

BS_APPELLATIONSGERICHT SB.2019.10 vom 20. August 2019

BS Appellationsgericht, 2019-08-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_SB.2019.10

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT SB.2019.10 du 20 août 2019

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT SB.2019.10 del 20 agosto 2019

Erwägungen

E. 1

1.1 Nach Art. 398 Abs. 1 der Strafprozessordnung (StPO SR 312.0) ist die Berufung gegen Urteile erstinstanzlicher Gerichte zulässig, mit denen das Verfahren ganz oder teilweise abgeschlossen wird. Das ist vorliegend der Fall. Der Berufungskläger hat als Beschuldigter ein rechtlich geschütztes Interesse an der Änderung des angefochtenen Entscheides und ist daher zur Erhebung der Berufung legitimiert (Art. 382 Abs. 1 StPO). Berufungsgericht ist das Dreiergericht des Appellationsgerichts (§ 88 Abs. 1 in Verbindung mit § 92 Abs. 1 Ziff. 1 des Gerichtsorganisationsgesetzes [GOG; SG 154.100]). Auf die form- und fristgerecht erhobene Berufung ist einzutreten.

1.2 Gemäss Art. 398 Abs. 3 StPO können mit der Berufung Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung und Missbrauch des Ermessens, Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung, die unvollständige oder unrichtige Feststellung des Sachverhalts sowie Unangemessenheit gerügt werden.

1.3 Das Berufungsgericht überprüft das erstinstanzliche Urteil nur in den angefochtenen Punkten (Art. 404 Abs. 1 StPO). Angefochten wird hier der erstinstanzliche Schuldspruch wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln und die entsprechende Kostenfolge, implizit damit gegebenenfalls auch die entsprechende Strafzumessung. Nicht angefochten und in Rechtskraft erwachsen ist demgegenüber der erstinstanzliche Schuldspruch wegen Nichtabgabe von Ausweisen und/oder Kontrollschildern (vgl. Berufungserklärung Ziff. 3 S. 3).

E. 2

2.1 In dem zur Anklageschrift gewordenen Strafbefehl wird, soweit noch relevant, festgehalten, der Berufungskläger habe als Fahrschüler (mit einer Erfahrung von 15 Fahrstunden) am 11. März 2017, um 11.33 Uhr, den Personenwagen [...], [...], anlässlich einer Lernfahrt durch die Viaduktstrasse in Basel in Fahrtrichtung Steinenring gelenkt. Obwohl die Lichtsignalanlage bei der Verzweigung mit der Holbeinstrasse seit 9,74 Sekunden auf Rot gestanden sei, sei der Berufungskläger in Missachtung der gebotenen Vorsichts- und Aufmerksamkeitspflichten und unter Hervorrufung einer ernstlichen Gefahr für die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer (insbesondere vortrittberechtigter Personenwagen von links) statt anzuhalten geradeaus weitergefahren.

Der damalige Fahrlehrer des Berufungsklägers, B____, ist in Zusammenhang mit diesem Vorfall mit rechtskräftigem Strafbefehl vom 19. September 2017 (Akten S. 83) wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln zu einer Geldstrafe von 7 Tagessätzen zu CHF 320.■, bedingt, Probezeit 3 Jahre, sowie zu einer Busse von CHF 450.■ verurteilt worden.

Im Strafbefehl wird ihm insbesondere vorgeworfen, er habe das Vergehen des Fahrschülers, trotz langer Rotzeit, nicht verhindert und somit Pflichten verletzt, welche ihm als Folge der Übernahme der Begleitung oblagen, weshalb er für die strafbare Handlung des Fahrschülers mitverantwortlich sei.

2.2 Die Vorinstanz hält im angefochtenen Urteil (E. 2 S. 4 ff.) zusammengefasst fest, der Berufungskläger habe bei jener Lernfahrt den Haltebalken beim Lichtsignal mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h überfahren, als das Lichtsignal bereits seit 9,74 Sekunden auf Rot gestanden sei. Damit sei, unter Berücksichtigung des Anhalteweges, ausgeschlossen, dass das Fahrzeug bereits auf dem Fussgängerstreifen, d.h. etwas mehr als eine Wagenlänge nach dem Haltebalken, vollständig abgebremst war. Dadurch habe der Berufungskläger Art. 27 Abs. 1 des Strassenverkehrsge-setzes (SVG; SR 741.01) in Verbindung mit Art. 68 Abs. 1 bis der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21), eine grundlegende Verkehrsregel, verletzt, dadurch eine erhöhte abstrakte Gefahr geschaffen und somit den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Abs. 2 SVG) erfüllt. Ausserdem zeuge das von ihm an den Tag gelegte Verhalten subjektiv von einem besonderen Mass an Unaufmerksamkeit. Der Berufungskläger habe somit grobfahrlässig gehandelt. Aus der Verurteilung des Fahrlehrers wegen dieses Vorfalls könne der Berufungskläger nichts für sich ableiten, da neben dem Fahrlehrer auch der Fahrschüler verantwortlich sei, soweit er die Widerhandlung nach dem Stand seiner Ausbildung hätte vermeiden können. Dies sei hier der Fall, so dass ein Schuldspruch gemäss Art. 90 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 3 SVG ergehe.

2.3 Der Verteidiger moniert im Wesentlichen, dass die Vorinstanz den Sachverhalt nicht korrekt festgestellt habe. Unbestritten sei, dass der Berufungskläger das Rotlicht überfahren habe. Dabei sei er aber nicht mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h über den Haltebalken gefahren, sondern wesentlich langsamer. Entsprechend habe er noch auf dem Fussgängerstreifen anhalten können. Eine Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer könne ausgeschlossen werden. Bei der Würdigung des subjektiven Tatbestandes der groben Verkehrsregelverletzung habe die Vorinstanz die subjektiven Umstände des Berufungsklägers zu wenig berücksichtigt. Der subjektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG sei nicht erfüllt. Angesichts des damaligen Ausbildungsstands des Berufungsklägers und der komplexen Verkehrssituation sei dem Fahrlehrer eine besondere Verantwortung im Sinne einer Obhuts- und Schutzpflicht in Bezug auf seinen Fahrschüler und einer Sicherungs- und Überwachungspflicht in Bezug auf andere Verkehrsteilnehmer zugekommen, welche dieser aber nicht wahrgenommen habe. Demgegenüber sei der Berufungskläger nicht verantwortlich und somit vom Vorwurf der groben Verkehrsregelverletzung freizusprechen.

E. 3.1

3.1.1 In tatsächlicher Hinsicht ist nicht bestritten und durch das Fallprotokoll (Akten S. 12) erstellt, dass der Berufungskläger am Samstag, den 11. März 2017, um 11.33 Uhr anlässlich einer Lernfahrt mit dem Lernfahrwagen und in Begleitung seines Fahrlehrers B____ über den Haltebalken bei der Verzweigung Viaduktstrasse/Holbeinstrasse gefahren ist, als die Lichtsignalanlage bereits seit 9,74 Sekunden auf Rot gestanden ist. Demgegenüber ist in tatsächlicher Hinsicht umstritten, mit welcher Geschwindigkeit der Haltbalken überfahren wurde und wann respektive wo das Fahrzeug zum Stillstand gebracht wurde. In den Akten findet sich dazu insbesondere das sogenannte Fallprotokoll (S. 12, mit Fotografien). Ausserdem gilt es in diesem Zusammenhang die Aussagen des Berufungsklägers und seines

Fahrlehrers zu würdigen.

3.1.2 Aus der in Art. 10 StPO, Art. 32 Abs. 1 Bundesverfassung (BV, SR 101) und Art. 6 Ziff. 2 Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK, SR 0.101) verankerten Unschuldsvermutung wird der Grundsatz «in dubio pro reo» abgeleitet, der als Beweiswürdigungsregel besagt (vgl. Art. 10 Abs. 3 StPO), dass sich das Strafgericht nicht von einem für den Angeklagten ungünstigen Sachverhalt überzeugt erklären darf, wenn bei objektiver Betrachtung Zweifel bestehen, ob sich der Sachverhalt so verwirklicht hat (vgl. ausführlich zum Ganzen BGE 144 IV 345 E. 2.2.3 S. 348 ff., 127 I 38 E. 2 S. 140, je mit Hinweisen; Tophinke, in Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, 2. Auflage, 2014, Art. 10 StPO N 82 ff.). Weiter besagt der in Art. 10 Abs. 2 StPO statuierte Grundsatz der freien Beweiswürdigung, dass die Strafverfolgungsbehörden und die Strafgerichte nicht nach festen Beweisregeln, sondern aufgrund ihrer persönlichen Überzeugung darüber entscheiden, ob sie eine Tatsache als bewiesen erachten oder nicht (Wohlers, in Donatsch/Hansjakob/Lieber [Hrsg.], Kommentar zur Schweizerischen Strafprozessordnung, 2. Auflage 2014, Art. 10 StPO N 25). Der Anwendungsbereich des Grundsatzes «in dubio pro reo» erfasst Zweifel am Vorliegen bestimmter Sachverhaltsmomente, wie insbesondere auch am Vorliegen der Umstände, welche die objektiven und subjektiven Merkmale der angeklagten Tatbestände ausmachen (vgl. Wohlers, a.a.O., Art. 10 N 14). Nachfolgend wird in Berücksichtigung dieser Grundsätze zu prüfen sein, ob der angefochtene Schuldspruch wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln zu Recht erfolgt ist.

3.1.3 Der Berufungskläger hat zusammengefasst ausgesagt, er sei vor jenem Vorfall noch nicht so oft in der Stadt unterwegs gewesen, es sei das zweite oder dritte Mal gewesen (vgl. Akten S. 121, 123). Er sei wohl überfordert gewesen ■ insbesondere mit der Konzentration auf den Weg, mit der ungewohnten Situation, den unbekanntem Strassen, den anderen Verkehrsteilnehmern, der Bedienung des Autos ■ und habe deshalb das Rotlicht übersehen. Er sei auch davon ausgegangen, dass er sich in dieser anspruchsvollen Situation auf die Aufmerksamkeit des Fahrlehrers und darauf verlassen könnte, dass dieser die Lernfahrt überwache und mithelfe. Dies sei in dieser Situation aber nicht der Fall gewesen. Der Fahrlehrer sei am Handy gewesen und habe das Rotlicht auch übersehen, so dass es zu dieser Situation gekommen sei. Er selbst sei langsam auf die Kreuzung zugefahren. Beim Blitzer seien beide dann «voll auf die Bremse» gegangen; er könne nicht sagen, wer schneller gewesen sei. Sie seien auf dem Fussgängerstreifen zum Stillstand gekommen und hätten sich angeschaut, auf Geheiss des Fahrlehrers sei er zurückgefahren (vgl. Einvernahme vom 5. Juni 2018, Akten S. 77 ff., insbesondere S. 78, 80; Protokoll Hauptverhandlung SG, Akten S. 121, Protokoll Berufungsverhandlung S. 3 f.). Der Fahrlehrer hat an der vorinstanzlichen Hauptverhandlung als Zeuge ausgesagt (vgl. Protokoll Verhandlung SG, Akten S. 122 ff.) und auf die Frage, wie das habe passieren können, erklärt: «Einfach zu spät gesehen, Vollbremsung eingeleitet und dann sind wir über die Linie hinaus und wieder retour». Er habe die Vollbremsung eingeleitet, leider zu spät. Er nehme an, dass er vor dem Blitzer gebremst habe. Er wisse nicht, wieviel über der Linie sie zum Stehen gekommen seien. Auf Frage, ob er abgelenkt gewesen sei, erklärte er, das wisse er nicht, er habe einfach zu spät gebremst; am Natel sei er nicht gewesen, es komme aber vor, dass er Notizen mache oder etwas ins Natel schreibe; er müsse irgendwie abgelenkt gewesen sein. Der Berufungskläger habe sich in der Perfektionsschulung befunden; er sei vorher bereits relativ viel in der Stadt unterwegs gewesen; an jenem Tag

hätten sie das Thema «Orientierung, Wegweiser» angeschaut.

3.1.4 Die Vorinstanz geht in tatsächlicher Hinsicht davon aus, dass das Auto nicht, wie es der Berufungskläger schildert, noch auf dem Fussgängerstreifen gleich nach dem Rotlicht zum Stillstand gebracht wurde. Dies folgert sie aus der «gemessenen Geschwindigkeit von 50 km/h», mit welcher das Auto über den Haltebalken gefahren sei. Unter Berücksichtigung des Anhaltewegs sei es bei dieser Geschwindigkeit «ausgeschlossen, dass das Fahrzeug bereits auf dem Fussgängerstreifen, d.h. etwas mehr als eine Wagenlänge nach dem Haltebalken, vollständig abgebremst war». Die Behauptung des Beschuldigten werde «dadurch eindeutig widerlegt» (Urteil S. 4 f.).

Dieser Schluss würde wohl stimmen, wenn denn die von der Vorinstanz angenommene Ausgangslage ■ Geschwindigkeit von 50 km/h beim Überfahren des Haltebalkens ■ korrekt wäre. Die Vorinstanz stützt sich für ihre Feststellung auf das Fallprotokoll (Akten S. 12), welchem angeblich zu entnehmen sei, dass der Berufungskläger ■ mit einem Tempo von 50 km/h das seit 9,74 Sekunden auf Rot geschaltete Lichtsignal überfuhr ■, was ■ vom Beschuldigten zu Recht nicht bestritten ■ werde (Urteil SG S. 5). Diese Feststellung entspricht indes weder den Fakten noch den Akten: Im Fallprotokoll der Radaranlage wird die gemessene Geschwindigkeit mit ■ 0 km/h ■ angegeben. Ebenso findet sich auf den beiden Fotografien links (11.33.43 Uhr) der Vermerk «--- km/h». Es kann hier offenbleiben, ob bei Überwachungsanlagen an Lichtsignalen die Geschwindigkeit generell nicht gemessen wird, wie der Verteidiger einwendet, oder ob dies bloss im konkreten Fall so war. Jedenfalls hat auch die Staatsanwaltschaft in ihrer Berufungsantwort (S. 2) festgehalten, dass von der automatischen Überwachungsanlage keine gültige Geschwindigkeitsmessung durchgeführt worden ist. Die Vorinstanz dürfte die 50 km/h, die vermeintlich beim Überfahren des Haltebalkens «gemessen» worden seien, den Hinweisen auf den Fotografien rechts (11.33.44) im Fallprotokoll entnommen haben. Beim Foto unten rechts ist vermerkt: «Limit 050 km/h» ■ womit offensichtlich nicht die gefahrene Geschwindigkeit, sondern die zulässige Höchstgeschwindigkeit gemeint sein muss. Dass dem so ist, ergibt sich, abgesehen vom Wortlaut dieses Vermerks, ohne Weiteres auch aus den Fotografien selbst. Aus dem Vergleich der Fotografien von 11.33.43 und 11.33.44, welche innerhalb rund einer halben Sekunde aufgenommen worden sind ■ die linken wurden 9,74 Sekunden, die rechten 10,23 Sekunden nach dem Rotlicht aufgenommen ■, ergibt sich, dass sich das Fahrzeug in dieser Zeit grob geschätzt nur um rund eine gute Radstandslänge (beim VW Golf 7 rund 2,6 Meter

[<https://www.auto-data.net/de/volkswagen-golf-vii-1.4-tsi-122hp-dsg-17888>]), geschätzt somit rund 2,8 Meter, nach vorne bewegt hat. Damit kann es beim Haltebalken respektive auf der zweiten Fotografie rund 2,8 Meter weiter vorne aber nicht eine Geschwindigkeit von 50 km/h gehabt haben ■ diesfalls müsste in einer halben Sekunde eine Distanz von rund 7 Metern zurückgelegt worden sein ($50'000 \text{ [Meter]} : 3'600 \text{ [Sekunden]} : 2$), was hier offensichtlich nicht der Fall ist. Vielmehr hatte das Fahrzeug die kurze Distanz mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 20 km/h zurückgelegt ($2,8 \text{ [Meter]} \times 2 \times 3'600 \text{ [Sekunden]} = 20'160 \text{ Meter}$). Bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h beträgt der Bremsweg ■ ein Reaktionsweg ist diesfalls in dubio nicht mehr zu berücksichtigen, da die Bremsung laut Aussage des Fahrlehrers bereits kurz vor dem Blitzer eingeleitet worden war ■ noch rund 4 Meter respektive wie hier bei einer Gefahrenbremsung noch rund 2 Meter (s. dazu unten E. 3.1.7). Dies bestätigt dann die Angabe des Berufungsklägers, dass der Wagen noch auf dem Fussgängerstreifen ganz zum Stehen gekommen sei.

3.1.5 Der Berufungskläger hat notabene auch nicht ausgesagt oder auch nur eingeräumt, dass er den Haltebalken mit 50 km/h überfahren habe. Ihm wurde erstmals an der vorinstanzlichen Verhandlung vorgehalten, dass er das Rotlicht mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h überfahren habe. Im Ermittlungsverfahren war ihm demgegenüber lediglich vorgehalten worden, dass «bei einer Verkehrssituation, in welcher [er] mit gerade mal 50 km/h auf schnurgerader, übersichtlicher Strecke auf ein Verzweigungsgebiet mit einer VRA (Ampel) fahre[n]», erwartet werden dürfe, dass er selbständig in der Lage sei, diese Ampel zu sehen und das Fahrzeug sicher abzubremesen (Akten S. 80). Entsprechend wurde der Berufungskläger vom Vorhalt des angeblichen übers Rotlicht-«Rasens» mit 50 km/h an der vorinstanzlichen Hauptverhandlung offenbar ebenso überrumpelt wie sein als Zeuge befragter früherer Fahrlehrer (vgl. Akten S. 124: «Herr A_____ ist mit 50 km/h über die Ampel gefahren, die bereits seit 9,74 Sekunden Rot war. Das ist doch eine massive Geschwindigkeit für eine Kreuzung mit einer Ampel») und vermutlich auch sein Verteidiger. Dennoch hat der Berufungskläger, entgegen den Feststellungen im vorinstanzlichen Urteil (S. 5, S. 6 mit Verweis auf Akten S. 78 [hier ist notabene von der gefahrenen Geschwindigkeit überhaupt nicht die Rede] und Protokoll Verhandlung SG S. 3), diesen Vorwurf nicht bestätigt. An der vorinstanzlichen Verhandlung fragte auf den Vorhalt, er sei «recht zügig über die Ampel gefahren mit 50 km/h» nur: «Ist erlaubt?» (Akten S. 121). Auf den Vorhalt, wonach seine Aussage, er sei auf dem Fussgängerstreifen zum Stillstand gekommen, vom Bremsweg her undenkbar sei, hat er bekräftigt: «Meiner Meinung nach sind wir dort zum Stillstand gekommen» (Akten. 121). Der Fahrlehrer meint auf den Vorhalt, dass sein Schüler mit 50 km/h über die Ampel gefahren sei, er wisse es nicht, das sei ja das Tempo, was die Schüler fahren müssten (vgl. Akten S. 123 f.). Auch diesen Aussagen lässt sich nicht entnehmen, dass der Berufungskläger tatsächlich mit 50 km/h über den Haltebalken der Rotlichtanlage gefahren wäre beziehungsweise, dass er dergleichen auch nur eingeräumt hätte. Zudem ist dies, wie oben aufgezeigt wurde, angesichts der Fotografien im Fallprotokoll (Akten S. 12) objektiv ohnehin auszuschließen. An der Berufungsverhandlung hat der Berufungskläger im Übrigen plausibel dargelegt, dass und weshalb er langsam auf die Kreuzung zugefahren sei (Protokoll Berufungsverhandlung S. 3).

3.1.6 Auch folgender Umstand spricht für die Version des Berufungsklägers, er habe das Rotlicht wohl zunächst übersehen, das Fahrzeug sei aber noch auf dem Fussgängerstreifen zum Stillstand gekommen: Er hat sowohl an der Einvernahme vom 5. Juni 2018 als auch an der vorinstanzlichen Verhandlung jeweils spontan geschildert, dass er nach dem Anhalten zurückgesetzt habe (vgl. Akten S. 78: «ich schaute dann meinen Fahrlehrer an, er sagte, ich solle den Rückwärtsgang einlegen und zurücksetzen»; Akten S. 121:» Wir kamen auf dem Fussgängerstreifen zum Stillstand und dann habe ich ihn angeschaut und er hat gesagt, ich solle zurückfahren.»). Der Fahrlehrer antwortete an der vorinstanzlichen Verhandlung auf die Frage, wie das passieren können: «Einfach zu spät gesehen, Vollbremsung eingeleitet und dann sind wir über die Linie hinaus und dann wieder retour» (Akten S. 122, Hervorhebungen nicht original). Es ist aufgrund der Aussagen beider Involvierter zumindestin dubiodavon auszugehen, dass sie tatsächlich wieder zurückgesetzt haben. Solch ein Zurückfahren wäre indes kaum vorstellbar gewesen, wenn sie tatsächlich schon weiter, d.h. über den Fussgängerstreifen und die Sperrfläche hinaus in das Verzweigungsgebiet hineingefahren wären. Sie hätten diesfalls mitten auf der durchaus befahrenen Kreuzung ein Rückwärtsfahr-Manöver durchführen müssen und den Verkehr damit erst recht behindert respektive gefährdet ■ ganz abgesehen davon, dass dieses

Rückwärtsfahren während der Grünphase des gegenläufigen Verkehrs auf dem befahrenen Verzweigungsgebiet auch einen weiteren Verstoss gegen grundlegende Verkehrsregeln bedeutet hätte. Es erscheint lebensfremd, ein solch unsinniges Zurückfahren einem routinierten und verkehrskundigen Autolenker wie dem Fahrlehrer zu unterstellen. Geht man, gestützt auf die glaubhaften Aussagen des Berufungsklägers und des Fahrlehrers, vom Zurücksetzen aus, so lässt sich auch daraus folgern, dass das Fahrzeug tatsächlich noch auf dem Fussgängerstreifen ■ und jedenfalls vor dem Verzweigungsgebiet ■ zum Stillstand gekommen ist.

3.1.7 Wie dargelegt zeigen die Fotografien im Fallprotokoll (Akten S. 12) das Lernfahrzeug in zwei Positionen, welche gemäss Kennzeichnung mit einem zeitlichen Abstand von rund einer halben Sekunde aufgenommen worden sind. Die vom Berufungskläger in dieser Zeit zurückgelegte Distanz lässt sich auf rund 2,8 Meter schätzen; die gefahrene Geschwindigkeit somit auf rund 20 km/h durchschnittlich, wobei sie sich während des Bremsvorgangs ja laufend verlangsamt. In dubio und gestützt auf die Angabe des Fahrlehrers (vgl. Akten S. 122) ist davon auszugehen, dass der Bremsvorgang bereits vor dem «Blitzer» eingeleitet worden war. Somit kann der Anhalteweg ab Haltebalken ohne Reaktionsweg, d.h. der blosser Bremsweg und zwar als Gefahrenbremsung bei idealen Verhältnissen (insbesondere trockene Fahrbahn), mit der Faustformel $([Geschwindigkeit : 10] \times [Geschwindigkeit : 10])$ wie folgt berechnet werden: $(20 \text{ km/h} : 10) \times (20 \text{ km/h} : 10) : 2 = 2$ Meter. Selbst wenn berücksichtigt wird, dass das bereits abbremsende Fahrzeug beim Haltebalken, also zu Beginn der Distanz von rund 2,8 Meter, noch etwas schneller als rund 20 km/h gefahren ist, so ändert dies nichts daran, dass das Fahrzeug in dubio noch auf dem Fussgängerstreifen zum Stillstand gekommen ist. Nach der obigen Faustregel ergibt sich ein (Gefahren)Bremsweg von 3,125 Metern bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h und ein solcher von 4,5 Metern bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Damit ist in dubio davon auszugehen, dass das Fahrzeug auf der zweiten Fotografie (das Fahrzeug ist mit den Vorderrädern noch nicht am Ende des Fussgängerstreifens angekommen) jedenfalls bereits beinahe vollständig gestanden ist ■ was im Ergebnis wiederum mit der Angabe des Berufungsklägers übereinstimmt, wonach der Wagen noch auf dem Fussgängerstreifen zum Stehen gekommen ist ■ jedenfalls mit den Rädern und auf jeden Fall vor dem Verzweigungsgebiet. Die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung ist insoweit nicht korrekt.

3.1.8 Zusammenfassend ist in dubio davon auszugehen, dass der Berufungskläger, welcher vor diesem Vorfall 13 Fahrstunden, und nicht wie im Strafbefehl festgehalten 15 Fahrstunden, absolviert hatte (vgl. Fahrschülerkarte Akten S. 68), eher langsam auf die Kreuzung zugefahren ist. Er war auf den Verkehr, die Bedienung des Autos und auch auf das Thema jener Fahrstunde ■ Orientierung und Schilder ■ konzentriert und hat in dieser Situation zunächst übersehen, dass die Ampel auf «Rot» stand. Der Fahrlehrer war offenbar abgelenkt und hat das Rotlicht deshalb zunächst ebenfalls übersehen. Im Zeitpunkt, da sie das Rotlicht bemerkt haben, wurde umgehend eine Bremsung eingeleitet. Jedenfalls hatte das Auto beim Überfahren des Haltebalkens eine geringe Geschwindigkeit und ist, wie aufgezeigt, in dubio noch auf dem Fussgängerstreifen zum Stillstand gekommen. Weiter ist davon auszugehen, dass nicht nur der Fahrlehrer, sondern auch der Berufungskläger selbst ein Bremsmanöver eingeleitet haben, sobald das Rotlicht bemerkt wurde (vgl. Aussagen vom 5. Juni 2018, Akten S. 78; Protokoll Berufungsverhandlung S. 3).

E. 3.2

3.2.1 Ausgehend von diesem Sachverhalt ist zu prüfen, wie das Verhalten des Berufungsklägers im vorliegenden Kontext ■ Übersehen und Überfahren des Rotlichts durch einen Fahrschüler während der Fahrstunde, begleitet durch den professionellen Fahrlehrer in dessen speziell ausgerüstetem Lernfahrzeug ■ in rechtlicher Hinsicht zu würdigen ist. Anklage und angefochtenes Urteil gehen davon aus, dass der Berufungskläger durch sein Verhalten den Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Abs. 2 SVG) erfüllt hat.

3.2.2 Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist der Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung im Sinne Art. 90 Abs. 2 SVG objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und dadurch die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Die Gefahr für die Sicherheit anderer Personen ist nicht erst bei einer konkreten Gefährdung, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung «ernstlich» im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG. Demgegenüber würde eine rein abstrakte Gefahrschaffung nur Art. 90 Abs. 1 SVG erfüllen. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt von der Situation ab, in der die Verkehrsregelverletzung begangen wird. Wesentliches Kriterium für die Annahme der erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur zur Erfüllung des Tatbestands von Art. 90 Ziff. 2 SVG, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahe liegt. Erforderlich ist somit, dass in Anbetracht der Umstände wie Tageszeit, Verkehrsdichte und Sichtverhältnisse der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder einer Verletzung nahe liegt (vgl. BGE 142 IV 93 E. 3.1 S. 96131 IV 133 E. 3.2 S. 136 mit Hinweisen; Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 2. Auflage 2015, Art. 90 N 62 ff.).

Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG nach der Rechtsprechung ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Diese ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kann aber auch vorliegen, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht gezogen, also unbewusst fahrlässig gehandelt hat. In solchen Fällen ist grobe Fahrlässigkeit zu bejahen, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2 S. 136; vgl. Weissenberger, a.a.O., Art. 90 N 68 f.).

3.2.3 Der Berufungskläger hat an einem Samstagvormittag, gegen Mittag, bei gewöhnlichem Verkehrsaufkommen das Rotlicht nach einer Phase von 9,76 Sekunden übersehen, ist über den Haltebalken hinaus auf den Fussgängerstreifen gefahren und dort, noch kurz vor der Verzweigung, zum Halten gekommen und hat wieder zurückgesetzt.

Das Beachten der Lichtsignale ist zweifellos eine wichtige beziehungsweise gar grundlegende Verkehrsregel (vgl. BGE 123 IV 88; Weissenberger, a.a.O., Art. 90 N 63, 77). Die Missachtung eines Verkehrssignals schafft regelmässig eine mindestens abstrakte erhöhte Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer, die auf Verkehrsregelung durch Lichtsignale vertrauen. Vorliegend hat sich der Berufungskläger während der Rotphase zwar nicht auf der Kreuzung befunden, sondern konnte gerade noch vor dem

Verzweigungsgebiet anhalten ■ allerdings erst auf dem Fussgängerstreifen, wobei hier gemäss den Fotografien niemand konkret gefährdet oder auch nur behindert wurde. Selbst wenn das von links einmündende Fahrzeug durch die Fahrweise des Berufungsklägers behindert wurde (vgl. Akten S. 12), eine erhöhte abstrakte Gefährdung somit wohl zu bejahen und der objektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG wohl erfüllt wäre, kann daraus nicht auch auf unbesehen auf eine subjektiv schwere Verkehrsregelverletzung geschlossen werden.

3.2.4 Die objektiv schwerwiegende Missachtung eines Lichtsignals erfüllt in der Regel zwar auch den subjektiven Tatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG (Weissenberger, a.a.O., Art. 90 N 78). Je schwerer eine Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen. Die Annahme von Rücksichtslosigkeit i.S.v. Art. 90 Abs. 2 SVG ist restriktiv zu handhaben, weshalb nicht unbesehen von einer objektiven auf eine subjektiv schwere Verkehrsregelverletzung geschlossen werden darf (BGE 142 IV 93 E. 3.1 S. 96 mit Hinweisen; Weissenberger, a.a.O., Art. 90 N 68).

Vorliegend ist zweifellos und unbestrittenermassen nicht von vorsätzlichem Handeln des Berufungsklägers auszugehen, vielmehr hat dieser das Lichtsignal schlicht pflichtwidrig übersehen. Es ist zu prüfen, ob dieses Übersehen des Rotlichts hier auf Rücksichtslosigkeit, d.h. auf grober Fahrlässigkeit beruht oder ob Gegenindizien vorliegen, welche gegen eine solche Rücksichtslosigkeit sprechen. Solche Gegenindizien gibt es hier angesichts der konkreten besonderen Umstände: Der Berufungskläger befand sich als Fahrschüler in der Fahrstunde bei einem professionellen Fahrlehrer in dessen speziell ausgerüstetem Lernfahrzeug, welches insbesondere über eine eigene Bremsvorrichtung verfügt. Er hatte 13 Fahrstunden hinter sich und fuhr damals gemäss eigener Aussage erst etwa das dritte Mal im Stadtgebiet. Er hat mehrfach anschaulich geschildert (vgl. Einvernahme vom 5. Juni 2018, Akten S. 80; Protokoll Verhandlung SG, Akten S. 121; Protokoll Berufungsverhandlung S. 3), dass er auf die ungewohnte Situation und Verkehrsverhältnisse, die neuen Strassen, die anderen Verkehrsteilnehmer, die Bedienung des Fahrzeugs und die Anweisungen des Fahrlehrers konzentriert gewesen sei. Die Einschätzung der Vorinstanz, es handle sich um keine besonders komplexe Kreuzung und die Ampel, in dieser Fahrtrichtung das einzige Lichtsignal, sei gut sichtbar (vgl. angefochtenes Urteil S. 9), mag für einen erfahrenen Autolenker zutreffen. Mit den Lichtsignalanlagen, Einmündungen, dem Tramverkehr und dem Veloverkehr scheint dieses Gebiet für einen ortsunkundigen Fahrschüler (der Berufungskläger wohnt in einem Dorf rund 35 km/h von Basel entfernt) mit wenigen Stunden Fahrpraxis rein visuell sehr anspruchsvoll (vgl. Akten S. 12). Der Berufungskläger hat ausserdem durchweg ausgesagt, er sei davon ausgegangen, dass sein Fahrlehrer seinen Überwachungs- und Kontrollpflichten nachkomme, und habe sich und die anderen Verkehrsteilnehmer insoweit in Sicherheit gewöhnt.

Dem steht nicht entgegen, dass der Fahrlehrer behauptet, der Berufungskläger habe sich bei jener Fahrt bereits in der «Perfektionsschulung» befunden, was nach seinen Worten praktisch «Prüfungsreife» bedeutet (vgl. Akten S. 122). Diese Äusserung des Fahrlehrers ist nicht nachvollziehbar, denn der Berufungskläger hatte vor jenem Vorfall erst 13 Lektionen, d.h. noch nicht einmal die Hälfte der von ihm schliesslich benötigten 29 Fahrstunden absolviert, wobei Fahrschüler in Basel-Stadt und Basel-Landschaft nach Angaben des Fahrlehrers durchschnittlich gar 32 Fahrstunden benötigen (vgl. Akten S. 123). Auch die

Angabe des Fahrlehrers, dass er mit dem Berufungskläger vor jenem Vorfall «relativ viel», in der Stadt unterwegs gewesen sei, ist angesichts des Umstandes, dass der Fahrlehrer von sich aus gar nicht angeben kann, wie oft dies der Fall gewesen sei, kritisch zu würdigen (vgl. Akten S. 123: «Kann ich nicht sagen»). Dazu kommt, dass der Fahrlehrer unter «Stadtgebiet» offenbar auch Vorortgemeinden wie Binningen oder Birsfelden versteht (vgl. Akten S. 124). Aufgrund der Akten und der plausiblen Angaben des Berufungsklägers ist vielmehr davon auszugehen, dass dieser damals ein relativ unerfahrener und ortsunkundiger Fahrschüler mit wenig Fahrpraxis gewesen ist.

Im Lichte dieser Ausführungen erweist sich die Verkehrsregelverletzung des Berufungsklägers in subjektiver Hinsicht nicht als schwerwiegend im Sinne des Art. 90 Abs. 2 SVG. Dass dieser das Rotlicht übersehen hat, beruht nicht etwa auf Rücksichtslosigkeit oder dem Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen. Er hat vielmehr in einer für ihn komplexen Situation, in welcher er mit den Verkehrsverhältnissen und den Anforderungen an ihn offenbar sehr stark gefordert war und sich auf den ungewohnten Weg, das Bedienen des Fahrzeugs etc. konzentrieren musste, darauf vertraut, dass er die Unterstützung seines professionellen Fahrlehrers habe und dass dieser die (entgeltliche) Lernfahrt pflichtgemäss sorgfältig überwachen und somit eine Gefährdung fremder Interessen verhindern würde. Der subjektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG ist somit nicht erfüllt.

3.2.5 Für strafbare Handlungen auf Lernfahrten ist der Begleiter verantwortlich, wenn er die Pflichten verletzt hat, die ihm als Folge der Übernahme der Begleitung oblagen. Der Fahrschüler ist verantwortlich, soweit er eine Widerhandlung nach dem Stand seiner Ausbildung hätte vermeiden können (Art. 100 Ziff. 3 SVG).

Der Begleiter bei einer Lernfahrt ist auch von Gesetzes wegen an der Führung des Fahrzeuges durch den Fahrschüler beteiligt; erlenkt das Fahrzeug mit, sei es, indem er in den Führungsvorgang eingreift oder sich auf mündliche Anweisungen beschränkt (zum Ganzen: BGE 6B_1387/2016 vom 5. Mai 2017 E. 2.2 und insbesondere BGE 128 IV 272 E. 3.1 [, und es ist der Begleiter, der für die Einhaltung der Verkehrsregeln und die Vermeidung von Unfällen zu sorgen hat. »]; 118 Ib 524 E. 2; Weissenberger, a.a.O., Art. 15 N 5). Der Begleiter, auch der nicht berufsmässige, hat nach Art. 15 Abs. 2 SVG dafür zu sorgen, dass die Lernfahrt gefahrlos durchgeführt wird und der Fahrschüler die Verkehrsvorschriften nicht verletzt (Art. 15 Abs. 2 SVG; BGE 144 II 281 E. 3.4, BGE 128 IV 272 E. 3.1 S. 275). Ist ein Fehlverhalten für den Fahrschüler nicht vermeidbar, so wird der Begleiter allein strafrechtlich verantwortlich, wenn er seine Pflichten in hierfür kausaler Weise verletzt hat. Diese beinhalten insbesondere ein dauerndes Beobachten des Fahrschülers und des Verkehrs. Ihr konkreter Gehalt hängt auch vom Ausbildungsstand des Fahrschülers ab ■ so sind bei einem Neulenkler besonders hohe Anforderungen an die Aufmerksamkeit zu stellen ■ doch ist eine durchgehende Aufmerksamkeit des Begleiters auf einer Lernfahrt in jedem Fall verlangt und auf der ganzen Fahrt dafür zu sorgen, dass der Fahrschüler die Verkehrsvorschriften nicht verletzt (zum Ganzen: Weissenberger, a.a.O. Art. 100 N 19-20, Art. 15 N 5).

Der Berufungskläger befand sich auf der zu beurteilenden Fahrt in Begleitung eines professionellen Fahrlehrers in einem speziellen Lernfahrzeug. Nach dem zuvor Ausgeführten ist ihm vorzuwerfen, dass er das Rotlicht zu spät realisiert und folglich zu spät gebremst und so den Haltebalken bei der Rotlichtanlage überfahren hat, allerdings noch vor der eigentlichen Verzweigung zum Stehen gekommen ist. Er hat dargelegt, dass er

das Rotlicht zunächst übersehen habe, weil er sich auf so viele andere Sachen habe konzentrieren müssen; zudem habe er, wenn er mit dem Fahrlehrer unterwegs sei, ■ eigentlich auch das Gefühl, dass er auch schaut und für meine Sicherheit zuständig ist■ (vgl. Akten S. 121). Das entspricht auch dem Verständnis des Fahrlehrers selbst, gemäss dessen Aussagen er (erst), ■ wenn der Schüler prüfungsreif ist, () mehr Verantwortung ab [gibt]■ ■ wobei er ■ prüfungsreif■ als den Zeitpunkt definiert, ■ wenn man sagen kann, man kann den Schüler alleine fahren lassen, Verantwortung abgeben kann, wenn er selber Planung übernehmen kann■ (vgl. Akten S. 122).

Unter den gegebenen Umständen ist dem Berufungskläger die Verkehrsregelverletzung nicht als vermeidbar im Sinne von Art. 100 Ziff. 3 SVG vorzuwerfen. Er hatte, wie bereits dargelegt, zum Zeitpunkt der Fahrt noch nicht einmal die Hälfte der letztlich benötigten Fahrstunden hinter sich und würde bis zur erfolgreichen Prüfung noch 14 Stunden absolvieren. Damit hatte seine Ausbildung noch nicht den Stand, dass er, zudem erst mit wenig Erfahrung im Stadtverkehr, zuverlässig auf die diversen Anforderungen achten und korrekt und zeitgerecht auf diese alle reagieren konnte. Dass er bei dieser Fahrt seine Aufmerksamkeit verstärkt auf einen Teil der Anforderungen richtete ■ Schalten, Weg, Verkehr und namentlich Orientierung und Verkehrsschilder ■ und im Übrigen auch darauf vertraute und darauf vertrauen durfte, sein Fahrlehrer würde bei einer drohenden Verkehrsregelverletzung rechtzeitig eingreifen, ist ihm ebenfalls zuzugestehen. Selbst nicht professionelle Begleiter unterstehen nach dem Dargelegten einer umfassenden Beobachtungs- und Aufmerksamkeitspflicht, die dem Stand des Fahrschülers anzupassen ist. Bei einem speziell geschulten und erfahrenen, professionellen Fahrlehrer, der noch dazu über verbesserte Möglichkeiten des Eingreifens, dank separater Bremsvorrichtung, verfügt, ist es zulässig, dass der Fahrschüler etwas mehr Verantwortung abgeben kann, um so in einem geschützteren Rahmen einzelne Fertigkeiten üben und verfestigen zu können. Dies erst recht vor dem Hintergrund, dass der Fahrschüler für diese Dienstleistung des Fahrlehrers in casu CHF 90.■ pro Lektion bezahlte (vgl. Akten S. 68). Der Fahrlehrer weist zwar von sich, dass er, wie dies der Berufungskläger ausgesagt hat, am Handy beschäftigt gewesen sei, muss aber auch einräumen, dass er, warum auch immer, im relevanten Zeitpunkt abgelenkt gewesen ist ■ obwohl es seine Pflicht gewesen wäre, den Fahrschüler und den Verkehr während der Lernfahrt dauernd zu beobachten, damit jegliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer und auch Verkehrsregelverletzungen vermieden würden. Unter diesen Umständen ist davon auszugehen, dass die Verkehrsregelverletzung für den Berufungskläger nicht vermeidbar gewesen ist.

Zusammengefasst ist der Berufungskläger somit vom Vorwurf der groben Verkehrsregelverletzung freizusprechen. Unter den konkreten Umständen ist zum einen der subjektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG nicht erfüllt, zum anderen ist der Berufungskläger infolge fehlender Vermeidbarkeit nicht für die Verkehrsregelverletzung verantwortlich. Er wird somit von der Anklage der groben Verletzung der Verkehrsregeln freigesprochen.

3.2.6 Der Klarheit und Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass die Voraussetzungen für eine Ausdehnung gutheissender Rechtsmittelentscheide im Sinne von Art. 392 StPO in Bezug auf den Entscheid betreffend den Fahrlehrer B_____ nicht gegeben sind. Der objektive Tatbestand des Art. 90 Abs. 2 ist nach dem Gesagten wohl erfüllt; die Gründe, aus denen die Erfüllung des subjektiven Tatbestands beim Berufungskläger zu verneinen ist, gelten für den Fahrlehrer nicht. Aus dem Umstand, dass die Verkehrsregelverletzung für

den Fahrschüler als nicht vermeidbar erachtet wird, kann gerade nichts zu Gunsten des Fahrlehrers abgeleitet werden.

E. 4

Für den in Rechtskraft erwachsenen Schuldspruch wegen Nichtabgabe von Ausweisen und/oder Kontrollschildern sieht Art. 97 Abs. 1 lit. b SVG Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe vor. Die Vorinstanz hat hierfür als Einsatzstrafe eine Geldstrafe von 5 Tagessätzen zu CHF 10.■, bedingt, Probezeit 2 Jahre, bemessen. Das entspricht der Praxis in Basel-Stadt, wird vom Berufungskläger nicht moniert und erscheint im Übrigen in jeder Hinsicht angemessen.

E. 5

5.1 Die schuldig gesprochene Person hat, sofern keine gesetzlichen Ausnahmen vorliegen, gestützt auf Art. 426 Abs. 1 StPO grundsätzlich sämtliche kausalen Verfahrenskosten zu tragen (vgl. BGer 6B_811/2014 vom 13. März 2015 E. 1.4). Daher sind vorliegend die erstinstanzlichen Kosten zu Lasten des Berufungsklägers zu belassen, soweit diese die Nichtabgabe von Schildern bzw. Ausweisen betreffen.

Die Verfahrenskosten von CHF 405.30 setzen sich gemäss Kostenbogen aus CHF 50.■ für «ADMAS-Auszug», CHF 140.■ für «Kostenrechnung KAPO», CHF 210.■ für «Abschlussgebühren StA» und CHF 5.30 Porto zusammen. Die Kosten der Kantonspolizei [] von CHF 82.■ in Zusammenhang mit dem Vorwurf betreffend Nichtabgabe Kontrollschild (Akten S. 26) wurden im Strafbefehl (Akten S. 37) nicht separat berücksichtigt und sind offenbar in den CHF 140.■ «Kostenrechnung KAPO» inbegriffen. Die Kosten für den «ADMAS-Auszug» und das Porto wären ohnehin angefallen und sind dem Berufungskläger vollständig aufzuerlegen. Die Abschlussgebühr der Staatsanwaltschaft richtet sich nach dem Umfang des Falles und wird hier entsprechend um rund zwei Drittel reduziert. Die Kosten betreffend «Kostenrechnung KAPO» werden demgegenüber hälftig aufgeteilt. Dies ergibt einen Betrag von CHF 195.30, gerundet somit CHF 200.■. Ausserdem ist dem Berufungskläger für das erstinstanzliche Verfahren eine reduzierte Urteilsgebühr aufzuerlegen. Die Vorinstanz hat die Urteilsgebühr bei Weiterzug auf CHF 800.■ festgelegt, beim Verzicht auf eine Berufung oder auf einen Antrag auf Ausfertigung einer schriftlichen Urteilsbegründung auf CHF 400.■ (vgl. Akten S. 127). Die Berufung richtet sich einzig gegen den Schuldspruch wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln, der nun wegfällt. Den anderen Schuldspruch wegen Nichtabgabe von Ausweisen/Kontrollschildern hat der Berufungskläger anerkannt. Demnach sind ihm einerseits die zusätzlichen CHF 400.■ für die Ausfertigung des schriftlichen Urteils zufolge Berufung gar nicht in Rechnung zu stellen und von den weiteren CHF 400.■ ist ihm, entsprechend dem geschätzten Aufwand des Gerichts dafür, lediglich ein Drittel und somit rund CHF 130.■, aufzuerlegen. Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Berufungskläger ist im Berufungsverfahren im vollen Umfang seiner Anträge durchgedrungen, weshalb ihm für dieses Verfahren keine Kosten aufzuerlegen sind.

5.2 Ein privat verteidigter Beschuldigter hat bei Obsiegen einen Anspruch auf Parteientschädigung für das erst- und zweitinstanzliche Verfahren (Art. 429 in Verbindung mit Art. 436 Abs. 1 StPO). Die Entschädigungsfrage folgt grundsätzlich den gleichen Regeln wie der Kostenentscheid (vgl. Art. 429 Abs. 1 StPO; Art. 436 Abs. 2 StPO; Art. 436 Abs. 1 i.V. m. Art. 430 Abs. 2 u. 428 Abs. 2 StPO). Es gilt der Grundsatz, dass bei

Auferlegung der Kosten keine Entschädigung oder Genugtuung auszurichten ist, während bei Übernahme der Kosten durch die Staatskasse die beschuldigte Person Anspruch auf Entschädigung hat (BGer 6B_1025/2014 vom 9. Feb. 2015 E. 2.5 unter Hinweis auf BGE 137 IV 352 E. 2.4.2, m. Hinw.). Vorliegend ist dem Berufungskläger das zweitinstanzliche Honorar seines Verteidigers vollumfänglich und das erstinstanzliche Honorar zur Hälfte, insoweit entsprechend dem Ergebnis (Wegfall eines von zwei Schuldspruchs und Reduktion der Strafe um die Hälfte), zu vergüten. Die Honorarnoten des Verteidigers sind in jeder Hinsicht angemessen; es wird jeweils ein angemessener Zeitaufwand für die Hauptverhandlungen hinzugerechnet. Die Details ergeben sich aus dem Dispositiv.

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