

# GL\_GERICHTE OG.2022.00063 vom 19. November 2025

GL Gerichte, 2025-11-19, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl\\_gerichte OG.2022.00063](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte OG.2022.00063)

FR: GL\_GERICHTE OG.2022.00063 du 19 novembre 2025

IT: GL\_GERICHTE OG.2022.00063 del 19 novembre 2025

## Regeste

Grobe Verletzung der Verkehrsregeln

## Erwägungen

### E. 1

Die Kantonspolizei Glarus führte am Pfingstsonntag, 23. Mai 2021, auf der Kerenzerbergstrasse oberhalb der Ortschaft Mollis (Gemeinde Glarus Nord) eine Radarkontrolle durch. Die Messstelle befand sich im Bereich einer geraden Strecke, wo die dort zulässige allgemeine Höchstgeschwindigkeit ausserorts von 80 km/h wegen einer Baustelleneinfahrt vorübergehend auf 50 km/h herabgesetzt war. Gemäss Angaben der Polizei war in Fahrtrichtung Filzbach die temporäre Baustellensignalisation mit dem Schild «Tempo 50» am rechten Strassenrand bei einer Haltebucht (seitige Ausbuchtung der Fahrbahn zum Anhalten ) installiert (siehe act. 2/8.1.04). Anlässlich besagter Kontrolle wurde um 14:40 Uhr der Beschuldigte geblitzt, als er mit seinem Personenwagen bergwärts Richtung Filzbach fuhr und die Messstelle mit einer Geschwindigkeit von 81 km/h (nach Abzug der Messtoleranz von 5 km/h) passierte. Im Moment der Messung überfuhr der Beschuldigte zudem mit den linken Rädern seines Autos die Sicherheitslinie, nachdem er soeben einen Radfahrer überholt hatte (act. 2/8.1.01).

### E. 2.1

Die Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA; SR 741.013.1) schreibt in Art. 9 vor, dass bei Geschwindigkeitskontrollen die Verkehrssituation bildlich zu dokumentieren ist. Damit ist gewährleistet, dass gerade bei einer temporären (Baustellen)Signalisation (wie dies vorliegend zutrifft; siehe oben E. I. 1) bei einem späteren strafrechtlichen Verfahren Klarheit über Standort und Sichtbarkeit der seinerzeit massgebenden Beschilderung besteht. Hinsichtlich der hier interessierenden Radarkontrolle am Pfingstsonntag, 23. Mai 2021, befindet sich in den Akten kein Foto zur fraglichen Signalisation in Fahrtrichtung Filzbach. Aktenkundig sind einzig Fotos (act. 2/8.1.04), welche die Situation von Anfang April 2021 zeigen (Datumangabe bei Bild 2: 06.04.2021), was im Übrigen unschwer auch anhand der damals noch kahlen Bäume im Hintergrund zu erkennen ist.

### E. 2.2

Der Umstand, dass der Beschuldigte die Kerenzerbergstrasse regelmässig befährt, besagt keinesfalls, dass er an Pfingsten 2021 eine temporäre Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h hätte bedenken müssen. Dazu ist nämlich zu bemerken, dass gemäss Publikation der entsprechenden temporären Verkehrsbeschränkung im Amtsblatt des Kantons Glarus vom 5. September 2019 (act. 2/8.1.03) dieselbe nur bis «Bauende ca. Herbst 2020» vorgesehen war. Wenn daher an Pfingsten 2021 für den Beschuldigten keine

Geschwindigkeitstafel erkennbar war, durfte er ohne weiteres annehmen, die Verkehrsbeschränkung im betreffenden Streckenabschnitt sei mittlerweile aufgehoben, zumal dort an der Strasse selbst ohnehin nie Bauarbeiten vorgenommen wurden und die zeitweilige Tempobeschränkung nur wegen einer Baupiste bestand, die von einer abseitigen Baustelle («Reservoir Paradisli») in die Kerenzerbergstrasse einmündete.

### **E. 2.3**

Gemäss dem bereits vorerwähnten Polizeifoto in den Akten (wenn hier auch nicht einschlägig) soll in Fahrtrichtung Filzbach die 50er-Tafel auf der rechten Fahrbahnseite am Ende einer Haltebucht aufgestellt gewesen sein (act. 2/8.1.04). Bei einer Haltebucht aber, bei der wie hier weder ein Halteverbot noch eine Parkierungsbeschränkung besteht bzw. damals auch nicht einstweilen signalisiert war, ist nicht unwahrscheinlich, dass dort grossräumige Fahrzeuge (beispielsweise Camper) vorübergehend anhalten und eine Pause einlegen oder gar Lastwagen oder –anhänger zeitweilig (speziell sogar an Wochenenden) abgestellt werden. In einem solchen Fall ist es ohne weiteres möglich, dass die parkierten Fahrzeuge das Temposchild verdecken und dieses für die bergwärts fahrenden Motorfahrzeuglenker nicht mehr sichtbar ist, wie die im Recht liegenden Fotos eindeutig belegen (siehe act. 13/1 und act. 42). Es ist daher nach dem Grundsatz «im Zweifel zu Gunsten des Beschuldigten» von der sehr realen Möglichkeit auszugehen, dass zum Zeitpunkt, als der Beschuldigte am Pfingstsonntag in Richtung Filzbach fuhr und geblitzt wurde, die Geschwindigkeitstafel in der Haltebucht von einem Fahrzeug verstellt und somit nicht sichtbar war. Ohnehin hat nicht der Beschuldigte zu beweisen, dass er die Tafel nicht gesehen hat, sondern wäre es der Polizei obliegen, die jederzeitige Erkennbarkeit der Signalisation sicherzustellen, indem die Beschilderung entweder anders platziert oder zumindest bei der Haltebucht vorübergehend eine Halteverbotstafel angebracht worden wäre. Dass im Übrigen der Beschuldigte anlässlich seiner Befragung bei der Polizei rund zwei Wochen nach dem Vorfall einzig aussagte, er habe die Signalisation nicht wahrgenommen (act. 2/8.1.02 Frage 4), ohne dies näher zu konkretisieren, lässt seine Aussage entgegen der Ansicht der Vorinstanz nicht als unglaubhaft erscheinen; wenn er keine Tafel gesehen hat, so genügt dies selbstredend als Antwort, ohne dass er sich noch dazu erklären müsste, warum dort, wo nichts erkennbar ist, nichts wahrzunehmen ist.

### **E. 2.4**

Im Übrigen ist nicht auszuschliessen, dass über das verlängerte arbeitsfreie Pfingstwochenende, wo die abseitige Baustelle «Reservoir Paradisli» ruhte und keine Baufahrzeuge über die von der Kerenzerbergstrasse abzweigende Baupiste zirkulierten, das zuständige Bauunternehmen die mobile Geschwindigkeitstafel bei der Haltebucht abgedeckt oder von der Fahrbahn abgedreht hatte, wie dies gemäss Art. 81 Abs. 4 SSV bei einem längeren Arbeitsunterbruch vorgesehen ist.

## **E. 3**

Aus alledem folgt, dass sich nicht rechtsgenügend feststellen lässt, ob am Pfingstsonntag, 23. Mai 2021, als der Beschuldigte mit seinem PW um 14:40 Uhr auf der Kerenzerbergstrasse, Höhe «Reservoir Paradisli», in Fahrtrichtung Filzbach unterwegs war, tatsächlich eine Tempobeschränkung auf 50 km/h erkennbar signalisiert war. Dies wiederum bedeutet, dass er auf dem betreffenden Streckenabschnitt mit der ausserorts allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h fahren durfte (Art. 4a Abs. 1 Bst. b VRV).

### **E. 3.1**

Als die Berufungen des Beschuldigten und der Staatsanwaltschaft beim Obergericht eingingen, lagen diesem bereits weitere Berufungen vor, welche ebenfalls Radarkontrollen an der gleichen Örtlichkeit wie im vorliegenden Fall betrafen. Jene anderen Geschwindigkeitsmessungen erfolgten am Karfreitag und Ostersonntag, 2. und 4. April 2021.

### **E. 3.2**

Für das Obergericht stellte sich in den Parallelverfahren vorweg (u.a.) die Frage, ob die einzig und allein wegen einer Baustelleneinfahrt (und nicht wegen Bauarbeiten an der Strasse selbst) temporär signalisierte Beschränkung auf 50 km/h über die beiden verlängerten Feiertagswochenenden an Ostern und Pfingsten effektiv notwendig war bzw. ob es nicht eher angezeigt gewesen wäre, die entsprechende Signalisation vorübergehend abzudecken (siehe dazu act. 24).

### **E. 3.3**

Mit Urteil vom 21. November 2023 entschied das Obergericht in den Parallelverfahren, dass die an Ostern und Pfingsten auf dem kontrollierten Streckenabschnitt signalisierte Temporeduktion auf 50 km/h nicht rechtskonform war und daher dort die ausserorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h galt (siehe dazu das in der Entscheiddatenbank des Obergerichts aufgeschaltete Urteil im Verfahren OG.2022.00065). Nachdem die Staatsanwaltschaft gegen diesen Entscheid des Obergerichts beim Bundesgericht Beschwerde erhoben hatte, wartete das Obergericht mit der Behandlung der beiden vorliegenden Berufungen den Ausgang dieses Beschwerdeverfahrens ab.

### **E. 3.4**

Am 24. Mai 2024 kassierte das Bundesgericht den Entscheid des Obergerichts und wies die Sache zur Neuurteilung an das Obergericht zurück. Aus Sicht des Bundesgerichts war die Temporeduktion auf 50 km/h rechtmässig und auch über die verlängerten Wochenenden an Ostern und Pfingsten zu befolgen (Urteil BGer 6B\_14/2024 E. 2.5).

### **E. 3.5**

Am 14. März 2025 führte das Obergericht in der vorliegenden Strafsache die mündliche Berufungsverhandlung durch (act. 40); das nachstehende Urteil wird im Einverständnis mit den Parteien (siehe dazu act. 40 S. 23) schriftlich eröffnet. II. (Materielle Erwägungen) Geschwindigkeitsüberschreitung 1. Wie bereits in der Untersuchung und im vorinstanzlichen Verfahren machte der Beschuldigte auch im Berufungsverfahren geltend, die Signalisation «Tempo 50» nicht gesehen zu haben; er führte aus, dass die damals an einer Haltebucht installierte Verkehrstafel (oben E. I. 1) allenfalls durch ein dort parkiertes Fahrzeug verdeckt gewesen sei (act. 40 S. 15 Rz. 8 und S. 17 Rz. 15). Die Vorinstanz führte dazu im angefochtenen Entscheid aus, die Erklärung des Beschuldigten, wonach er die Signalisation an der Haltebucht möglicherweise wegen eines dort parkierten Fahrzeuges nicht gesehen habe, sei nicht glaubhaft, da er bei der ersten Einvernahme bei der Polizei noch kein parkiertes Fahrzeug erwähnt habe. Bei der gerichtlichen Befragung sei er diesbezüglich ebenfalls vage geblieben. Aber selbst wenn die Signalisation zum Tatzeitpunkt von einem Fahrzeug verdeckt gewesen sei, so hätte der Beschuldigte aufgrund seiner Ortskenntnisse – denn immerhin befahre er diese Strecke etwa alle zwei Wochen – wissen müssen, dass an besagter Stelle aufgrund einer Baustelle die Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 50 km/h herabgesetzt war (zum Ganzen act. 16 S. 8 f. E. 2.1.1.2). 2. Dem Standpunkt der Vorinstanz kann gleich aus mehreren Gründen nicht gefolgt werden:

#### **E. 4.1**

Der Beschuldigte wurde am 23. Mai 2021 mit einer toleranzbereinigten Geschwindigkeit von 81 km/h gemessen (act. 2/8.1.01).

#### **E. 4.2**

Die Vorinstanz führte im angefochtenen Entscheid aus, dass der Beschuldigte im Moment der Radarmessung einen Fahrradfahrer überholt habe, was das Messergebnis möglicherweise beeinflusst habe. Jedenfalls sei nicht auszuschliessen, dass sich der Radfahrer ebenfalls im Radarstrahl befunden habe (sog. Reflexionsfehler); zudem befinde sich ein Auto bei einem Überholmanöver in der Regel in einer leichten Schrägstellung zur Fahrbahnachse, wodurch der Messwinkel und damit die Messung beeinträchtigt werden könne (sog. Winkelfehler). Die Vorinstanz ging daher nach dem Grundsatz «im Zweifel zu Gunsten des Beschuldigten» von einer maximal gefahrenen Geschwindigkeit von 70 km/h aus (act. 16 S. 5 f. E. 3.3).

#### **E. 4.3**

Diese Sachverhaltsfeststellung wird von der Staatsanwaltschaft in ihrer Berufung zu Recht als falsch gerügt (act. 40 S. 10). Aus dem Radarfoto (act. 2/8.1.01) ist klar ersichtlich, dass im Moment der Messung der Radfahrer sich bereits ausserhalb des Messfeldes befand und zudem das geblitzte Fahrzeug sich nicht in einer Schrägstellung befand, sondern – mit den linksseitigen Rädern noch leicht über der Sicherheitslinie – parallel zur Fahrbahnachse fuhr. Auf das Messergebnis (81 km/h) ist daher vorbehaltlos abzustellen.

#### **E. 5**

Die hier erwiesene Tempoüberschreitung um 1 km/h ist mit einer Ordnungsbusse von CHF 40.- zu sanktionieren (OBV [SR 314.11] Anhang 1 Nr. 303.2). Überfahren der ausgezogenen Sicherheitslinie

#### **E. 5.1**

Nachdem der Beschuldigte im Berufungsverfahren zu 2/3 obsiegt, steht ihm insoweit eine Parteientschädigung zu (Art. 436 Abs. 2 StPO).

#### **E. 5.2**

[Regelung der Anwaltskosten] \_\_\_\_\_ Entscheid

#### **E. 6.1**

Anhand es Radarfotos ist erstellt, dass der Beschuldigte mit den linken Rädern seines Autos (geringfügig) die an der Messstelle ausgezogene Sicherheitslinie überfahren hat (act. 2/8.1.01).

#### **E. 6.2**

Die Vorinstanz hat in rechtlicher Hinsicht das Überfahren der Sicherheitslinie zutreffend als einfache Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 i.V.m. Art. 34 Abs. 2 SVG und Art. 73 Abs. 6 lit. a SSV beurteilt. Auf deren Ausführungen kann hier gestützt auf Art. 82 Abs. 4 StPO integral verwiesen werden (act. 16 S. 9 f. E. 2.1.2). Dem Beschuldigten kann nicht gefolgt werden, wenn er in diesem Punkt in seiner Berufung einen Freispruch beantragt, indem er geltend macht, es habe beim Überholmanöver [Überfahren der Sicherheitslinie] kein Gegenverkehr bestanden und die Fahrbahn sei trocken und die Sicht gut gewesen, weshalb nur eine abstrakte Gefährdung im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG

vorgelegen habe (act. 40 S. 18 f. Rz. 20-23). Für die Strafbarkeit wegen Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 SVG genügt bereits eine abstrakte Gefährdung (BSK SVG- Fiolka, Art. 90 N 9), welche beim Überfahren einer ausgezogenen Sicherheitslinie unbestreitbar gegeben ist. Was sodann die vom Beschuldigten genannten „günstigen“ Umstände (kein Gegenverkehr etc.) betrifft, so haben genau diese Aspekte zur Folge, wie auch die Vorinstanz zutreffend ausgeführt hat, dass nicht ein grober, sondern lediglich ein einfacher Verkehrsregelverstoss im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG vorliegt; es kann auch dazu und ebenso in Bezug auf den subjektiven Tatbestand vollumfänglich auf die Erwägungen im angefochtenen Entscheid verwiesen werden (act. 16 S. 10 ff.).

#### **E. 7**

Das Überfahren einer Sicherheitslinie ist in Übereinstimmung mit der Vorinstanz (act. 16 S. 13 E. 2) mit einer Busse von CHF 200.- zu bestrafen. Asperation der beiden Bussen zu einer Gesamtbusse

#### **E. 8**

Im Lichte von Art. 49 Abs. 1 StGB sind die beiden Bussen von CHF 40.- (E. II. 5) und von CHF 200.- (E. II. 7) zu einer Gesamtbusse von CHF 230.- zu asperieren. Wird die Busse schuldhaft nicht bezahlt, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von drei Tagen (Art. 106 Abs. 2 StGB i.V.m. Art. 102 Abs. 1 SVG). Fazit

#### **E. 9**

Entsprechend den vorstehenden Erwägungen ist die Berufung der Staatsanwaltschaft vollumfänglich abzuweisen. Demgegenüber ist die Berufung des Beschuldigten teilweise gutzuheissen, indem dieser im Vergleich zum vorinstanzlichen Entscheid (geringfügig) milder zu bestrafen ist. III. (Kostenregelung) Kosten der Untersuchung und des erstinstanzlichen Verfahrens 1. Auch wenn vorliegend der Beschuldigte entgegen der Anklage nicht wegen grober, sondern lediglich wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln zu verurteilen ist, so hat er immerhin insofern die dafür praxisgemäss verlangte Untersuchungsgebühr in der Höhe von CHF 300.- zu bezahlen (Art. 426 Abs. 1 StPO i.V.m. Art. 7 der Zivil- und Strafprozesskostenverordnung; GS III A/5 [nachfolgend Kostenverordnung]). 2. Der vorliegend zur Anklage gebrachte Sachverhalt führte im erstinstanzlichen Verfahren zu einer Verurteilung des Beschuldigten. Zwar wird diese Verurteilung im vorliegenden Berufungsverfahren geringfügig abgemildert, doch bleibt es bei einem Schuldspruch. Die Gerichtsgebühr für das erstinstanzliche Verfahren in hier angemessener (Art. 6 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 der Kostenverordnung) und im Berufungsverfahren unbestritten gebliebener Höhe von CHF 1'500.- geht daher zulasten des Beschuldigten (Art. 426 Abs. 1 StPO). Kosten des Berufungsverfahrens 3. In Bezug auf die erstinstanzliche Verurteilung des Beschuldigten wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG haben der Beschuldigte und die Staatsanwaltschaft Berufung erhoben: Ersterer mit dem Antrag auf vollumfänglichen Freispruch; Letztere mit dem Antrag auf Verurteilung wegen grober Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG. Beim vorliegenden Ausgang (siehe oben E. II. 9) ist die hier für das Berufungsverfahren auf CHF 1'800.- festzusetzende Gebühr (Art. 6 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 der Kostenverordnung) zu einem Drittel (CHF 600.-) dem Beschuldigten aufzuerlegen und zu zwei Drittel (CHF 1'200.-) auf die Staatskasse zu nehmen. Parteientschädigung 4. Da der Beschuldigte verurteilt wird, hat er für die Untersuchung und das erstinstanzliche Verfahren keinen Anspruch auf eine

Parteientschädigung (Art. 429 Abs. 1 StPO e contrario). 5.

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