

BE_ZIVILSTRAF SK 2022 552 vom 8. Mai 2024

BE Obergericht, 2024-05-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_SK_2022_552

FR: BE_ZIVILSTRAF SK 2022 552 du 8 mai 2024

IT: BE_ZIVILSTRAF SK 2022 552 del 8 maggio 2024

Regeste

Hinderung einer Amtshandlung, Bruch amtlicher Beschlagnahme sowie Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz | Strafgesetz

Erwägungen

E. 1

Erstinstanzliches Urteil Mit Urteil vom 7. Juli 2020 sprach das Regionalgericht Berner Jura-Seeland (nachfolgend Vorinstanz) den Beschuldigten und Berufungsführer A._____ (nachfolgend Beschuldiger) wegen Hinderung einer Amtshandlung, begangen am 16. April 2019, Bruches der amtlichen Beschlagnahme, begangen zu einem nicht bestimm- baren Zeitpunkt zwischen ca. dem 10. und 15. Juli 2019 sowie wegen Nichtbeach- tens eines Lichtsignals, begangen am 24. September 2020, schuldig (Ziff. 1.-3. des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs, pag. 713 f.). In Anwendung der einschlägigen Gesetzesbestimmungen verurteilte die Vorinstanz ihn zu einer Geldstrafe von 35 Tagessätzen zu CHF 140.00, ausmachend CHF 4'900.00, als Zusatzstrafe zum Urteil der Staatsanwaltschaft des Kantons Neuenburg vom 19. Februar 2021, zu einer Übertretungsbusse von CHF 250.00 unter Festsetzung der Ersatzfreiheits- strafe bei schuldhafter Nichtbezahlung auf drei Tage sowie zur Bezahlung der ge- samten Verfahrenskosten von CHF 4'090.00 (Ziff. 1.-3. des erstinstanzlichen Ur- teilsdispositivs, pag. 714).

E. 1.1

der Hinderung einer Amtshandlung, begangen am 16. April 2019 an der D._____ in E._____;

E. 1.2

des Bruches der amtlichen Beschlagnahme, begangen zu einem nicht genauer bestimm- baren Zeitpunkt zwischen ca. dem 10. Juli 2019 und ca. dem 15. Juli 2019 an der D._____ in E._____ und 2. verurteilt wurde zu einer Geldstrafe von 35 Tagessätzen zu CHF 140.00, ausmachend total CHF 4'900.00, als Zusatzstrafe zum Urteil der Staatsanwaltschaft des Kantons Neuenburg vom 19. Februar 2021. II. A._____ wird schuldig erklärt der einfachen Verkehrsregelverletzung, begangen am 24. September 2020 an der Kreuzung F._____ in G._____ durch Nichtbeachten eines Lichtsignals und in Anwendung der Artikel 47, 106 StGB

E. 2

Berufung Gegen dieses Urteil meldete Rechtsanwalt B._____ mit Eingabe vom 12. Juli 2022 im Auftrag des Beschuldigten fristgerecht Berufung an (pag. 717). Die Beru- fungserklärung datiert vom 4. Oktober 2022 und ging ebenfalls frist- und formge- recht

beim Obergericht des Kantons Bern ein (pag. 763 ff.). Die Generalstaatsanwaltschaft verzichtete mit Eingabe vom 17. Oktober 2022 auf die Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren (pag. 770 f.).

E. 3

(pag. 866 ff.). Davon wurde mit Verfügung vom 12. Dezember 2023 Kenntnis genommen (pag. 900 f.). Der Schriftenwechsel wurde mit Verfügung vom 18. Januar 2023 als geschlossen erachtet und der schriftliche Entscheid in Aussicht gestellt (pag. 826 f.)

E. 4

Oberinstanzliche Beweisergänzungen Von Amtes wegen und unter Gewährung des rechtlichen Gehörs des Beschuldigten holte die Kammer beim METAS ein Gutachten zum Rotlichtsystem bzw. zur Position des Fahrzeuges ein (pag. 772 f.). Dieses datiert vom 23. März 2023 und ging am darauffolgenden Tag beim Obergericht ein (pag. 795 ff.). Rechtsanwalt B. _____ beantragte für den Beschuldigten sowohl mit Berufungserklärung vom 4. Oktober 2022 als auch mit Eingabe vom 24. Juli 2023, es sei ein Augenschein mit «Tatrekonstruktion» am angeblichen Tatort durchzuführen (pag. 765 und pag. 841 ff.). Sowohl im Rahmen der Ergänzungsfragen zum Gutachten als auch mit Eingabe vom 24. Juli 2023 beantragte Rechtsanwalt B. _____ sodann, es sei eine computerbasierte Simulation zu erstellen, welche das tatsächliche Sichtfeld des Beschuldigten aus dem oder einem identischen Fahrzeug hinaus bei der Position der Vorderachse gemäss aktenkundigem Messbild sowie bei der letztmöglichen Position der Vorderachse, bevor die Ampel passiert werde, darstelle. Mit eingereicht wurden zu diesem Antrag zwei Fotoaufnahmen des Beschuldigten aus dessen Auto heraus (pag. 814 und pag. 842 ff.). Beide Anträge wurden mit Verfügung vom 3. August 2023 von der Verfahrensleitung begründet abgewiesen. Die eingereichten Fotoaufnahmen wurden demgegenüber zu den Akten erkannt (pag. 850 ff.). Zusammen mit der Berufungsbegründung vom 5. Dezember 2023 reichte Rechtsanwalt B. _____ ein Gutachten der C. _____ AG über eine technische Untersuchung im Fahrzeug des Beschuldigten ein mit dem Antrag, dieses zu den Akten zu erkennen und die Kosten für die Untersuchung im Umfang von CHF 6'459.85 dem Beschuldigten zu vergüten. Zudem beantragte Rechtsanwalt B. _____, es seien sämtliche Eichprotokolle bzw. sämtliche Unterlagen im Zusammenhang mit den angeblich am 22. Oktober 2019, am 15. September 2020 sowie am 29. September 2020 erfolgten Eichungen beim METAS zu edieren (pag. 869 ff.). Beide Beweisangebote wurden – mit Ausnahme der Vergütung der Kosten für das Gutachten – mit Verfügung vom 12. Dezember 2023 gutgeheissen. Das Gutachten wurde von der Verfahrensleitung als Privatgutachten zu den Akten erkannt und das METAS aufgefordert, das Eichzertifikat für das System für Rotlicht und Geschwindigkeit mit Gültigkeit am 24. September 2020 einzureichen (pag. 900 f.). Mit Schreiben vom 15. Dezember 2023 bestätigte das METAS, dass das Messmittel zum Zeitpunkt der Messung über eine gültige Eichung verfügt habe und legte dem Schreiben die entsprechenden Eichzertifikate bei (pag. 905 ff.).

E. 5

Dezember 2023 für den Beschuldigten folgende Anträge (pag. 867): I. Es sei die Rechtskraft betreffend die nicht angefochtenen Punkte des erstinstanzlichen Urteils, insbesondere betreffend a. die Schuldsprüche wegen - Hinderung einer Amtshandlung, begangen am 16. April 2019 an der D. _____ in E. _____ (Ziffer 1. des Strafbefehls

vom 19. Oktober 2020; Ziffer 1. auf Seite 1 des Urteils vom 07. Juli 2022); - Bruches der amtlichen Beschlagnahme, begangen zu einem nicht genauer bestimmbareren Zeitpunkt zwischen ca. dem 10. Juli 2019 und ca. dem 15. Juli 2019 an der D. _____ in E. _____ (Ziffer 1. des Strafbefehls vom 19. Oktober 2020; Ziffer 2. auf Seite 1 des Urteils vom 07. Juli 2022); b. die Bemessung der Strafe gemäss Ziffer 1. auf Seite 2 des vorinstanzlichen Urteils vom

E. 07

Juli 2022 festzustellen II. A. _____ sei frei zu sprechen von der Anschuldigung des Nichtbeachtens eines Lichtsignals, angeblich begangen am 24. September 2020 an der F. _____ in G. _____ (Ziffer 1. des Strafbefehls vom 26. Februar 2021) unter Ausrichtung einer Entschädigung an A. _____ durch den Kanton Bern im Umfang der hälftigen Verteidigungskosten gemäss Honorarnote vom 07. Juli 2022 für die Ausübung seiner Verfahrensrechte für das erstinstanzliche Verfahren sowie unter Auferlegung der hälftigen Verfahrenskosten des erstinstanzlichen Verfahrens an den Kanton Bern. III. A. _____ sei vom Kanton Bern eine angemessene Entschädigung im Umfang der Verteidigungskosten gemäss nachzureichender Honorarnote für das Berufungsverfahren auszurichten. IV. Die Kosten des Berufungsverfahrens seien vollumfänglich dem Kanton Bern aufzuerlegen. V. A. _____ seien vom Kanton Bern die Kosten der Technischen Untersuchung der C. _____ AG vom 24. November 2023 im Betrag von CHF 6'459.85 zu vergüten. VI. Allfällige weitere Verfügungen seien von Amtes wegen zu erlassen. 6. Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer Der Beschuldigte hat das erstinstanzliche Urteil mit Berufungserklärung vom 4. Oktober 2022 bzw. mit Berufungsbegründung vom 5. Dezember 2023 in Teilen angefochten. Seine Berufung richtet sich gegen den Schuldspruch wegen Nichtbeachtens eines Lichtsignals, die Verurteilung zu einer Übertretungsbusse von CHF 250.00 unter Festsetzung der Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtzahlung auf drei Tage und die Auferlegung der erstinstanzlichen Verfahrenskosten (soweit den angefochtenen Schuldspruch betreffend, pag. 763 f. bzw. pag. 867). Damit sind die Ziffn. 1. und 3. (Schuldsprüche wegen Hinderung einer Amtshandlung sowie Bruches der amtlichen Beschlagnahme) und Ziff. 1. (Verurteilung zu ei-

5 ner Geldstrafe von 35 Tagessätzen zu CHF 140.00, ausmachend CHF 4'900.00, als Zusatzstrafe zum Urteil der Staatsanwaltschaft des Kantons Neuenburg) des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs in Rechtskraft erwachsen. Durch die Kammer zu überprüfen sind demgegenüber die angefochtenen Ziffn. 3. (Schuldspruch wegen Nichtbeachtens eines Lichtsignals) und 2. (Verurteilung zu einer Übertretungsbusse von CHF 250.00 des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs. Auch wenn Ziff. 3 des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs (Verurteilung zur Bezahlung der erstinstanzlichen Verfahrenskosten) vom Beschuldigten lediglich in Bezug auf den Schuldspruch wegen Missachtens eines Lichtsignals angefochten wurde, ist auch dieser Punkt von der Kammer gesamthaft zu überprüfen, zumal die Gebühren für das erstinstanzliche Verfahren in Höhe von CHF 3'000.00 nicht unterteilt wurden und sich eine genaue Zuordnung zu den angeklagten Sachverhalten damit nicht vornehmen lässt. Auch wenn oberinstanzlich lediglich noch über eine Übertretung zu befinden ist, verfügt die Kammer diesbezüglich über volle Kognition (Art. 398 Abs. 3 StPO). Gegenstand des erstinstanzlichen Verfahrens bildeten nebst der hier zu beurteilenden Übertretung auch Vergehen, womit Art. 398 Abs. 4 StPO nicht anwendbar ist (vgl. JOSITSCH/SCHMID, in: Praxiskommentar zur

Schweizerischen Strafprozessordnung, N 11 zu Art. 398). Mangels eigenständiger Berufung oder Anschlussberufung der Generalstaatsanwaltschaft darf das erstinstanzliche Urteil nicht zum Nachteil des Beschuldigten abgeändert werden; es gilt das Verschlechterungsverbot (Art. 391 Abs. 2 StPO). II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

E. 7

Vorwurf gemäss Anklageschrift Dem Beschuldigten wird mit Strafbefehl vom 26. Februar 2021 vorgeworfen, am 24. September 2020 um 14:20 Uhr in G. _____ an der Kreuzung F. _____ ein Lichtsignal nicht beachtet zu haben (pag. 284).

E. 8

Unbestrittener und bestrittener Sachverhalt sowie Beweisfragen Vorliegend ist unbestritten, dass der Beschuldigte mit seinem Auto am 24. September 2020 um 14:20 Uhr in G. _____ an der Kreuzung F. _____ unterwegs war und dort vom Radar erfasst wurde. Bestritten wird vom Beschuldigten demgegenüber, die weisse Haltelinie überfahren zu haben, als die Ampel schon Rot angezeigt habe. Er stellt sich auf den Standpunkt, die weisse Haltelinie überfahren zu haben, als diese noch Grün angezeigt habe. Aufgrund eines sich in dieser Zeit gebildeten Staus habe er anschliessend halten müssen. Als sich der Stau aufgelöst habe und er wieder habe losfahren können, habe die Ampel zwischenzeitlich auf Rot gewechselt, was er von seinem Standort aus jedoch nicht mehr habe sehen können. Infolgedessen sei er vom Radar geblitzt worden. Weiter bestreitet der Beschuldigte die Gültigkeit der Eichzertifikate für die Messgeräte an der Kreuzung F. _____.

6 Beweismässig ist demnach einerseits zu klären, ob die Eichzertifikate zum Zeitpunkt der Übertretung Gültigkeit hatten. Sodann ist zu prüfen, ob der Beschuldigte den weissen Haltebalken zu einem Zeitpunkt überfahren hatte, als die Ampel noch auf Grün stand. Und schliesslich ist zu klären, ob der Beschuldigte die Ampel und damit das inzwischen auf Rot gewechselte Lichtsignal von seinem Standort aus (noch) hätte sehen können.

E. 9

Beweiswürdigung

E. 9.1

Allgemeine Grundlagen der Beweiswürdigung Für die theoretischen Grundlagen der Beweiswürdigung kann auf die Ausführungen in der erstinstanzlichen Urteilsbegründung verwiesen werden (pag. 725 f., S. 6 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung).

E. 9.2

Beweismittel

E. 9.2.1

Objektive Beweismittel Als objektive Beweismittel liegen der Kammer der Rapport vom 8. Juni 2021 sowie die Eichzertifikate Nr. _____ zur Eichung vom 22. Oktober 2019 und Nr. _____ zur Eichung vom 29. September 2020 vor (pag. 291 ff. und pag. 905 ff.). Weiter befindet sich in den Akten das oberinstanzlich eingeholte Gutachten des METAS vom 23. März 2023 (pag. 795 ff.) sowie das vom Beschuldigten eingeholte Privatgutachten der C. _____ AG (pag. 880 ff.). Im Rapport vom 8. Juni 2021 wurde durch H. _____ vorab die Funktion der Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlage dargelegt. Zur hier zu beurteilenden Rotlichtübertretung vom 24. September 2020 um 14:20 Uhr mit dem Fahrzeug des Beschuldigten hielt H. _____ im Rapport fest, auf dem ersten Foto sei

zu sehen, dass das Rotlicht bei einer Rotlichtzeit von 9,88 Sekunden missachtet worden sei. Vorgängig habe während 3,04 Sekunden das gelbe Licht aufgeleuchtet, was «Halt für Fahrzeuge, die noch vor der Verzweigung halten können» bedeute. Dieses Foto sei durch die Vorderachse des Fahrzeuges nach dem weissen Haltebalken vor dem Lichtsignal beim Erreichen der zweiten Induktionsschleife ausgelöst worden. Die Induktionsschleifen würden sich im Fussgängerstreifen vor dem Lichtsignal und nicht auf der Höhe des Haltebalkens befinden. Bei diesem Foto habe mindestens eine Geschwindigkeit von 10 km/h vorhanden sein müssen. Die Verkehrsüberwachungskamera an diesem Standort sei so eingestellt, dass sie nach dem ersten Foto automatisch nach 14 Metern das zweite Foto auslöse, wo eine Rotlichtzeit von 14,08 Sekunden ersichtlich sei. Somit habe das in der Einsprache erwähnte Fahrzeug, welches hinter dem Personenwagen des Beschuldigten gestanden habe, keinen Einfluss auf dieses Foto und diese Rotlichtübertretung gehabt. Vermutlich habe es wegen des Beschleunigens bei der Geschwindigkeitsmessung bei den zwei Induktionsschleifen eine Abweichung gegeben, wonach auf dem zweiten Foto «Speed --- 0 km/h» eingeblendet worden sei. Dies habe zur Folge, dass bei der am 30. September 2020 vom EPSIPOL automatisch ausgestellten Busse bei der Rubrik «Gemessene Geschwindigkeit 0 km/h» ausgedruckt worden sei. Die Distanz von 14 Metern vom ersten zum zweiten Foto sei in 4,2 Sekunden

7 zurückgelegt worden. Dies ergebe bei der Rotlichtübertretung eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 km/h (pag. 291 f.). Dem Eichzertifikat Nr. _____ ist zu entnehmen, dass das System für Rotlicht und Geschwindigkeit (Schleifendetektor _____) an der Kreuzung F. _____ am 22. Oktober 2019 geeicht wurde und diese Eichung bis am 31. Oktober 2020 Gültigkeit hatte (pag. 906). Das Eichzertifikat Nr. _____ zeigt, dass dieselben Schleifendetektoren am 29. September 2020 erneut geeicht wurden und diese Eichung bis zum 30. September 2021 gültig war (pag. 907). Dem Gutachten des METAS, welches die Verfahrensleitung oberinstanzlich von Amtes wegen einholte und vom 23. März 2023 datiert, ist zum Messablauf im Wesentlichen zu entnehmen, dass bei Erreichen des zweiten Induktionsschleifensensors ein erstes Foto aufgenommen werde. Unter Verwendung der Geschwindigkeit zwischen den beiden Sensoren werde berechnet, wann das Fahrzeug zwischen dem ersten und dem zweiten Foto eine Strecke von 14 Metern zurückgelegt haben sollte (vgl. zweite Fotoaufnahme, Datenzeile, Angaben «Set Interval: 14m» für die Strecke und «Interval 4,203s» für den zeitlichen Abstand zwischen den beiden Fotos). Diese Berechnung sei nur dann korrekt, wenn das Fahrzeug sich auch nach der Geschwindigkeitsmessung mit konstanter Geschwindigkeit weiterbewegt habe. Das Fahrzeug des Beschuldigten habe sich zwischen den beiden Bildern nicht 14 Meter, sondern 20,7 Meter weiterbewegt. Das Fahrzeug sei somit von

E. 9.2.2

Subjektive Beweismittel Als subjektive Beweismittel liegen der Kammer einerseits die Aussagen des Zeugen H. _____ und andererseits jene des Beschuldigten an der erstinstanzlichen Verhandlung vor. H. _____ gab an seiner Einvernahme bei der Vorinstanz im Wesentlichen zu Protokoll, die erste Schlaufe mache die Messung, während die zweite Schlaufe die Bestätigung mache (pag. 665 Z. 36 f.). Das erste Foto werde dadurch ausgelöst, dass die Kamera so eingestellt sei, dass sie ab 0,8 Sekunden Rotlicht eine Rotlichtüberschreitung erfasse. Die Anlage sei so eingestellt, dass nach 14 Metern das zweite Foto ausgelöst werde. Bei der Kamera werde die Distanz eingegeben, nach

welcher ein Foto gemacht werden müsse, damit das Auto noch erfasst werde. Bei- de Fotos würden mit derselben Kamera gemacht. Das zweite Gerät merke anhand der Geschwindigkeit, dass das Auto nun 14 Meter gefahren sei. Ein Auto mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h werde somit schneller erfasst als eines mit weniger Geschwindigkeit. Ein Fall werde erst nach dem zweiten Foto abgeschlossen, die Kamera müsse also zwei Fotos haben, bevor ein anderer Fall aufgenommen wer- den könne (pag. 666 Z. 1 ff.). Beim ersten Foto müsse das fragliche Fahrzeug eine Geschwindigkeit von mindestens 10 km/h haben, damit überhaupt ein Foto aus- gelöst werde. Anhand der Zeit mit 10 km/h auf die 14 Meter erfolge sodann ein zweites Foto, auch wenn sich das Auto gar nicht mehr weiterbewegen würde. Die- ses Szenario wäre auf dem zweiten Foto ersichtlich, so dass der Fall gar nicht zur Anzeige gebracht würde. Auf Frage, ob im Fall, dass zwei Fahrzeuge dicht hinter- einander das Rotlicht überfahren, für das zweite Fahrzeug ein erstes Foto erstellt werde, auch wenn das zweite Foto für das erste Fahrzeug noch nicht ausgelöst 10 worden sei, gab H. _____ zu Protokoll, dies könne die Kamera nicht. Der Fall müsse zuerst mit dem zweiten Foto abgeschlossen werden, damit die Kamera ei- nen neuen Fall aufnehmen könne, da das zweite Foto nichts mehr mit der Schlaufe zu tun habe, sondern mit der Distanz eingegeben werde (pag. 666 Z. 20 ff.). H. _____ erklärte weiter, die erste Schlaufe mache von der Geschwindigkeit ei- ne Vormessung, während die zweite Schlaufe eine Geschwindigkeitsmessung ma- che. Wenn zwischen der ersten und zweiten Schlaufe die Abweichung gross sei, seien auf den Bildern «drei Strichli» zu sehen und auf der Ordnungsbusse stehe dann «km/h 0». Diese «Strichli» würden jedoch beweisen, dass überhaupt eine Geschwindigkeit vorhanden gewesen sei und bedeute nicht, dass das Fahrzeug stillgestanden habe, andernfalls gar keine Fotos ausgelöst würden (pag. 666 f. Z. 42 ff.). In der Rubrik «Speed» stehe normalerweise die gemessene Geschwin- digkeit vom zweiten Bild, sofern das Auto kontinuierlich zwischen den beiden Schlaufen durchfahre, mithin weder beschleunige noch abbremse (pag. 667 Z. 7 ff.). Auf Frage, ob auch ein Foto ausgelöst werde, wenn ein Fahrzeug wegen Staus auf der Schleife stehen bleibe und die Ampel anschliessend auf Rot wechsele, führte H. _____ aus, wenn es stehen bleibe, werde kein Bild ausgelöst, zumal das Fahrzeug auf der ersten Schleife eine Mindestgeschwindigkeit von 10 km/h haben müsse (pag. 667 Z. 15 ff.). Auf weitere Frage, ob ein Bild ausgelöst werde, wenn das Fahrzeug während der Rotphase wieder losfahre, gab er sodann an, das Auto müsse diesfalls kurz vor der Schleife sein und eine Geschwindigkeit von min- destens 10 km/h haben, damit ein Bild ausgelöst werden könne. Wenn das Auto die erste Schlaufe bereits bei Grün passiert habe, dann wegen Staus anhalte und dann während der Rotlichtphase weiterfahre, könne dies die Kamera nicht mehr messen, zumal die erste Schleife massgebend sei. Die zweite Schleife bestehe nur wegen der Geschwindigkeit (pag. 667 Z. 22 ff.). Wenn man zur ersten Schleife komme, welche für die Messung der Rotlichtübertretung massgebend sei, sehe man die Ampel noch im Blickwinkel (pag. 668 Z. 1 f.). Zu den Positionen der Schlei- fen erklärte H. _____ abschliessend (und teilweise wiederholend), die erste Schleife sei dafür zuständig, dass überhaupt ein Fall erfasst werde. Bei der ersten Schleife müsse eine Mindestgeschwindigkeit von 10 km/h bestehen, damit über- haupt ein erstes Foto gemacht werde. Das zweite Foto werde schliesslich unab- hängig von Schleifen gemacht. Die Kamera sei mit der Distanz eingestellt, nach

E. 9.3

Beweisergebnis der Vorinstanz Die Vorinstanz hielt in ihrer Beweiswürdigung Folgendes fest (pag. 736 f., S. 17 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung): Gestützt auf die Ausführungen von H. _____ ist davon auszugehen, dass der Beschuldigte bei der zweiten Induktionsschleife mindestens eine Geschwindigkeit von 10 km/h gehabt haben muss und die Ampel schon beim Passieren der 1. Schleife rot gewesen sein muss, da ansonsten gar kein Foto ausgelöst würde. Daraus geht auch hervor, dass der Beschuldigte gerade nicht stillgestanden ist, wie er dies behauptet. Es ist davon auszugehen, dass der Beschuldigte eine grössere Geschwindigkeits- differenz zwischen der ersten und zweiten Induktionsschleife hatte, weshalb seine Geschwindigkeit nicht richtig gemessen werden konnte und bei der Busse «gemessene Geschwindigkeit «0 km/h» an- gezeigt wurde. Die Aussagen des Beschuldigten sind insgesamt nicht schlüssig. Insbesondere beruft er sich darauf, dass er die erste Schleife bei Grün passiert habe, danach habe halten müssen und dann erst ca. 20 Sekunden später die zweite Induktionsschleife passiert habe, weshalb es ihn geblitzt habe. Von der zweiten Schleife aus sehe man aber die Ampel gar nicht mehr. Der Beschuldigte missachtet dabei, dass für die Messung der Rotlichtübertretung die erste Schleife massgeblich ist. Es würde daher kein Fall aufgenommen, wenn die erste Schleife bei Grün passiert wird. Daraus folgt, dass der Beschuldigte zwingend die erste Schleife bei Rot überquert haben muss. Zudem kann auch festgehalten werden, dass die Ausführungen mit dem Halten nicht zu überzeugen vermögen. Geht man davon aus, dass der Beschuldigte mindestens 10 km/h gefahren ist als er die erste Schleife passierte und dann abrupt hat halten müssen, gäbe dies einen durchschnittlichen An- halteweg von 4 Metern bei einer Normalbremsung und 3,5 Metern bei einer Gefahrenbremsung. Die zwei Schleifen sind allerdings nur 3,2 Meter voneinander entfernt, weshalb es kaum möglich gewe- sen wäre, noch vor der zweiten Schleife zu halten. Der Aussage, dass er dann kurz vor der zweiten Schleife wieder angefahren sei und von dort aus die Ampel nicht mehr sichtbar sei, kann ebenfalls nicht gefolgt werden. Die zweite Schleife muss mit mindestens 10 km/h passiert werden, damit über- haupt ein Foto ausgelöst wird. Der Beschuldigte hätte daher ca. 4 Meter vor der Schleife wieder an-

12 fahren müssen, damit er bei der zweiten Schleife diese Mindestgeschwindigkeit mit einem normalen PW erreicht hätte. Von diesem Startpunkt hätte er aber sehr wohl noch Sicht auf die Ampel gehabt. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Aussagen des Beschuldigten weder nachvoll- ziehbar noch glaubhaft sind. Weiter ist hervorzuheben, dass die Induktionsschleifen am 15.09.2020 geeicht wurden, d.h. nur kurze Zeit vor dem Vorfall. Sie entsprachen folglich den gesetzlichen Anforderungen und durften für die Messung von Rotlichtübertretungen eingesetzt werden. Ferner wurden keine geeigneten Beweismittel vorgebracht, die grössere Zweifel am richtigen Funktionieren der Messsysteme aufkommen lassen. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Messsysteme, d.h. die Induktionsschleifen sowie das System für Rotlicht und Geschwindigkeit, korrekt funktionierten und der Beschuldigte das Rotlicht nicht beachtet hat. Folglich erachtet das Gericht den im Strafbefehl vom 26.02.2021 vorgeworfene Tatbestand des Nicht- beachtens eines Lichtsignals als erstellt.

E. 9.4

Vorbringen des Beschuldigten Mit Berufungsbegründung vom 5. Dezember 2023 rügt der Beschuldigte vorab, sowohl die Messmittel als auch die Induktionsschleifen-Sensoren seien am 24. September 2020 nicht geeicht gewesen (pag. 869 f.). Nachdem das METAS mit Schreiben vom 12. Dezember 2023 aufgefordert wurde, das Eichzertifikat für das System

für Rotlicht und Geschwindigkeit mit Gültigkeit am 24. September 2020 nachzureichen (pag. 902 f.) und diese mit Schreiben vom 15. Dezember 2023 einlangten (pag. 905 ff.), änderte der Beschuldigte seine Rüge mit Eingabe vom 22. Dezember 2023 dahingehend, als er geltend macht, auf dem Eichzertifikat Nr. _____ sei neu auch ein Digitales Bilddokumentationssystem Master Gatso zu finden, welches im vorangegangenen Eichzertifikat Nr. _____ nicht aufgeführt sei. Entsprechend sei nicht erstellt, dass für das Digitale Bilddokumentationssystem Master Gatso zum angeblichen Tatzeitpunkt am 24. September 2020 ein gültiges Eichzertifikat vorgelegen habe (pag. 915). Sodann macht der Beschuldigte geltend, entgegen der Ansicht der Vorinstanz sei für die Strafbarkeit betreffend Nichtbeachten eines Lichtsignals das Überfahren der Haltelinie massgebend, andernfalls ein unter Strafe gestelltes Anhalten auf dem Fussgängerstreifen vorliegen würde. Er konkretisiert dazu, Art. 75 Abs. 1 SSV sehe vor, dass die Haltelinie anzeige, wo die Fahrzeuge beim Signal «Stopp» und gegebenenfalls bei Lichtsignalen, Bahnübergängen und Fahrstreifen für den abbiegenden Verkehr usw. halten müssten. Der vorderste Teil des Fahrzeuges dürfe dabei die Haltelinie nicht überragen. Ein Lichtsignal diene dazu, den Verkehr an Orten mit erhöhter Gefahr zu regeln, so dass es zu keinen Unfällen komme. Wo die Fahrzeuglenker mit ihrem Fahrzeug anhalten müssten, werde durch die Haltelinie i.S. von Art. 75 SSV markiert. Diese stelle somit die Grenze zu dem besonderen Gefahrenbereich dar, welcher durch das Lichtsignal geschützt werden solle. Sie dürfe überquert werden, wenn das Lichtsignal auf Grün stehe und signalisiere im Gegenzug die Stelle, an welcher die Fahrzeuge bei Rotlicht anhalten müssten. Mit Blick darauf ergebe sich, dass für eine Strafbarkeit wegen Nichtbeachtung eines Lichtsignals das Überfahren der Haltelinie massgebend sei. Bezeichnenderweise sei auf dem ersten Bild der Lichtsignalanlage ersichtlich, dass das erste Bild aufgenom-

men werde, nachdem das Fahrzeug die Haltelinie, aber bevor dieses die Ampel passiert habe. Dies werde auch im Gutachten des METAS vom 30. Juni 2023 bestätigt. Auch gestützt auf diesen Fakt ergebe sich die Strafbarkeit wegen Missachtens eines Lichtsignals eindeutig aufgrund des Überfahrens der Haltelinie, nicht aufgrund des Überfahrens auf Höhe des Standorts des Lichtsignals. Zudem sei anzumerken, dass wenn die Fahrzeuge bei Rotlicht nach dem Haltebalken anhalten müssten, diese an der dem Haltebalken nachfolgenden Stelle, konkret auf dem Fussgängerstreifen, anhalten bzw. diesen blockieren müssten. Dies sei mit Blick auf die Verkehrssituation vor Ort nicht zulässig. Insbesondere sei für den Fahrzeugführer nicht erkennbar, ob die Ampel auf Rot gewechselt habe, weil Fussgänger die Strasse queren wollen würden, oder ob diese ob dem die Strasse u.A. querenden Verkehr auf Rot geschaltet habe. Das Halten auf einem Fussgängerstreifen werde gemäss Ziff. 335 des Anhangs 1, Bussenliste 1 zur Ordnungsbussenverordnung (OBV, SR 314.11) mit Busse sanktioniert. Das hiavor geschilderte und von der Vorinstanz verlangte Verhalten sei folglich unter Strafe gestellt. Es müsse folglich für die Strafbarkeit einer Rotlichtmissachtung das Überfahren des Haltebalkens, sofern ein solcher wie in casu vorliege, massgebend sein. Auch die Induktionsschleife, welche das erste Foto auslöse, müsste klarerweise auf Höhe des Haltebalkens angebracht sein. Zudem sei die Installation der fraglichen Ampel falsch. Die das erste Foto auslösende Induktionsschleife sei weder auf der Höhe des (massgebenden) Haltebalkens noch auf der Höhe der (nicht massgebenden) Rotlichtinstallation (Ampel), sondern in casu unter einem Fussgängerstreifen verbaut. Gestützt auf diese Ausführungen ergebe sich, dass für eine Strafbarkeit wegen Missachtens eines Lichtsignals das Überfahren der Haltelinie massgebend sei und diese demnach beweismässig erstellt sein müsse. Beweismässig sei keinesfalls erstellt, dass er, der

Beschuldigte, die auf der Fahrbahn installierte, dem Fussgängerstreifen vorgelagerte Haltelinie bei Rotlicht überfahren habe. Die Induktionsschleifen würden sich direkt auf Höhe des Zebrastreifens befinden. Diese Installation führe dazu, dass Autofahrer, welche die Haltelinie rechtskonform bei grünem Ampellicht überfahren würden, bei stockendem Verkehr unmittelbar nach der Haltelinie trotzdem geblitzt würden. Dies deshalb, weil sie sich beim Wechsel des Ampellichts von Grün auf Rot je nach Verkehrsaufkommen immer noch im Bereich der Induktionsschleifen-Sensoren befinden bzw. diese überfahren würden, woraufhin das Blitzlicht erfolge. Im vorliegenden Fall solle die Ampel bereits 9,88 Sekunden Rotlicht gezeigt haben, als er, der Beschuldigte, geblitzt worden sei, dies notabene mit einer von der Installation gemessenen Geschwindigkeit von 0 km/h. Er habe jedoch die gemäss Art. 75 Abs. 1 SSV massgebende Haltelinie mit seinem Auto passiert, als die Ampel grünes Licht gezeigt habe. Beweismittel, welche dies wiederlegen würden bzw. die die Meinung der Vorinstanz untermauern würden, seien nicht aktenkundig. Vielmehr sei im Gutachten des METAS vom 23. März 2023 festgehalten worden, es lasse sich nicht ermitteln, wieviel Zeit zwischen dem Überfahren des Haltebalkens und der Aufnahme des ersten Bildes vergangen sei. Insbesondere könne nicht ermittelt werden, ob zu diesem Zeitpunkt rotes Licht gezeigt worden sei und ob das Fahrzeug zwischen dem Überfahren des Haltebalkens und der Aufnahme des ersten Bildes angehalten worden sei. Im Gutachten sei auch festgehalten worden, dass sich nicht zweifelsfrei nachweisen lasse, ob das Fahrzeug [des

E. 9.5

Würdigung durch die Kammer Aus den beiden vom METAS eingereichten Eichzertifikaten wird ersichtlich, dass für das fragliche System für Rotlicht und Geschwindigkeit an der Kreuzung F. _____ zum Zeitpunkt der angeklagten Übertretung am 24. September 2020 eine gültige Eichung vorlag. Die durchgeführte Eichung gemäss Eichzertifikat Nr. _____ hatte bis zum 31. Oktober 2020 und somit grundsätzlich auch am Tag des angeklagten Vorfalls Gültigkeit. Bereits am 29. September 2020 wurde eine neue Eichung durchgeführt (Eichzertifikat Nr. _____), welche (ebenfalls) keine Probleme zeigte und neu Gültigkeit bis zum 30. September 2021 hatte. Inwiefern zum angeklagten Zeitpunkt somit keine gültige Eichung vorgelegen haben soll, leuchtet nicht ein. Dass im Eichzertifikat Nr. _____ nebst den beiden geeichten Schleifendetektoren neu auch ein Digitales Bilddokumentationssystem Master Gatso erwähnt wird, vermag an der Gültigkeit der Messgeräte bzw. am Gesagten nichts zu ändern. Das METAS erklärte mit Stellungnahme vom 18. Januar 2024 nachvollziehbar, das digitale Bilddokumentationssystem sei zwingender Bestandteil des Messmittels und seine vorschriftsgemässe Funktion werde im Rahmen der Eichung geprüft. Die amtliche Bestätigung, dass das Messmittel den gesetzlichen Vorschriften entspreche, welche Teil der Eichung sei, beziehe sich damit auch auf das digitale Bilddokumentationssystem. Messmittel anderer Bauarten würden teilweise über Bilddokumentationssysteme verfügen, die sich nicht wie das vorliegende in demselben Gehäuse wie die Steuereinheit befinden würden und daher vertauscht werden könnten. Aus diesem Grund habe das METAS beschlossen, die Eichzertifikate zu vereinheitlichen und das digitale Bilddokumentationssystem auch im Eichzertifikat der Systeme für Rotlicht und Geschwindigkeit explizit aufzulisten. Diese Vereinheitlichung sei aus praktischen Gründen vorgenommen worden, aus ihr könne jedoch nicht abgeleitet werden, das vorliegend eingesetzte digitale Bilddokumentationssystem sei Gegenstand des Eichzertifikats Nr. _____, nicht

E. 12

km/h auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen den beiden Bildern von 17,7 km/h beschleunigt worden. Dies könne auf einen vorherigen Stillstand vor Aufnahme des ersten Bildes hindeuten. Zum Zeitpunkt des Überfahrens des Haltebalkens sei kein Bild aufgenommen worden. Es lasse sich somit nicht ermitteln, wie viel Zeit zwischen dem Überfahren des Haltebalkens und der Aufnahme des ersten Bildes vergangen sei. Insbesondere könne nicht ermittelt werden, ob zu diesem Zeitpunkt rotes Licht gezeigt worden sei und ob das Fahrzeug zwischen dem Überfahren des Haltebalkens und der Aufnahme des ersten Bildes angehalten worden sei. Hinsichtlich einer allfälligen Fehlzuordnung der Messung zum Fahrzeug des Beschuldigten hielt das Gutachten fest, eine Auswertung könne durch das Auswertepersonal fehlerhaft vorgenommen worden sein, wenn sich das Fahrzeug, welchem die Messung zugeordnet worden sei, im ersten Bild nicht an der erwarteten Position befinde. Vorliegend zeige das erste Bild der Messung des Beschuldigten eine Fahrzeugkolonne. Das Fahrzeug des Beschuldigten befinde sich an derselben Position wie die Fahrzeuge in den drei unmittelbar vorhergehenden und den drei unmittelbar folgenden gemessenen Rotlicht-Übertretungen. Das dem Fahrzeug des Beschuldigten unmittelbar vorausfahrende Fahrzeug befinde sich in Fahrtrichtung so weit vorne, dass eine Auslösung durch dieses Fahrzeug ausgeschlossen werden könne. Zum Zeitpunkt der Auslösung des ersten Bildes hätten sich Teile des Fahrzeugs des Beschuldigten über den beiden Sensoren befunden. Das dem Fahrzeug des Beschuldigten unmittelbar folgende Fahrzeug habe die Messung daher nicht auslösen können. Unter Beilage diverser Fotoaufnahmen wurde zur Sichtbarkeit der Ampel im Bereich des Fussgängerstreifens sodann festgehalten, dass diese nicht senkrecht zur Fahrtrichtung, sondern so in einem Winkel aufgestellt sei, dass sie einerseits gut

8 aus der Ferne sichtbar, aber andererseits ihr Zustand sogar im Bereich des Fussgängerstreifens erkennbar sei. Die Bilder von der Messung des Beschuldigten am 24. September 2020 um 14:20 Uhr seien bei ähnlichem Sonnenstand aufgenommen [wie bei der Rekonstruktion] worden, die Bäume hätten jedoch Laub getragen. Die Ampel sei folglich zum Zeitpunkt der Messung [24. September 2020] besser erkennbar gewesen als bei der Ortsbesichtigung (pag. 801 ff.). Im Rahmen der Beantwortung konkreter Fragen wurde im Gutachten schliesslich zusammengefasst ausgeführt, das Fahrzeug des Beschuldigten habe das Rotlicht ausgelöst. Ob dieses den Haltebalken bei Rot überfahren habe, lasse sich hingegen nicht zweifelsfrei nachweisen. Nachweisbar sei jedoch, dass es zum Zeitpunkt der Aufnahme des ersten Bildes des Messmittels mit der Vorderachse im Bereich des zweiten Induktionsschleifens-Sensors gestanden habe und zu diesem Zeitpunkt die Lichtsignalanlage bereits seit 9,88 Sekunden rotes Licht angezeigt habe. Zuvor habe sie während 3,04 Sekunden gelbes Licht angezeigt. Wenn das Fahrzeug des Beschuldigten den Haltebalken noch bei (teilweise) grünem Licht überfahren haben sollte, müsse das Fahrzeug gestoppt haben, bevor das Messmittel das erste Bild aufgenommen habe. In dieser Position sei die Ampel – gegebenenfalls mit gewissen Kopfbewegungen oder Bewegungen des Oberkörpers – noch sichtbar gewesen (pag. 807). Der Beantwortung der Ergänzungsfragen durch das METAS lässt sich im Wesentlichen entnehmen, dass es sich aus dem Zweck des Rotlichtüberwachungssystems ergebe, dass die Induktionsschleifen-Sensoren dem Haltebalken nachgelagert seien. Es solle nicht das Erreichen des Haltebalkens ermittelt werden, sondern das Überfahren. Daher sei durch das ASTRA vorgeschrieben, dass das Fahrzeug nach und nicht vor dem Haltebalken zu erfassen sei. Beide Induktionsschleifen-Sensoren würden sich hinter dem Haltebalken befinden. Die

Behauptung, wonach der Beschuldigte gemäss aktenkundigem erstem Bild mit einer Geschwindigkeit von 0 km/h gemessen worden sei, treffe nicht zu. Aus den Angaben «Interval» und «Set Interval» im aktenkundigen zweiten Bild lasse sich eine Geschwindigkeit von 11,99 km/h errechnen. Die Messung sei zwischen den beiden Induktionsschleifen- Sensoren erfolgt (pag. 835 f.). Der Beschuldigte beauftragte die C._____ AG mit der Erstellung eines Privat- gutachtens, um die Sichtbarkeit aus dem Fahrzeug des Beschuldigten auf das Lichtsignal klären zu können. Untersucht wurde dabei die Sicht aus dem Fahrzeug bei aufrechter Sitzhaltung und bei nach vorne geneigter Sitzposition. Dem Privat- gutachten vom 24. November 2023 kann entnommen werden, dass das Lichtsignal vom Standort des Beschuldigten sowohl beim ersten Messbild als auch auf Höhe der Ampel bei aufrechter Sitzhaltung weder beim Blick geradeaus noch beim Blick zur Ampel zu sehen war. Bei beiden Standorten sei beim Blick zur Ampel lediglich ein Teil des Postens der Ampel zu sehen gewesen, der Rest sei durch die A-Säule und das Fahrzeugdach verdeckt worden. Das Lichtsignal habe somit bei aufrechter Sitzposition nicht gesehen werden können. Untersucht wurde sodann, ob der Be- schuldigte – von den gleichen Standorten aus – die Möglichkeit gehabt hätte, die Ampel bei nach vorne gebeugtem Oberkörper zu sehen. Diesbezüglich gelangte die C._____ AG zum Schluss, dass weder vom Standort beim ersten Messbild

9 noch auf Höhe der Ampel das Lichtsignal durch Vornüberbeugen hätte gesehen werden können. Die Sicht werde durch den Innenspiegel und andere Installationen auf der Windschutzscheibe gebrochen. Gestützt darauf gelangte die C._____ AG zum Schluss, dass der Oberkörper stärker als hiavor getestet bewegt werden müsste, damit die Lichtsignale der Ampel gesehen werden könnten. Konkret rech- nete die C._____ AG aus, dass die Augenposition beim Standort des ersten Messbildes 0.35 Meter nach vorne, 0.17 Meter zur Fahrzeugmitte und 0.25 Meter nach unten korrigiert werden müsste. Beim Standort auf Höhe der Ampel betrage die Bewegung der Augenposition 0.54 Meter nach vorne, 0.2 Meter zur Fahrzeu- mitte und 0.31 Meter nach unten. Die Bewegungen würden damit zu einem gros- sen Teil nach unten gehen. Ob dies tatsächlich möglich sei und vom Fahrzeugfah- rer durchgeführt werden könne, könne nicht bewertet werden. Im Sinne eines Fazits wurde im Privatgutachten festgehalten, der Fahrzeuginnen- raum habe einen grossen Einfluss auf die Unterbrechung der Sichtlinie zwischen Fahrer und Lichtsignal. Insbesondere die A-Säule, das Dach und der Innenspiegel einschliesslich der umliegenden Installationen würden die Sicht stark einschränken. Durch eine Vorwärtsbewegung des Oberkörpers könne kein Sichtkontakt zwischen Ampel bzw. Lichtsignal und Fahrer hergestellt werden. Durch Bewegungen nach vorne, zur Fahrzeugmitte sowie nach unten könnten die Lichtsignale unter Um- ständen gesehen werden, so dass die Sicht nicht mehr durch das Fahrzeugcockpit versperrt sei (pag. 880 ff.).

E. 12.1

Erstinstanzliches Verfahren Die beschuldigte Person trägt die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Ausgangsgemäss und unter Berücksichtigung der bereits rechtskräftigen Schuld- sprüche wegen Hinderung einer Amtshandlung und Bruches einer amtlichen Be- schlagnahme werden die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 4'090.00 wie bereits von der Vorinstanz vollumfänglich dem Beschuldigten zur Bezahlung auferlegt.

E. 12.2

Oberinstanzliches Verfahren Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte dringt mit seinem Antrag im Berufungsverfahren nicht durch und gilt damit als unterliegend. Die oberinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 7'004.25, sich zusammensetzend aus einer Gebühr von CHF 2'000.00 und den Kosten des Gutachtens des METAS von CHF 3'069.70 sowie der Beantwor-

E. 14

Beschuldigten] die Haltelinie bei Rot überfahren habe. Es sei somit nicht erstellt, dass er, der Beschuldigte, die gemäss Art. 75 Abs. 1 SSV massgebende Haltelinie bei Rotlicht überquert habe. Er habe nach dem Überfahren der Haltelinie bei grünem Lichtsignal der Ampel infolge sich gebildetem stockendem Kolonnenverkehr sein Fahrzeug bis zum Stillstand verlangsamen müssen und habe erst nach einer gewissen Wartezeit im Stillstand wieder losfahren können. In der Zwischenzeit habe das Lichtsignal der Ampel offensichtlich auf Rot gewechselt, weshalb er durch das Überfahren der Induktionsschleifen geblitzt worden sei. Auch im Gutachten des METAS sei man zum Schluss gekommen, dass sich das Fahrzeug von ihm, dem Beschuldigten, zwischen den beiden Bildern nicht 14 Meter, sondern 20,7 Meter weiterbewegt habe. Das Fahrzeug sei von 12,0 km/h auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen den Bildern von 17,7 km/h beschleunigt worden, was auf einen vorherigen Stillstand vor Aufnahme des ersten Bildes hindeuten könne. Entsprechend sei auch der Gutachter gestützt auf die Ergebnisse der Messungen davon ausgegangen, dass er, der Beschuldigte, wie angegeben vor Aufnahme des ersten Bildes, d.h. vor Erreichen des zweiten Induktionsschleifen-Sensors, sein Fahrzeug angehalten habe. Dass zum Zeitpunkt des ersten Bildes die Ampel bereits 9,88 Sekunden rotes Licht gehabt haben solle, würden seine Angaben, wonach er die Haltelinie bei grünem Ampellicht überfahren, kurz danach angehalten habe bzw. habe anhalten müssen, da es aufgrund eines Manövers eines voranfahrenden Fahrgespans zum Erliegen des Verkehrs gekommen sei, untermauern. Auch gestützt auf seine Angabe, wonach er bei der anschliessenden Weiterfahrt ein Blitzlicht bemerkt habe, ergebe sich ein schlüssiges Bild. In der Zeit, in welcher er nach Überfahren der Haltelinie sein Fahrzeug habe anhalten müssen, habe das Ampellicht auf Rot gewechselt und die Ampel habe bereits 9,88 Sekunden rotes Licht gezeigt, als er die das erste Bild auslösende Induktionsschleife überfahren habe, wobei das Messgerät eine Geschwindigkeit von 0 km/h gemessen haben wolle. Es sei unverständlich, wie die Vorinstanz zu seinen Lasten davon ausgegangen sei, dass er mit einer Geschwindigkeit von mindestens 10 km/h die das erste Bild auslösende Induktionsschleife überfahren habe, zumal aus dem Messbild hervorgehe, dass die gemessene Geschwindigkeit 0 km/h betragen habe. Insgesamt sei, so der Beschuldigte, keineswegs erstellt, dass er mit seinem Fahrzeug den Haltebalken bei Rotlicht der Ampel überquert habe. Vielmehr sei in dubio pro reo davon auszugehen, dass er mit seinem Wagen den Haltebalken bei grünem Ampellicht überfahren und danach unmittelbar nach der Haltelinie infolge stockenden Verkehrs habe abbremsen und anhalten müssen. Während der Haltezeit habe die Ampel offenbar von grünem auf rotes Lichtsignal gewechselt, weshalb er bei der Weiterfahrt infolge Überfahrens des zweiten Induktionsschleifen-Sensors geblitzt worden sei (pag. 870 ff.). Im Eventualstandpunkt bzw. für den Fall, dass wider Erwarten die Haltelinie zur Beurteilung der Strafbarkeit nicht als massgebend beurteilt werden sollte, macht der Beschuldigte ein Ausbleiben der Strafbarkeit seines Verhaltens infolge fehlender Sichtbarkeit der Ampel geltend. Dazu bringt er vor, die Vorinstanz gehe fälschlicherweise davon aus, dass selbst wenn zu seinen Gunsten davon ausgegangen werde, dass

er den Haltebalken bei Grün überfahren und danach infolge Staus nach dem Haltebalken habe halten müssen und wieder angefahren sei, als die

E. 15

Ampel rotes Licht gezeigt habe, dies gleichwohl ein Missachten eines Lichtsignals wäre. Die Vorinstanz gehe damit davon aus, dass sich ein Fahrzeugführer nach Überfahren des Haltebalkens, aber vor Passieren der Höhe des Ampelsignals an sich noch einmal vergewissern müsse, ob die Ampel grünes Licht zeige und entsprechend bei gezeigtem rotem Licht nach dem Haltebalken, aber vor der Ampel und damit rechtswidrig auf dem Fussgängerstreifen anhalten müsse. Diese Argumentation setze jedoch voraus, dass die Ampel an sich bzw. das gezeigte Lichtsignal für den Fahrzeugführer ersichtlich sei. Im Gutachten sei hinsichtlich die Sichtbarkeit der Ampel im Bereich des Fussgängerstreifens festgehalten worden, dass der Zustand der Ampel von allen Positionen erkennbar sei. Die Bilder, auf welche sich der Gutachten bezogen habe, seien jedoch nicht aus einem Autocockpit heraus, sondern im freien Raum erstellt worden. Die Position der Kamera sei gemäss Gutachter so gewählt worden, dass die Sichtbarkeit zu Gunsten von ihm, dem Beschuldigten, in den Fotos schlechter sei als aus einem Fahrzeug heraus. Diese Angabe sei als unzutreffend zurückzuweisen. Entgegen diesen Ausführungen sei das Sichtfeld aus einem Autocockpit heraus deutlich eingeschränkter als dasjenige, welches mit den Bildern im Gutachten dokumentiert werde. Dies lasse sich einerseits aus der Tatsache ableiten, dass diverse Installationen im Auto (Autodach, A-Säule, Rückspiegel sowie Installationen unter dem Rückspiegel) das Sichtfeld verkleinern/verdecken/einengen würden. Andererseits sei der Sichtwinkel von den Standorten aus, an welchen der Gutachter stehend seine Fotos gemacht habe, nicht vergleichbar mit dem Sichtwinkel eines sitzenden Menschen aus einem Auto heraus, welches sich auf dem Fahrstreifen gleich neben der entsprechenden Ampel befinde. Aus dem Autocockpit heraus sei der Winkel für eine Sicht auf die Ampel viel steiler und ebenfalls unter Berücksichtigung der Eigenschaften eines Autos, insbesondere des Fahrzeugdachs, der A-Säule, des Rückspiegels sowie der Installationen hinter dem Rückspiegel, erheblich eingeschränkt. Entsprechend könne auf die Fotos im Gutachten zur Beurteilung der Frage, ob die Ampel aus dem Auto von ihm, dem Beschuldigten, am entsprechenden Standort, mithin nach dem Haltebalken, jedoch vor der Ampel, erkennbar gewesen sei, nicht abgestellt werden. Aus der technischen Untersuchung der C._____ AG vom 24. November 2023 gehe demgegenüber hervor, dass bei aufrechter Sitzposition das durch die Ampel gezeigte Lichtsignal nicht sichtbar bzw. erkenntlich sei. Dies weder von der Position, an welcher von ihm, dem Beschuldigten, bzw. von seinem Fahrzeug das erste Bild der Verkehrsüberwachungsanlage aufgenommen worden sei. Auch bei einer Beugung des Oberkörpers wäre es ihm nicht möglich gewesen, das gezeigte Ampellicht zu sehen. Vielmehr gehe aus dem Gutachten hervor, dass die Sicht auf das entsprechende Lichtsignal durch die Installationen auf der Windschutzscheibe gebrochen werde. Schliesslich sei in der technischen Untersuchung der C._____ AG dargestellt worden, welche Position – ausgehend von den Ausmessungen von ihm, dem Beschuldigten, sowie seinem Fahrzeug – hätte eingenommen werden müssen, damit Sichtkontakt zum Lichtsignal der Ampel hätte aufgebaut werden können. Inwiefern die Bewegung nach unten, welche es dafür erfordert hätte, hätte möglich sein sollen, sei schwer vorstell- und keineswegs nachvollziehbar. Bezeichnenderweise sei auch in der technischen Untersuchung festgehalten worden, dass die Bewegungen zu einem grossen Teil nach unten gehen würden. Ob diese

E. 16

tatsächlich möglich seien und vom Fahrzeugfahrer gefordert werden könnten, habe nicht bewertet werden können. Zusammenfassend ergebe sich daraus, dass das Lichtsignal der Ampel bei aufrechter Position nicht habe erkannt werden können. Grund dafür sei, dass die Sicht auf die Ampel durch das Autodach und die A-Säule verdeckt sei. Auch bei vorgebeugter Position sei das Lichtsignal nicht erkenntlich. Sichtkontakt könne theoretisch nur durch Bewegungen hergestellt werden, die mehrheitlich nach unten gehen würden. Diese Bewegung sei mit Blick auf die sitzende Position eines Fahrzeugführers schlicht unmöglich. Im Ergebnis könne, so der Beschuldigte abschliessend, nicht angenommen werden, dass er das von der Ampel gezeigte Lichtsignal vom Standort, an welchem das erste Messbild aufgenommen worden sei, sowie von der letztmöglichen Position vor Passieren der Ampel aus habe sehen können. Seine Aufmerksamkeit habe dem Geschehen und der Kreuzung vor ihm gegolten. Er habe zudem die grüne Ampel beim bzw. vor dem Überqueren des Haltebalkens zur Kenntnis genommen und habe daher nicht mit einer Rotschaltung rechnen müssen. In dubio pro reo sei davon auszugehen, dass die Ampel für ihn nicht ersichtlich gewesen sei und er diese in der konkreten Situation, in welcher er sich befunden habe, auch nicht hätte sehen können. Er sei insgesamt vom Vorwurf des Nichtbeachtens eines Lichtsignals freizusprechen (pag. 875 ff.).

E. 17

jedoch des Eichzertifikats Nr. _____ (pag. 923). Insgesamt kann somit festgehalten werden, dass am 24. September 2020 eine gültige Eichung vorlag. Hinweise, dass das fragliche System für Rotlicht und Geschwindigkeit am 24. September 2020 nicht ordnungsgemäss funktioniert hätte, liegen keine vor. Zum konkreten Vorfall erwägt die Kammer Folgendes: Gemäss Rapport vom 8. Juni 2021 und den Aussagen von H. _____ anlässlich der erstinstanzlichen Verhandlung wird ein Überfahren eines Lichtsignals dann erfasst, wenn ein Fahrzeugführer die erste Induktionsschleife mit einer Geschwindigkeit von mindestens 10 km/h überfährt und das Lichtsignal dabei auf Rot steht. Die erste Induktionsschleife macht dabei eine Vormessung der Geschwindigkeit, während die zweite Induktionsschleife eine zweite Geschwindigkeitsmessung vornimmt. Gestützt darauf steht fest, dass der Beschuldigte die erste Induktionsschleife überfahren haben muss, als das Lichtsignal bereits Rot angezeigt hatte, andernfalls gar kein Fall erfasst worden wäre. Ebenso ausgeschlossen werden kann mit Blick auf diese Ausführungen, dass der Beschuldigte – wie erstinstanzlich noch behauptet (pag. 685 Z. 42) – die erste Induktionsschleife bei grünem, die zweite jedoch bei rotem Licht überfahren hatte. Wäre dem so gewesen, wäre wie erwähnt gar nicht erst ein Fall erfasst und der Beschuldigte nicht geblitzt worden. Dass der Beschuldigte den weissen Haltebalken überfahren hatte, als das Lichtsignal noch Grün zeigte, kann mit Blick auf die Ausführungen unter nachfolgender Ziff. III (Rechtliche Würdigung) grundsätzlich offengelassen werden. Der Vollständigkeit halber sei jedoch festgehalten, dass sich dieses Szenario als höchst unwahrscheinlich erweist. Die erste Induktionsschleife muss gemäss Aussagen von H. _____ mit einer Geschwindigkeit von mindestens 10 km/h überfahren werden, ansonsten kein Fall erfasst wird. Diese Induktionsschleife befindet sich lediglich 80 Zentimeter vom Haltebalken entfernt. Mit Blick auf diese Gegebenheiten ist es schlicht unmöglich, dass der Beschuldigte den Haltebalken noch bei grünem Licht, die erste Induktionsschleife dann jedoch bei rotem Licht überfahren hatte, zumal dazwischen auch noch eine gelbe Lichtphase liegt. Offengelassen werden kann angesichts der Ausführungen unter nachfolgender Ziff. III

ebenfalls, ob ein Anhalten und darauffolgendes Anfahren (und anschliessendes Beschleunigen auf mindestens 10 km/h) zwischen Haltebalken und erster Induktionsschleife bei diesem geringen Abstand möglich ist. Es ist durchaus möglich, dass der Beschuldigte sein Fahrzeug irgendwo in der Nähe des Haltebalkens bremsen/stoppen musste, weil sich weiter vorne Stau gebildet hatte, und anschliessend wieder beschleunigte. Für ein solches Anhalten/Abbremsen mit anschliessendem Beschleunigen spricht die Geschwindigkeitsangabe von «--- km/h» beim zweiten Foto, welche offenbar dadurch entsteht, dass es bei der Vormessung (erste Induktionsschleife) und der zweiten Geschwindigkeitsmessung (zweite Induktionsschleife) zu einer Abweichung kommt (vgl. pag. 291 und pag. 667 Z. 6 ff.), was auf ein Abbremsen oder Beschleunigen zurückzuführen sein kann. Gemäss Gutachten des METAS bewegte sich das Fahrzeug des Beschuldigten zwischen den beiden Fotos zudem nicht nur 14 Meter, sondern 20,7 Meter, was bedeutet, dass der Beschuldigte sein Fahrzeug von 12 km/h [ausgerechnete Geschwindigkeit, wenn die Fahrt nach den beiden Indukti-

E. 18

onsschleifen mit konstanter Geschwindigkeit fortgeführt worden wäre, mithin 14 Meter in 4,2 Sekunden zurückgelegt worden wären] auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17,7 km/h zwischen den beiden Fotos beschleunigt habe. Dies könne auf einen vorherigen Stillstand vor Aufnahme des ersten Bildes hindeuten. Ein Abbremsen und anschliessendes Beschleunigen durch den Beschuldigten ist somit denkbar, muss aber angesichts der Ausführungen hiervoor vor dem Haltebalken oder unmittelbar danach, aber jedenfalls vor der ersten Induktionsschleife, gewesen sein. Der Beschuldigte macht sodann geltend, das Lichtsignal bzw. der Wechsel der Ampel von Grün auf Rot sei von seinem Standort aus nicht sichtbar gewesen. Gemäss voranstehender Ausführungen erachtet die Kammer als erstellt, dass der Beschuldigte die erste Induktionsschleife überfahren hatte, als das Lichtsignal bereits auf Rot stand. H. _____ gab im Rahmen der erstinstanzlichen Verhandlung zu Protokoll, wenn man zur ersten Induktionsschleife komme, sehe man die Ampel noch im Blickwinkel (pag. 668, Z. 1), und auch der Beschuldigte führte vor der Vorinstanz aus, von der ersten Induktionsschleife aus sehe man das Lichtsignal noch ganz knapp (pag. 685 Z. 21 f.). Mit Blick auf diese Aussagen steht fest, dass der Beschuldigte von seinem Standort aus und bei entsprechender Aufmerksamkeit hätte erkennen können, dass das Lichtsignal auf Rot gewechselt hatte. Nichts anderes ergibt sich aus den beiden in den Akten vorhandenen (Privat-)Gutachten. Aus dem Gutachten des METAS, welches die Sichtbarkeit von verschiedenen Standorten aus testete, ergibt sich, dass das Lichtsignal für einen Fahrzeugführer sogar noch von der am Lichtsignal nächsten Position aus sichtbar gewesen wäre, allenfalls mit gewissen Kopf- und/oder Oberkörperbewegungen (Foto F, vgl. pag. 806). Dem vom Beschuldigten eingereichten Privatgutachten ist ebenfalls zu entnehmen, dass das Lichtsignal sowohl vom Standort der Aufnahme des ersten Fotos – mithin bei der zweiten Induktionsschleife – als auch von der letztmöglichen Position aus, bevor das Lichtsignal passiert wird, aus dem Fahrzeugcockpit unter Vornahme gewisser Bewegungen von Kopf- und/oder Oberkörper sichtbar gewesen wäre (pag. 893 f.). Somit muss das Lichtsignal für den Beschuldigten erst recht auch von seiner Position aus, mithin bei der ersten Induktionsschleife, sichtbar gewesen sein, zumal diese gegenüber den in den Gutachten getesteten Positionen weiter weg von der Ampel ist, was zu einer besseren Sichtbarkeit führt. Entgegen der Ansicht der Verteidigung (pag. 877) sind dem Beschuldigten die im Privatgutachten errechneten Bewegungen mit dem Kopf- und/oder Oberkörper (pag. 893 und pag. 894) denn auch ohne Weiteres zuzumuten und dürfen von

ihm erwartet werden, insbesondere, wenn es vorgängig zu einer Staubildung gekommen ist und damit nochmals zu überprüfen ist, ob das Lichtsignal nach wie vor freie Fahrt zulässt oder allenfalls bereits gewechselt hat. Insgesamt ergibt sich somit, dass das Lichtsignal von allen gemessenen Standorten des Beschuldigten, insbesondere aber von seinem Standort bei der ersten Induktionsschleife aus, bei entsprechender Aufmerksamkeit sichtbar gewesen wäre.

E. 19

III. Rechtliche Würdigung 10. Theoretische Grundlagen zum Tatbestand Für die theoretischen Grundlagen zum Tatbestand kann vollumfänglich auf die Ausführungen in der erstinstanzlichen Urteilsbegründung verwiesen werden (pag. 740 f., S. 21 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). 11. Subsumtion Gemäss Beweisergebnis fuhr der Beschuldigte am 24. September 2020 auf der Kreuzung F. _____ los, ohne das Lichtsignal, welches zu diesem Zeitpunkt bereits Rot angezeigt hatte, beachtet zu haben. Dabei wäre es ihm ohne Weiteres möglich gewesen, das rote Lichtsignal von seinem Standort aus zu sehen. Der Beschuldigte erfüllt somit den objektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 1 i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG. Die von der Verteidigung vertretene Auffassung, wonach der weisse Haltebalken für die Strafbarkeit entscheidend sei, vermag am Gesagten nichts zu ändern. Das Bundesgericht hielt im Entscheid 101 IV 337 unter Verweis auf Art. 54 Abs. 3 SVV (heute Art. 75 SSV) fest, ein Lenker würde im Fall, dass ein Anhalten vor der Halte- linie nicht mehr möglich sei, nicht zur freien Weiterfahrt berechtigt, zumal «Halt vor der Verzweigung» nicht nur Halt vor einer angebrachten Haltelinie oder der Ampel bedeute, sondern auch noch Halt vor der eigentlichen Verzweigung, sofern dies möglich sei. Wer nach der Haltelinie, aber noch vor der Verzweigung anhalten könne, müsse dies tun. Zweck der Signallichter sei, so das Bundesgericht weiter, der Schutz einer bestimmten Strassenfläche. Dieser Schutz könne nur erreicht werden, wenn das Anhalten zwingend sei, sobald das es gebietende Licht erscheine und wenn es vor der geschützten Fläche möglich sei. Wäre das Anhalten nur vorgeschrieben, sofern es vor der Haltelinie möglich sei, wäre die Verkehrssicherheit gefährdet durch die Möglichkeit des Zusammentreffens zweier Strassenbenützer auf der geschützten Fläche (E. 3). Wie unter Ziff. 9.5 hiavor ausgeführt, erachtet es die Kammer als höchst unwahrscheinlich, dass der Beschuldigte den weissen Haltebalken überfahren hatte, als das Lichtsignal noch Grün zeigte. Selbst wenn dem so gewesen wäre, wäre der Beschuldigte mit Blick auf die Ausführungen im bundesgerichtlichen Entscheid verpflichtet gewesen, an seinem Standort – sei dies unmittelbar nach dem Haltebalken, vor der ersten Induktionsschleife oder kurz vor dem Lichtsignal – anzuhalten, zumal die Gefahr eines Zusammentreffens mit allfälligen, von links oder rechts kommenden Fahrzeugen auf dem Kreuzungsgebiet bestanden hätte. Der Einwand der Verteidigung, wonach sich der Beschuldigte strafbar gemacht hätte, wenn er nach dem Haltebalken angehalten hätte, zumal er diesfalls auf einem Fussgängerstreifen hätte stoppen müssen, was gemäss Ordnungsbussenverordnung mit einer Busse bestraft werde, vermag vorliegend nichts zu ändern. Strafbares Verhalten lässt sich nicht damit rechtfertigen, dass andernfalls eine andere strafbare Handlung begangen würde. Wie die Vorinstanz zutreffend ausführte (pag. 741 f., S. 22 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung), ist auf der subjektiven Seite festzuhalten, dass dem Beschuldigten aufgrund seiner langjährigen Erfahrung als Autofahrer bewusst sein musste,

E. 20

dass man sich bei einer Ampel stets zu vergewissern hat, ob diese nach wie vor Grün oder allenfalls bereits Rot anzeigt und dass das Nichtbeachten eine Verletzung einer Verkehrsregel darstellt. Der subjektive Tatbestand ist damit ebenfalls erfüllt. Der Beschuldigte ist der einfachen Verkehrsregelverletzung, begangen durch Nichtbeachten eines Lichtsignals, schuldig zu erklären. Rechtfertigungs- oder Schuldausschlussgründe sind keine ersichtlich. IV. Strafzumessung Eine einfache Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 1 SVG wird mit Busse bis zu CHF 10'000.00 bestraft (Art. 90 Abs. 1 i.V.m. Art. 102 Abs. 1 SVG und Art. 106 Abs. 1 StGB). Für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse hat das Gericht eine Ersatzfreiheitsstrafe festzusetzen (Art. 106 Abs. 2 StGB). Hinsichtlich der Strafzumessung schliesst sich die Kammer vollumfänglich den zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz an (pag. 749 f., S. 30 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Es sind vorliegend keine Gründe ersichtlich, die ein Abweichen vom Normalfall aufdrängen würden. Die Busse für die Nichtbeachtung eines Lichtsignals wird in Anwendung von Ziff. 309.1 der Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV; SR 741.031, Stand 22. Juni 2020) auf CHF 250.00 festgesetzt. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung beträgt drei Tage (vgl. Ziff. 4 auf S. 4 der Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte vom 17. Juni 2022 [Stand 1. Januar 2023]). V. Kosten und Entschädigung 12. Verfahrenskosten

E. 21

tung der Ergänzungsfragen von CHF 1'934.55 (pag. 847), sind entsprechend dem Beschuldigten zur Bezahlung aufzuerlegen. 13. Entschädigung Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der Beschuldigte keinen Anspruch auf Ausrichtung einer Entschädigung.

E. 22

VI. Dispositiv Die 1. Strafkammer erkennt: I. Es wird festgestellt, dass das Urteil des Regionalgerichts Berner Jura-Seeland vom 7. Juli 2022 insofern in Rechtskraft erwachsen ist, als A._____ 1. schuldig erklärt wurde

E. 27

Abs. 1 und 90 Abs. 1 SVG 68 SSV 426 Abs. 1 und 428 Abs. 1 und 3 StPO verurteilt:

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