat für alle Strassen Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erlassen. Gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG sind Signale und Markierungen, worunter auch Geschwindigkeitsbeschränkungen fallen, zu befolgen.

E. 11.2

Subsumtion Die Geschwindigkeit an besagter Stelle auf der Hauptstrasse in Tüscherz-Alfermée, Fahrtrichtung Neuenburg, wurde gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 4a Abs. 5 VRV i.V.m. Art. 22 und Art. 108 SSV auf 60 km/h beschränkt und signalisiert. Aufgrund der Signalisation durfte der Beschuldigte, selbst wenn diese sowie die Strassenverhältnisse nicht seiner Vorstellung eines Innerortsbereichs entsprachen, nicht

davon ausgehen, dass er in einem Ausserortsbereich fuhr. Das Bundesgericht wies darauf hin, dass sich aus dem Umstand, wonach sich eine Strecke optisch nicht deutlich im Innerortsbereich befindet, nichts zu Gunsten des Fahrers ableiten lassen könne. Die Signale «Ortsbeginn» und «Ortsende» würden den Inner- und Ausserortsbereich unabhängig von der im Einzelfall bestehenden Überbauungsdichte, der Strassenoptik sowie der geltenden Geschwindigkeitslimite abgrenzen (BGer 6B_622/2009 vom 23. Oktober 2009 E. 2.5 und 2.6). Der Beschuldigte überschritt diese signalisierte Höchstgeschwindigkeit um

E. 12

IV. Rechtliche Würdigung 11. Einfache Verkehrsregelverletzung durch Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit um 17 km/h

E. 17

km/h am 1. Dezember 2016 in Tüscherz-Alfermée, Hauptstrasse, schuldig gemacht. Die einfache Verkehrsregelverletzung wird nach Art. 90 Abs. 1 SVG mit Busse bestraft. 13. Konkrete Strafzumessung Die Vorinstanz verweist für die Strafzumessung auf die entsprechenden Richtlinien des Verbandes Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS), welche für eine Überschreitung der allgemeinen, fahrzeugbedingten oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der technisch bedingten Sicherheitsmarge bei einer Überschreitung von 16 bis 20 km/h innerorts bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50/60 km/h eine Busse von CHF 400.00 vorsehen. Dies entspricht sowohl der aktuellen Fassung (Stand 01.01.2019, S. 22) als auch der zur Begehungszeit geltenden Fassung (Stand 01.07.2015, S. 22). Der Beschuldigte überschritt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit innerorts auf einer Hauptstrasse um netto 17 km/h. Dabei handelte er fahrlässig. Er brachte vor, dass diese Strasse einen Schnellstrassencharakter aufweise und nicht einer klassischen Innerortsstrasse gleiche. Im Übrigen lassen sich keine besonderen Beweggründe für sein Verhalten ausmachen. Der Beschuldigte schilderte die Beschilderung der Höchstgeschwindigkeiten sehr konkret und führte aus, dass sowohl rechts als auch links ein Schild mit der Höchstgeschwindigkeit 60 km/h vorhanden ist, wobei das rechte Schild in Kombination mit dem Ortsschild aufgeführt ist. Damit wäre es für ihn ohne Weiteres möglich gewesen, sich an die signalisierte Höchstgeschwindigkeit zu halten. Der Beschuldigte ist wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln vorbestraft (pag. 123), was sich strafferhöhend auswirkt. Der drohende Führerscheinentzug ist strafmindernd zu berücksichtigen, da der Beschuldigte als E._____ für die F._____ verantwortlich und zur Ausübung seines Berufes auf sein Fahrzeug angewiesen ist. Bis auf die Vorstrafe geben das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass. Der Beschuldigte hat sich im Strafverfahren stets korrekt verhalten, was erwartet werden darf und neutral zu werten ist.

14 Die Kammer erachtet in Übereinstimmung mit der Vorinstanz unter Berücksichtigung der Tat- und Täterkomponenten eine Busse in der Höhe von CHF 400.00 als dem Gesamtverschulden des Beschuldigten angemessen. Die Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse wird auf 4 Tage festgesetzt (vgl. Art. 106 Abs. 2 StGB i.V.m. Art. 102 Abs. 1 SVG). VI. Kosten und Entschädigung Fällt die Rechtsmittelinstanz selber einen neuen Entscheid, so befindet sie darin auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung (Art. 428 Abs. 3 StPO). Die beschuldigte Person trägt die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Angesichts des Ausgangs des oberinstanzlichen Verfahrens ist die erstinstanzliche Kostenliquidation zu

bestätigen. Dem Beschuldigten sind die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'350.00 zur Bezahlung aufzuerlegen. Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte ist mit seinem Anliegen unterlegen. Die Kosten des Berufungsverfahrens sind folglich dem unterliegenden Beschuldigten aufzuerlegen. Die Verfahrenskosten werden bestimmt auf CHF 1'200.00 (Art. 24 Bst. a des Verfahrenskostendekrets [VKD; BSG 161.12]). Eine Entschädigung im Sinne von Art. 429 oder Art. 436 StPO ist bei diesem Ausgang des Verfahrens nicht geschuldet. VII. Verfügungen Gestützt auf Art. 104 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 123 Abs. 1 Bst. b der Verkehrsregelverordnung (VZV; SR 741.51) ist das Urteil auf Verlangen im Einzelfall dem zuständigen Strassenverkehrsamt mitzuteilen. In den Akten findet sich ein Ersuchen des Verkehrsamts des Kantons G._____ vom 3. Mai 2018 um Mitteilung des rechtskräftigen Entscheides (pag. 116). Das Dispositiv ist demnach dem Verkehrsamt des Kantons G._____ nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der Rechtsmittelbehörde mitzuteilen.

15 VIII. Dispositiv Die 1. Strafkammer erkennt: I. A._____ wird schuldig erklärt: der einfachen Verkehrsregelverletzung durch Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit innerorts um netto 17 km/h, begangen am 1. Dezember 2016 in Tüscherz-Alfermée, Alfermée, Hauptstrasse und in Anwendung der Art. 47, 106 StGB Art. 27 Abs. 1, 32 Abs. 2, 90 Abs. 1 SVG Art. 4a, 5 VRV Art. 22, 108 SSV Art. 426, 428 StPO verurteilt: 1. zu einer Übertretungsbusse von CHF 400.00. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 4 Tage festgesetzt; 2. zur Bezahlung der erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'350.00. 3. zur Bezahlung der oberinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'200.00. II. 1. Zu eröffnen: - dem Beschuldigten/Berufungsführer - der Generalstaatsanwaltschaft Mitzuteilen: - der Vorinstanz - dem Verkehrsamt des Kantons G._____, Abteilung Massnahmen (nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der Rechtsmittelbehörde)

16 Bern, 22. Januar 2019 Im Namen der 1. Strafkammer Der Präsident: Oberrichter Vicari Die Gerichtsschreiberin: Volkmandt Rechtsmittelbelehrung Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung der schriftlichen Begründung beim Bundesgericht, Av. du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in Strafsachen gemäss Art. 39 ff., 78 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110) geführt werden. Die Beschwerde muss den Anforderungen von Art. 42 BGG entsprechen.

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