

BE_ZIVILSTRAF SK 2020 101 vom 3. August 2020

BE Obergericht, 2020-08-03, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_SK_2020_101

FR: BE_ZIVILSTRAF SK 2020 101 du 3 août 2020

IT: BE_ZIVILSTRAF SK 2020 101 del 3 agosto 2020

Regeste

Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz | Strassenverkehr

Erwägungen

E. 1

Erstinstanzliches Urteil Mit Urteil des Regionalgerichts Berner Jura-Seeland (Einzelgericht; nachfolgend: Vorinstanz) vom 10. Januar 2020 wurde A._____ (nachfolgend: Beschuldigter) der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln durch Überschreiten allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) festgelegten Geräte- und Messunsicherheit innerorts um 17 km/h, begangen am 25. Januar 2019 in Tüscherz-Alfermée, Alfermée, Hauptstrasse, schuldig erklärt und zu einer Übertretungsbusse von CHF 400.00 verurteilt. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wurde auf vier Tage festgesetzt. Ferner wurde der Beschuldigte zur Bezahlung der erstinstanzlichen Verfahrenskosten in der Höhe von CHF 1'250.00 verurteilt (pag. 50 ff.).

E. 2

Berufung Mit Eingabe vom 6. Juni 2019 (Anmerkung der Kammer: Offensichtlich fehlerhaft datiert; Postaufgabe vom 17. Januar 2020, vgl. pag. 59) verlangte der Beschuldigte bei der Vorinstanz die Begründung dieses Urteils (pag. 58). Am 20. Januar 2020 ersuchte die Vorinstanz den Beschuldigten um Mitteilung, ob er lediglich eine Begründung des Urteils wünsche oder ob er ein Rechtsmittel einreichen wolle (pag. 61). Der Beschuldigte teilte mit Eingabe vom 4. Februar 2020 sinngemäss u.a. mit, dass er gegen den Entscheid ein Rechtsmittel ergriffen habe und er nach Erhalt des begründeten Urteils seine Berufung begründen könne (pag. 64). Die Berufungsanmeldung ist demnach mit Eingabe vom 6. Juni 2019 (Postaufgabe vom 17. Januar 2020) fristgerecht erfolgt. Die schriftliche Urteilsbegründung der Vorinstanz datiert vom 2. März 2020 (pag. 70 ff.) und wurde den Parteien mit Verfügung vom 2. März 2020 zugestellt (pag. 83 f.). Am 26. März 2020 reichte der Beschuldigte form- und fristgerecht die Berufungserklärung ein (pag. 91 ff.). Mit Verfügung vom 31. März 2020 wurde von der Berufungserklärung des Beschuldigten Kenntnis genommen und gegeben. Gleichzeitig wurde der Generalstaatsanwaltschaft Gelegenheit eingeräumt, innert angesetzter Frist Anschlussberufung zu erklären oder begründet ein Nichteintreten auf die Berufung zu beantragen. Zudem wurden die Parteien aufgefordert innert 20 Tagen mitzuteilen, ob sie mit der Durchführung eines schriftlichen Verfahrens einverstanden sind (pag. 95 f.). Die Generalstaatsanwaltschaft verzichtete mit Eingabe vom 6. April 2020 auf die Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren (pag. 100). Der Beschuldigte erklärte sich mit Schreiben vom 24. April 2020 mit der Durchführung eines schriftlichen Verfahrens nicht einverstanden (pag. 101). Mit Verfügung vom 6. Mai 2020 wurde gestützt auf Art. 406 Abs. 1 Bst. c der Schweizerischen Strafprozessordnung

vom 5. Oktober 2007 (StPO; SR 312.0) die Durchführung eines schriftlichen Verfahrens angeordnet. Dies mit der Begründung, dass es in der Kompetenz des Berufungsgerichts liege, das schriftliche Verfahren einzuschlagen, wenn ausschliesslich Übertretun-

E. 3

Anträge des Beschuldigten Mit der Berufungserklärung vom 26. März 2020 stellte der Beschuldigte folgende Anträge (pag. 92): [...] Daher beantragt der Unterzeichnende, dass er 1. auf Grund der Umstände annehmen durfte, sich noch immer in der 80 km/h-Zone zu befinden; da er aber nur mit 77 km/h gefahren ist, liegt keine Übertretung des Strassenverkehrs-Gesetzes (SVG) vor, womit das Urteil der Vorinstanz aufzuheben und der Beklagte frei zu sprechen ist; 2. eventualiter mit höherer Aufmerksamkeit diese Situation hätte vermeiden können, womit zwar eine Strafe verhängt werden kann, die jedoch gemildert werden muss. Zur Begründung seiner Anträge machte der Beschuldigte im Wesentlichen das Vorliegen eines Sachverhaltsirrtums geltend und führte hierzu aus, dass er im Tatzeitpunkt der irrigen Vorstellung unterlag, sich in einer Ausserortszone mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h und nicht in einer Innerortszone mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h zu befinden.

E. 4

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

E. 5

Vorwurf gemäss Strafbefehl vom 13. März 2019 Dem Beschuldigten wird mit Strafbefehl der Regionalen Staatsanwaltschaft Berner Jura-Seeland (nachfolgend: Staatsanwaltschaft) vom 13. März 2019 – welcher als Anklageschrift gilt (Art. 356 Abs. 1 StPO) – vorgeworfen, dass er am 25. Januar 2019 um ._____ Uhr in Tüscherz-Alfermée (Hauptstrasse) im Fahrzeug mit der Kontrollschildnummer ._____ die Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit innerorts um 17 km/h überschritten habe (pag. 6 f.).

E. 6

Beweisergebnis der Vorinstanz Die Vorinstanz gelangte nach Würdigung sämtlicher Beweise zu folgendem Beweisergebnis (pag. 80, S. 11 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung): In sachverhaltlicher Hinsicht ist zusammenfassend festzuhalten, dass der Beschuldigte mit dem Personenwagen mit der Kontrollschildnummer ._____ am 25.01.2019 um ._____ Uhr in Tüscherz-Alfermée, Alfermée, Hauptstrasse, in Richtung Neuenburg mit 77 km/h in eine Geschwindigkeitskontrolle fuhr. Auf dieser Innerortsstrecke besteht zu Recht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h, welche nicht willkürlich und auch bei diffusen Lichtverhältnissen gut sichtbar signalisiert ist. Der Beschuldigte hätte ohne weiteres mit dieser Beschränkung der Geschwindigkeit rechnen müssen.

E. 7

Unbestrittener und bestrittener Sachverhalt Unbestritten ist, dass der Beschuldigte mit einem Personenwagen der Marke B._____ (Kontrollschildnummer ._____) am 25. Januar 2019 um ._____ Uhr auf der Hauptstrasse Tüscherz-Alfermée in Fahrtrichtung Neuenburg unterwegs war und von einem Radargerät erfasst wurde. Der Beschuldigte bestreitet dabei nicht, mit einer Geschwindigkeit von 82 km/h brutto bzw. 77 km/h netto gefahren zu sein. Unbestritten ist sodann, dass es sich bei der besagten Strecke um eine

Innerortsstrecke mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h handelt. Der Anklagesachverhalt ist damit in objektiver Hinsicht erstellt. Bestritten ist hingegen, ob sich der Beschuldigte in einem Irrtum über die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der fraglichen Strecke befunden hat, indem er davon ausgegangen ist, diese betrage 80 km/h anstatt der tatsächlich ausgeschilderten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Vor oberer Instanz nicht mehr in Frage gestellt wurde der Sinn und Zweck der Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der besagten Strecke. Es kann hierzu auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (pag. 79 f., S. 10 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung).

E. 8

Beweismittel Als Beweismittel liegen der Kammer der Anzeigerapport vom 7. März 2019 (pag. 1), die Lenkerabklärungen (pag. 2 f.), die Fotodokumentation der Staatsanwaltschaft vom 27. März 2019 (pag. 13 ff.) sowie die Aussagen des Beschuldigten anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vor (pag. 47 ff.). Soweit notwen-

5 dig wird im Rahmen der nachfolgenden Beweiswürdigung näher auf die vorliegenden Beweismittel eingegangen.

E. 9

Beweiswürdigung der Kammer

E. 9.1

Vorbemerkungen Für die theoretischen Grundlagen der Beweiswürdigung kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (pag. 76, S. 7 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Wie hiavor bereits festgehalten (vgl. Ziff. 4), beschränkt sich die Überprüfung des vorinstanzlich festgestellten Sachverhalts auf offensichtlich unrichtige Feststellungen (willkürliche Feststellung des Sachverhalts). Die vom Beschuldigten vorgebrachte Rüge (vgl. Ziff. 3 hiavor), wonach er nicht wusste, dass er sich im Tatzeitpunkt in einer Innerortszone mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h befinde, wurde bereits im Einspracheverfahren vor der Staatsanwaltschaft sowie anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung geltend gemacht und ist daher vorliegend zulässig.

E. 9.2

Würdigung

E. 9.2.1

Zum Innerortscharakter Bereits bei der Staatsanwaltschaft machte der Beschuldigte geltend, dass die Tatstrecke keinen Innerortscharakter aufweise, weil sie das Dorf umfahre und wie eine Schnellstrasse wirke. Es gebe keine Ampeln, Kreuzungen oder Fussgängerstreifen auf der Strecke. Der Strassencharakter ändere sich erst bei der Einfahrt in Biel. Die Geschwindigkeitsänderungen seien für Automobilisten nicht nachvollziehbar, insbesondere wenn die Strecke nicht regelmässig gefahren werde, was bei ihm der Fall sei (pag. 22 f.). An diesen Einwänden hielt der Beschuldigte auch in seinem Schreiben an die Vorinstanz vom 6. Juni 2019 fest (pag. 33 f.): Wiederum führte er aus, dass der besagte Streckenabschnitt keinen Innerortscharakter aufweise, da keinerlei Querungen oder Fussgängerstreifen vorliegen würden und die Strasse das Dorf nicht durchquere, sondern umfahre und die Strasse beidseits gesichert sei. Da die Strasse keinerlei Gefährdungen mit

sich bringe, sei die Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für aufmerksame Automobilisten willkürlich, nicht ersichtlich und keineswegs logisch. Der Beschuldigte führte weiter aus, dass auf der Strecke Tüscherz-Alfermée keine eindeutigen Verhältnisse vorliegen würden und ein vorsichtiger und aufmerksamer Automobilist deswegen nicht mit einer Begrenzung der Geschwindigkeit auf 60 km/h rechnen müsse. Gleichermassen führte der Beschuldigte auch vor oberer Instanz aus, dass die Strasse ab dem Ende der Stadt Biel einen gleichbleibenden Charakter aufweise und es kein Unterschied zwischen dem Strassencharakter vor und nach dem Ortsschild (Anmerkung der Kammer: gemeint ist wohl das Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» mit dem Schriftzug «Alfermée» in Fahrtrichtung Neuenburg) erkennbar sei (pag. 91). Der Beschuldigte bestreitet konsequent, dass er den Innerortscharakter der befahrenen Strasse hätte erkennen müssen. Dies obwohl es sich bei ihm – wie er weiter ausführte – um einen erfahrenen und sicheren Automobilisten handle, der jedes Jahr über 80'000 Kilometer in der ganzen Schweiz zurücklege. Dass er ein erfahrener Automobilist sei, wiederholte der Beschuldigte auch anlässlich der Einver-

6 nahme im Rahmen der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (pag. 47, Z. 20). Die Kammer hat an dieser Aussage keine Zweifel. Der Beschuldigte verkennt aber, dass es für die Frage, ob eine Verkehrsregelverletzung vorliegt, unerheblich ist, ob eine Strecke optisch deutlich im Innerortsbereich liegt. Im Übrigen lassen sich die Aussagen des Beschuldigten hinsichtlich der Erkennbarkeit des Innerortscharakters mit den objektiven Gegebenheiten auf dem besagten Streckenabschnitt nicht in Einklang bringen, weshalb auch vor diesem Hintergrund aus den Aussagen des Beschuldigten nichts zu seinen Gunsten abgeleitet werden kann. Die Google-Maps-Auszüge zeigen, dass sich in Tüscherz-Alfermée nach der leichten Rechtskurve bereits eine Abzweigung nach rechts befindet, welche zu einer Bushaltestelle führt. Unweit danach befindet sich auf der rechten Strassenseite eine weitere einmündende Nebenstrasse (aus der Richtung Alfermée Oberdorf). Zugleich beginnt auf der rechten Strassenseite der Verlauf eines Trottoirs. Vom Trottoir ist zunächst das Hotel und Restaurant B. _____ erreichbar. Im weiteren Verlauf der Strasse führen vom Trottoir aus mehrere Treppen zu den im Verhältnis zur Hauptstrasse höher gelegenen Wohnhäusern hinauf. Insbesondere mit Blick auf die oberhalb der Hauptstrasse befindlichen Wohnhäuser, den Hotel- und Restaurantbetrieb direkt an der Hauptstrasse und die Bushaltestelle, muss jederzeit – insbesondere auch kurz vor der Mittagszeit – mit Fussgängern und auch mit schwachen Verkehrsteilnehmern wie Kindern gerechnet werden und der Innerortscharakter der besagten Strecke ist zu bejahen. Auch das Vorhandensein von Nebenstrassen bestätigt den Innerortscharakter einer Strasse, selbst wenn nicht mit regem Verkehr zu rechnen ist (vgl. BGE 121 II 127 E. 4a). Der Innerortscharakter der besagten Strecke ist folglich – entgegen den Vorbringen des Beschuldigten – klar erkennbar.

E. 9.2.2

Zur Sichtbarkeit der Strassensignalisationen Zur Sichtbarkeit der Strassenschilder gab der Beschuldigte anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung zunächst zu Protokoll, dass er nach Erhalt des Strafbefehls die Strecke drei Mal abgefahren sei und nie habe feststellen können, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h bestehe. Die Schilder seien bei diffusem Licht nicht gut sichtbar (pag. 47, Z. 29 ff.). Relativierend zu dieser Aussage gestand der Beschuldigte sodann ein, dass die Schilder bei gutem Wetter gut sichtbar seien (pag. 47 f., Z. 20 ff.). Zudem bestätigte er auf Vorhalt des Google-

Maps-Auszuges (pag. 18), die Geschwindigkeitssignalisation von 60 km/h und das Ortseingangsschild auf der Begehungsstrecke zu erkennen. Der Beschuldigte fügte zwar an, dass die Google-Maps-Bilder aus dem Jahr 2014 stammen würden und damals noch eine Bodenbezeichnung bestanden habe, die es heute nicht mehr gebe. Gleichzeitig führte er jedoch aus, dass er diese Bilder nicht in Zweifel ziehe (pag. 48, Z. 20 ff.). Die Aussagen des Beschuldigten bezüglich der Strassensignalisationen sind zwar im Verlaufe des Verfahrens konstant und gleichbleibend, doch ist eine gewisse Tendenz zu Übertreibungen auszumachen, weshalb an deren Glaubhaftigkeit gewisse Zweifel bestehen. Im Übrigen lassen sich diese Aussagen des Beschuldigten auch nicht mit den objektiven Gegebenheiten auf dem besagten Streckenabschnitt in Einklang bringen, weshalb auch unter diesem Titel nicht auf die Aussagen des Beschuldigten abgestellt werden kann. Aus den Google-Maps-Auszügen (namentlich auf pag. 18) geht hervor, dass sich auf der Strecke Tüschersch-*Alfermée* (in Fahrtrichtung Neuenburg) vor der leichten Rechtskurve ein Si-

7 gnal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» mit dem Schriftzug «*Alfermée*» befindet. Dadurch wird der Beginn des Innerortsbereichs signalisiert und gleichzeitig der Ausserortsbereich deutlich vom dahinterliegenden Innerortsbereich abgegrenzt. Zudem ist ersichtlich, dass sich oberhalb des Signals «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» auch das Signal «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» befindet. Zusätzlich befindet sich ein weiteres Signal «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» auf der linken Strassenseite (pag. 17). Gemäss der Fotodokumentation sind die Schilder zweifelsohne gut erkenn- und wahrnehmbar. Es sind keine Hinweise ersichtlich, wonach die Sicht auf die Signale eingeschränkt wäre. Vielmehr kann den Google-Maps-Auszügen (insbesondere auf pag. 17) entnommen werden, dass die Schilder bereits aus grösserer Distanz gut sichtbar sind. Dabei bleibt zu wiederholen, dass der Beschuldigte selbst aussagte, dass die Schilder bei gutem Wetter gut sichtbar seien, was den Schluss erlaubt, dass die Signale tatsächlich gut sichtbar sind. Obwohl der Beschuldigte vorbringt, dass die Aufnahmen aus dem Jahr 2014 stammen würden, kann gemäss Ansicht der ortskundigen Kammer darauf abgestellt werden. Der Umstand, dass die Bodenbezeichnungen, welche auf den Aufnahmen ersichtlich sind, im Begehungszeitpunkt nicht mehr bestanden haben, ist für den Ausgang des vorliegenden Verfahrens unerheblich. Der Beschuldigte räumte denn auch selbst ein, dass er die Bilder nicht in Zweifel ziehe. Für die Kammer ist nicht ersichtlich, welche Schlussfolgerung sich der Beschuldigte aus seiner Äusserung erhofft, wonach die Signale bei diffusen Lichtverhältnissen, wie sie zum Tatzeitpunkt geherrscht hätten, nicht gut sichtbar seien. Zunächst lässt die Formulierung «nicht gut sichtbar» den Schluss zu, dass die Signale auch bei diffusen Lichtverhältnissen sichtbar sind. Zudem hält die Vorinstanz zutreffend fest, dass der Beschuldigte erkennt, dass bei ungünstigen Sichtverhältnissen die Fahrweise den Umständen entsprechend anzupassen ist, so dass auch in solchen Situationen namentlich Gebots- und Verbotssignale wahrgenommen und eingehalten werden können. Sowohl die allgemeine als auch die signalisierte Höchstgeschwindigkeit darf nicht immer ausgefahren werden. Mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit darf vielmehr nur unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen gefahren werden (WEISSENBERGER, in: Kommentar Strassengesetzbuch und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, N. 8 zu Art. 32). Es ist folglich aus diesem Einwand keineswegs etwas zu Gunsten des Beschuldigten abzuleiten. Der Beschuldigte machte denn auch einzig das Bestehen von Hochnebel bzw. von «klassischem Januarwetter» geltend (pag. 48, Z. 15), was für sich alleine in keiner Weise belegt, dass die Sicht auf die Signale im Begehungszeitpunkt tatsächlich eingeschränkt gewesen wäre. Nach dem Gesagten kann, soweit der Beschuldigte geltend macht, dass die

Schilder, die nicht gut erkennbar gewesen seien, grundsätzlich nicht auf seine Aussagen abgestellt werden. Die Kammer erachtet als erstellt, dass die Strassenschilder, d.h. die Signale «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» und «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» auf der besagten Strecke in Fahrtrichtung Neuenburg gut erkenn- und wahrnehm- bar sind und dies auch im Tatzeitpunkt waren. Die Frage, ob der Beschuldigte die Signale «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» und «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» auch tatsächlich wahrgenommen hat, kann auf-

grund der vorliegenden Beweismittel nicht abschliessend beantwortet werden. Es ist zwar kaum vorstellbar, dass der Beschuldigte – gemäss eigenen Aussagen ein erfahrener Automobilist – die Signalisationen nicht gesehen haben soll. Indessen gelingt nach Auffassung der Kammer der Nachweis nicht, dass er die Signalisation «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» bewusst wahrgenommen und dennoch zu schnell gefahren ist. Vielmehr muss in Anwendung des Grundsatzes in dubio pro reo gestützt auf die Aussagen des Beschuldigten davon ausgegangen werden, dass er die Hauptstrasse Tüscherz-Alfermée kurz vor dem Mittag des 25. Januar 2019 nicht ausreichend aufmerksam befuhr und infolgedessen die (gut sichtba- re) Signalisation übersah. Dies, obwohl vom Beschuldigten gar eine überdurch- schnittliche Aufmerksamkeit verlangt werden durfte, da er gemäss eigenen Aussa- gen ein erfahrener Fahrer ist, der im Jahr mehrere zehntausend Kilometer zurück- legt.

E. 9.2.3

Erstellter Sachverhalt Nach Würdigung sämtlicher Beweismittel ergibt sich für die Kammer ein schlüssi- ges Gesamtbild: Beim besagten Streckenabschnitt Tüscherz-Alfermée handelt es sich zweifelsohne um einen Innerortsbereich mit einer Geschwindigkeitsbeschrän- kung von 60 km/h. Sowohl der Innerortsbereich als auch die Geschwindigkeitsbe- schränkung sind für Verkehrsteilnehmer – bei der erforderlichen und notwendigen Aufmerksamkeit – gut erkennbar. So befinden sich die beiden Signale «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» und «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» am rechten Strassen- rand und zusätzlich ein Signal «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» auf der linken Strassenseite (pag. 17). Die beiden Radargeräte auf dieser Strecke in Fahrtrich- tung Neuenburg folgen erst später (pag. 17). Der Beschuldigte fuhr demnach an den Signalen vorbei, wobei er diesen die notwendige Aufmerksamkeit nicht schenkte, diese übersah und infolgedessen mit einer Geschwindigkeit von 82 km/h brutto bzw. 77 km/h netto von einem Radargerät erfasst wurde. III. Rechtliche Würdigung

E. 10

Allgemeines zum Innerortsbereich und zum Standort der Signale Wie die Vorinstanz zutreffend ausführt, beginnt der Innerortsbereich gemäss Art. 1 Abs. 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) un- ter anderem beim Signal «Ortsbeginn 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». Wie die Vorinstanz sodann zutreffend festhält, grenzen die Schilder «Ortsbeginn» und «Ortsende» den Inner- vom Ausserortsbereich unabhängig der im Einzelfall beste- henden Überbauungsdichte, der Strassenoptik und der geltenden Höchstge- schwindigkeit ab (vgl. Art. 1 Abs. 4 SSV). 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 Fahrzeuglen-

ners 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. September 2009 E. 3.1.1.3 mit Hinweis). 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.

E. 11

Einfache Verkehrsregelverletzung durch Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit Nach Art. 90 Abs. 1 SVG wird bestraft, wer die Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt. Gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 4a Abs. 1 Bst. a der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften (innerorts) unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h. Diese kann auf 60 km/h, 70 km/h oder 80 km/h erhöht werden (Art 108 Abs. 5 Bst. d SSV). Der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nach Art. 4a VRV gehen abweichende signalisierte Höchstgeschwindigkeiten vor (Art. 4a Abs. 5 VRV). Beginn und Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit werden durch Signale markiert. Da es zulässig ist, die Höchstgeschwindigkeiten innerorts auf bis zu 80 km/h zu erhöhen (Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV), kann auch bei einer Signalisation der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ein Innerortsbereich vorliegen (Urteil des Bundesgerichts 6B_622/2009 vom 23. Oktober 2009 E. 2.4). Für die Frage, ob eine Verkehrsregelverletzung vorliegt, ist es sodann unerheblich, ob eine Strecke optisch deutlich im Innerortsbereich liegt. Dieser Umstand kann lediglich bei der Beurteilung der Frage, ob eine einfache oder grobe Verkehrsregelverletzung bzw. eine leichte, mittelschwere oder schwere Widerhandlung vorliegt, entscheidend sein (WEISSENBERGER, in: Kommentar Strassengesetzbuch und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, N. 32 zu Art. 32). Entsprechende Geschwindigkeitssignale sind gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG zu befolgen. 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. Die Witterung hat vorweg einen wesentlichen Einfluss auf die Sicht. Besonders sichtverkürzend wirken Nebel, Graupel- und Schneetreiben. Solchen Verhältnissen ist durch Temporeduktion (und erhöhte Aufmerksamkeit) Rechnung zu tragen (Art. 4 Abs. 2 VRV). Der Tatbestand von Art. 90 Abs. 1 SVG kann sowohl vorsätzlich als auch fahrlässig begangen werden (Art. 100 Ziff. 1 SVG). Der für das SVG geltende Fahrlässigkeitsbegriff bestimmt sich nach Art. 12 Abs. 3 StGB. Fahrlässig handelt demnach, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen (im Strassenverkehr stehen hier insb. die Verkehrsdichte, die örtlichen Verhältnisse, die Zeit, die Sicht und die voraussehbaren Gefahrenquellen im Vordergrund) und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (KESHELAVA/DANGUBIC, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 1. Aufl. 2014, N. 3 zu Art. 100 SVG).

E. 12

Allgemeines zum Sachverhaltsirrtum (Art. 13 StGB) Handelt der Täter in einer irrigen Vorstellung über den Sachverhalt, so beurteilt das Gericht die Tat zu Gunsten des Täters nach dem Sachverhalt, den sich der Täter vorgestellt hat (Art. 13 Abs. 1 StGB). Laut Art. 13 Abs. 2 StGB ist der Täter, der den Irrtum bei pflichtgemässer Vorsicht hätte vermeiden können, wegen Fahrlässigkeit zu bestrafen, wenn die fahrlässige Begehung der Tat – wie im hier zu behandelnden Fall – mit Strafe bedroht ist. Ein Sachverhaltsirrtum liegt vor, wenn dem Täter das Wissen um das Vorliegen eines von ihm objektiv verwirklichten Merkmals des Tatbestandes und damit der gemäss Art. 12 Abs. 1 StGB geforderte Vorsatz fehlt (DONATSCH, in: Orell Füssli Kommentar, StGB/JStG, 20. Aufl. 2018, N. 1 zu Art. 13 StGB). Vom Sachverhaltsirrtum ist der Verbotsirrtum abzugrenzen. Gemäss Art. 21 Satz 1 StGB handelt derjenige, der bei der Begehung der Tat nicht weiss und nicht wissen kann, dass er sich rechtswidrig verhält, nicht schuldhaft. Betreffend das Wissen um die Rechtswidrigkeit und somit den Ausschluss von Art. 21 StGB ist erforderlich, dass der Täter «sich [...] bewusst war [...] gegen das Recht zu verstossen, sei es gegen subjektive Rechte anderer oder gegen allgemeine Gebote der Rechtsordnung, sei es auch ohne genauere Vorstellung» der verletzten Norm «einfach gegen das, was recht ist» (BGE 70 IV 97, 100). Wer den Irrtum nicht vermeiden konnte, handelt ohne Schuld und ist infolgedessen freizusprechen (BGE 120 IV 313, 316; vgl. auch NIGGLI/MAEDER, in: Basler Kommentar, Strafrecht, 4. Aufl. 2019, N. 24 zu Art. 21). War der Verbotsirrtum vermeidbar, kommt eine Strafmilderung in Frage (NIGGLI/MAEDER, a.a.O., N. 12a zu Art. 21).

E. 13

Subsumtion

E. 13.1

Objektiver und subjektiver Tatbestand Beim besagten Streckenabschnitt Tüscherz-Alfermée handelt es sich um einen Innerortsbereich (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_622/2009 vom 23. Oktober 2009 E. 2.4, in welchem das Bundesgericht die fragliche Strecke bereits als Innerortsbereich qualifizierte). Das Bundesgericht wies darauf hin, dass sich aus dem Umstand, wonach sich eine Strecke optisch nicht deutlich im Innerortsbereich befinde, nichts zu Gunsten des Fahrers ableiten lasse. Die Signale «Ortsbeginn» und «Ortsende» würden den Inner- und Ausserortsbereich unabhängig von der im Einzelfall bestehenden Überbauungsdichte, der Strassenoptik sowie der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung abgrenzen (Urteil des Bundesgerichts 6B_622/2009 vom 23. Oktober 2009 E. 2.5 und 2.6). Im Übrigen hat die Beweiswürdigung vorliegend ergeben, dass auf der besagten Strecke sehr wohl innerortscharakteristische Umstände gegeben sind, welche die Qualifikation der Strecke als Innerortsbereich bestätigen. Die Geschwindigkeit an besagter Stelle 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. Sie geht gemäss Art. 4a Abs. 5 VRV der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit vor.

11 Die Beweiswürdigung hat ergeben, dass sich das Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» mit dem Schriftzug «Alfermée» auf der Hauptstrasse Tüscherz-Alfermée (in Fahrtrichtung Neuenburg) kurz vor der leichten Rechtskurve (vgl. pag 17) auf der linken Strassenseite befindet und bereits aus grösserer Distanz sichtbar ist. Zudem befindet sich

oberhalb dem Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» auch das Signal «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h». Zusätzlich ist ein weiteres Signal «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» auf der linken Strassenseite angebracht. Die gesetzlichen Anforderungen an den Standort eines Signals sind demnach erfüllt. Es bestehen keinerlei Hinweise, dass die Sicht auf die Signale eingeschränkt ist bzw. im Begehungszeitpunkt gewesen war. Die Signale stehen frei und sind gut sichtbar. Daran vermag auch das vom Beschuldigten geltend gemachte «typische Januarwetter», welches zum Begehungszeitpunkt angeblich herrschte, nichts zu ändern. Der Beschuldigte überschritt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h um netto 17 km/h. Der Beschuldigte, der als Fahrzeuglenker von Gesetzes wegen verpflichtet ist, die Signalisation auf den Strassen zu beachten, hätte bei pflichtgemässer Vorsicht die massgeblichen Schilder wahrnehmen müssen. Dabei ist zu wiederholen, dass es sich beim Beschuldigten um einen sehr geübten Fahrer handelt. Daher darf von ihm mindestens die durchschnittliche Aufmerksamkeit für die Strassensignale erwartet werden. Zudem verkennt der Beschuldigte, dass bei ungünstigen Sichtverhältnissen die Fahrweise den Umständen entsprechend anzupassen ist, so dass auch in solchen Situationen namentlich Gebots- und Verbotssignale wahrgenommen und eingehalten werden können. In diesem Sinne sind gemäss Ansicht der Kammer schlechte Sichtverhältnisse in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsüberschreitung gar erschwerende Umstände, da dadurch die Gefährdung der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer zusätzlich erhöht wird. Vom Beschuldigten hätte erwartet werden dürfen, dass er den von ihm behaupteten Verhältnissen durch Temporeduktion und erhöhte Aufmerksamkeit Rechnung trägt. Ein durchschnittlicher Fahrzeuglenker, welcher dem Verkehr die erforderliche und notwendige Aufmerksamkeit schenkt, hätte die korrekt aufgestellten und gut sichtbaren Signale – insbesondere die zulässige Höchstgeschwindigkeit – leicht und rechtzeitig erkannt. Demgegenüber hat der Beschuldigte der aufgestellten Höchstgeschwindigkeit vorliegend nicht die nötige Beachtung geschenkt bzw. diese übersehen. Er handelte daher fahrlässig. Eine absichtliche und somit vorsätzliche Geschwindigkeitsüberschreitung ist nicht nachweisbar. Der objektive und subjektive Tatbestand sind erfüllt. Zu keinem anderen Resultat würde die Annahme eines Sachverhaltsirrtums des Beschuldigten über die Eigenschaft der fraglichen Strecke als Innerortsbereich bzw. über die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h führen: Hätte der Täter den Irrtum bei pflichtgemässer Vorsicht vermeiden können, so ist er wegen Fahrlässigkeit strafbar (Art. 13 Abs. 2 StGB). Wie ausgeführt hätte der Beschuldigte die massgeblichen Schilder bei pflichtgemässer Vorsicht wahrnehmen müssen. Damit wäre der behauptete Irrtum bei pflichtgemässer Vorsicht vermeidbar gewesen, womit sich der Beschuldigte auch unter dieser Annahme wegen fahrlässiger Tatbegehung strafbar machen würde.

12 Nach dem Gesagten sind der objektive und subjektive Tatbestand der einfachen Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 1 SVG erfüllt.

E. 13.2

Rechtfertigungs- und Schuldausschlussgründe Rechtfertigungsgründe wurden vom Beschuldigten zu Recht nicht vorgebracht und sind auch nicht erkennbar. Zum angerufenen Verbotsirrtum (Art. 21 StGB) bleibt Folgendes auszuführen: Die Annahme eines Verbotsirrtums käme nur dann infrage, wenn der Beschuldigte im Begehungszeitpunkt gemeint hätte, seine Handlung sei nicht rechtswidrig. Der Beschuldigte weiss allerdings, dass das Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit eine Widerhandlung

gegen das SVG darstellt. Unter diesem Um- stand scheidet die Geltendmachung eines allfälligen Verbotsirrtums bereits an der fehlenden Unkenntnis der Rechtswidrigkeit.

E. 13.3

Fazit Der Beschuldigte hat sich nach dem Gesagten der einfachen Verkehrsregelverletzung durch Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit innerorts um netto 17 km/h schuldig gemacht. IV. Strafzumessung

E. 14

Allgemeine Grundlagen der Strafzumessung Für die allgemeinen Grundlagen der Strafzumessung kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (pag. 81, S. 12 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Nach Art. 50 StGB hat das Gericht in der Urteilsbegründung die für die Zumessung der Strafe erheblichen Umstände und deren Gewichtung zu begründen. Insgesamt müssen seine Erwägungen die ausgefallte Strafe rechtfertigen, d.h. das Strafmass muss plausibel erscheinen (BGE 134 IV 17 E. 2.1).

E. 15

Strafrahmen und Strafart Einfache Verkehrsregelverletzungen nach Art. 90 Abs. 1 SVG werden mit Busse bestraft. Die Höhe der Busse kann sich zwischen CHF 1.00 und CHF 10'000.00 bewegen (Art. 106 StGB).

E. 16

Konkrete Strafzumessung

E. 16.1

Tatkomponenten Die Vorinstanz verweist für die Strafzumessung auf die entsprechenden Richtlinien des Verbandes Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS), welche für eine 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 01.01.2020, S. 22) als auch der zur Begehungszeit geltenden Fassung der VBRS-Richtlinien (Stand 01.07.2019, S. 22).

13 Der Beschuldigte überschreitet die signalisierte Höchstgeschwindigkeit innerorts auf einer Hauptstrasse um netto 17 km/h. Eine besondere Verwerflichkeit ist im Verhalten des Beschuldigten nicht ersichtlich. Der Beschuldigte handelte fahrlässig. Er brachte vor, dass die Strasse einen Schnellstrassencharakter aufweise und nicht einer klassischen Innerortsstrasse gleiche, weshalb er davon ausgegangen sei, die zulässige Geschwindigkeit betrage 80 km/h. Im Übrigen lassen sich keine besonderen Beweggründe für sein Verhalten ausmachen. Wie hiervor dargelegt, wären die Beschilderungen für den Beschuldigten bei pflichtgemässer Vorsicht erkennbar gewesen, womit es ihm ohne Weiteres möglich gewesen wäre, sich an die signalisierte Höchstgeschwindigkeit zu halten. Da sich der Beschuldigte vorliegend in keinem Verbotsirrtum gemäss Art. 21 StGB befand, ist ihm diesbezüglich auch keine Strafmilderung zu gewähren. Für das unter Berücksichtigung dieser objektiven und subjektiven Tatkomponenten insgesamt leichte Tatverschulden erachtet die Kammer – mit Blick auf den massgeblichen ordentlichen Strafrahmen und die Empfehlungen gemäss VBRS-Richtlinien – für die vorliegende einfache Verkehrsregelverletzung eine Busse von CHF 400.00 als angemessen.

E. 16.2

Täterkomponenten Über das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Beschuldigten ist der Kammer nur wenig bekannt. Der Beschuldigte hat sich während des gesamten Strafverfahrens gegenüber den Behörden korrekt verhalten. Er ist nicht geständig, weswegen ihm unter diesem Titel keine Strafminderung gewährt werden kann. Die fehlende Einsicht bezüglich der ihm vorgeworfenen strafrechtlichen Handlung ist allerdings neutral zu werten, da von nicht geständigen Beschuldigten weder Einsicht noch Reue erwartet werden darf bzw. kann. Die Strafempfindlichkeit ist aufgrund fehlender ausserordentlicher Umstände als neutral zu werten (vgl. Urteile des Bundesgerichts 6B_1079/2016 vom 21. März 2017 E. 1.4.5; 6B_249/2016 vom 19. Januar 2017 E. 1.4.4.; 6B_243/2016 vom 8. September 2016 E. 3.4.2; 6B_748/2015 vom 29. Oktober 2015 E. 1.3). Insgesamt wirken sich die Täterkomponenten neutral aus, weshalb es bei einer Busse in der Höhe von CHF 400.00 verbleibt.

E. 17

Konkretes Strafmass Die Kammer erachtet – in Übereinstimmung mit der Vorinstanz und 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 (Art. 106 Abs. 2 StGB i.V.m. Art. 102 Abs. 1 SVG). V. 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

14 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 1'250.00 zur Bezahlung aufzuerlegen. Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte unterliegt im oberinstanzlichen Verfahren vollumfänglich, weshalb ihm die Kosten des Berufungsverfahrens aufzuerlegen sind. Die Verfahrenskosten werden bestimmt auf CHF 2'000.00 (Art. 24 Bst. a des Verfahrenskostendekrets vom 24. März 2010 [VKD; BSG 161.12]). Eine Entschädigung ist bei diesem Ausgang des Verfahrens nicht geschuldet (Art. 429 Abs. 1 e contrario i.V.m. Art. 436 Abs. 1 StPO). VI. Verfügungen Gestützt auf Art. 104 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 123 Abs. 1 Bst. b VZV ist das Urteil auf Verlangen im Einzelfall dem zuständigen Strassenverkehrsamt mitzuteilen. In den Akten finden sich drei Ersuchen des Verkehrsamts des Kantons C. _____ um Mitteilung des rechtskräftigen Entscheides (pag. 55 ff.). Das Urteil ist demnach dem Verkehrsamt des Kantons C. _____ nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der Rechtsmittelbehörde mitzuteilen.

15 VII. Dispositiv Die 1. Strafkammer erkennt: I. A. _____ wird schuldig erklärt: der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln durch Überschreiten allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit innerorts um 17 km/h netto, begangen am 25. Januar 2019 um . _____ Uhr in Tüscherz-Alfermée, Alfermée, Hauptstrasse (Kontrollschild-Nr. _____) und in Anwendung der Art. 47 und Art. 106 StGB; Art. 27 Abs. 1, Art. 32 Abs. 2, Art. 90 Abs. 1 SVG; Art. 4a Abs. 5 VRV; Art. 22 Abs. 1, Art. 108 Abs. 3 und Abs. 5 Bst. d SSV; Art. 426 Abs. 1, Art. 428 Abs. 1 und 3 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 1'250.00; 3. zur Bezahlung der oberinstanzlichen
Verfahrenskosten von CHF 2'000.00. II. Zu eröffnen: - dem Beschuldigten - der
Generalstaatsanwaltschaft Mitzuteilen: - der Vorinstanz - dem Strassenverkehrsamt des
Kantons C._____, Motorfahrzeugkontrolle, Ab- teilung Administrativmassnahmen
(nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der
Rechtsmittelbehörde)

16 Bern, 3. August 2020 Im Namen der 1. Strafkammer Die Präsidentin i.V.: Obergerichterin
Falkner Die Gerichtsschreiberin i.V. Schürch Rechtsmittelbelehrung Gegen diesen
Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung der schriftlichen Begründung beim
Bundesge- richt, Av. du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in Strafsachen
gemäss Art. 39 ff., 78 ff. und 90 ff. des Bundesgerichtsgesetzes (BGG; SR 173.110) geführt
werden. Die Beschwerde muss den Anforde- rungen von Art. 42 BGG entsprechen.

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