

GL_GERICHTE OG.2022.00065 vom 21. November 2023

GL Gerichte, 2023-11-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte OG.2022.00065

FR: GL_GERICHTE OG.2022.00065 du 21 novembre 2023

IT: GL_GERICHTE OG.2022.00065 del 21 novembre 2023

Regeste

Verletzung der Verkehrsregeln

Erwägungen

E. 1

Die Kantonspolizei Glarus führte am Ostersonntag, 4. April 2021, auf der Kerenzerbergstrasse oberhalb der Ortschaft Mollis (Gemeinde Glarus Nord) Geschwindigkeitsmessungen durch. Die Messstelle befand sich dabei im Bereich einer abfallenden längeren geraden Strecke, wo die dort sonst zulässige allgemeine Höchstgeschwindigkeit ausserorts von 80 km/h wegen einer Baustelleneinfahrt vorübergehend auf 50 km/h herabgesetzt war. Anlässlich der erwähnten Tempokontrolle wurde kurz nach 12 Uhr der Beschuldigte A. _____ geblitzt, als er mit seinem Personenwagen talwärts Richtung Mollis fuhr und dabei die Messstelle mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h (nach Abzug der Messtoleranz von 5 km/h) passierte (act. 2/1).

E. 2.1

Die Staatsanwaltschaft des Kantons Glarus büsste mit Strafbefehl vom 12. Mai 2021 den Beschuldigten wegen zu schnellen Fahrens (Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG sowie Art. 4a Abs. 1 und Abs. 5 VRV sowie Art. 22 Abs. 1 SSV) mit CHF 400.- und auferlegte ihm ausgangsgemäss die Verfahrenskosten (act. 3).

E. 2.2

Nach erfolgter Einsprache des Beschuldigten (act. 2/5) überwies die Staatsanwaltschaft in Anwendung von Art. 356 Abs. 1 StPO die Angelegenheit zur gerichtlichen Beurteilung an den zuständigen Präsidenten der Strafkammer des Kantonsgerichts (act. 1). Mit Entscheid vom 31. August 2022 bestätigte der Kantonsgerichtspräsident den angefochtenen Strafbefehl im Schuldpunkt, reduzierte allerdings die Busse geringfügig auf CHF 350.- und überband sämtliche Verfahrenskosten dem Beschuldigten (act. 23).

E. 2.3

Dagegen erhob der Beschuldigte am 26. September 2022 beim Obergericht fristgerecht Berufung mit dem Antrag auf Freispruch von Schuld und Strafe, wobei er zugleich umfangreiche Beweisanträge stellte (act. 26).

E. 3.1

Dem Obergericht liegen neben der Berufung des Beschuldigten noch drei weitere Berufungen vor, welche ebenfalls auf Geschwindigkeitsmessungen an derselben Stelle auf der Kerenzerbergstrasse zurückgehen, wobei die betreffenden Fahrzeuglenker gleich wie

der Beschuldigte von Filzbach her bergab Richtung Mollis führen. In einem Fall betrifft es einen Motorradlenker, der am Ostersonntag rund zwei Stunden nach dem Beschuldigten mit überhöhtem Tempo geblitzt wurde; bei den zwei anderen Fällen handelt es sich um einen Personenwagenlenker und einen Motorradfahrer, die beide am Karfreitagnachmittag, 2. April 2021, auf dem fraglichen Streckenabschnitt zu schnell unterwegs waren. In den jeweiligen Verfahren machten die verzeigten Fahrzeuglenker weitgehend übereinstimmend geltend, dass sie zum einen die Signalisation «Höchstgeschwindigkeit 50» nicht wahrgenommen hätten, da das Temposchild an einem unzulänglichen Standort positioniert gewesen sei, und dass zum anderen beim fraglichen Streckenabschnitt rein gar nichts auf eine Baustelle bzw. ein Verkehrshindernis hingewiesen habe. (An dieser Stelle ist ergänzend anzumerken, dass die Polizei ein weiteres Mal am Pfingstsonntag, 23. Mai 2021, am selben Ort Geschwindigkeitsmessungen vornahm. Darauf geht eine weitere beim Obergericht hängige Berufung zurück, wobei der dort verzeigte Berufungskläger im Unterschied zu den vorgenannten Lenkern bergauf in Fahrtrichtung Filzbach die Messstelle mit überhöhtem Tempo passierte.)

E. 3.2

Vom Weiler «Beglingen» oberhalb von Mollis führt die Kerenzerbergstrasse in weit ausholenden Schlaufen nach Mollis hinunter. Im hier konkret interessierenden Bereich verläuft die Strasse zunächst über eine längere Strecke geradeaus, dreht dann in einer scharfen Linkskurve um 180 Grad (Haarnadelkurve) und führt danach auf einer Strecke von mehr als 200 Metern in wiederum gerader Linie weiter (siehe dazu den Situationsplan bei act. 35). Die Baustellensignalisation mit der 50er-Tafel war in etwa im Scheitelpunkt der Wendekurve am rechten Fahrbahnrand installiert. Die Tempomessungen erfolgten auf der anschliessenden längeren Geraden. Grund für die vorübergehende Tempobeschränkung im betreffenden Streckenabschnitt von der dort sonst zulässigen Ausserortsgeschwindigkeit von 80 km/h auf noch 50 km/h waren nicht etwa bauliche Tätigkeiten unmittelbar an der Strasse selber; vielmehr zweigte in diesem Bereich eine (temporäre) Baupiste ab zum nahegelegenen Reservoir «Paradisli», an dem Bauarbeiten vorgenommen wurden; wegen des damit verbundenen Werkverkehrs (Zu- und Wegfahrt) wurde aus «Gründen der Verkehrssicherheit» eine Temporeduktion verfügt (siehe dazu die entsprechende Bekanntmachung im Glarner Amtsblatt vom 19. September 2019, act. 2/1d). Die nachstehenden Fotos dokumentieren die örtliche Situation, wie sie sich am Karfreitag und Ostersonntag, 2. und 4. April 2021, präsentierte (act. 2/1c). Blick in Fahrtrichtung Mollis: Anfahrt zur Haarnadelkurve mit Signalisationstafel Standort des Radargeräts bei der Plakattafel Die Fahrbahn im Bereich der Messstelle mit Blick (hier mit Blick bergwärts; eingekreist die Signalisation bei der Haarnadelkurve weiter oben) «Paradisli» führende Baupiste, davor die Tafel, bei welcher das Messgerät positioniert war.

E. 3.3

Bereits bei der ersten Sichtung der Akten drängte sich dem Obergericht die Frage auf, ob die ungefähr im Scheitelpunkt der Linkskurve platzierte Signalisation für die talwärts fahrenden Lenker überhaupt erkennbar war (weil an dieser Stelle der Blick des Motorfahrzeugführers bereits nicht mehr nach rechts, sondern nach links zum Kurvenende hin ausgerichtet ist). Vor allem aber schien dem Obergericht zusätzlich klärungsbedürftig, ob die Tempobeschränkung «aus Gründen der Verkehrssicherheit» über die verlängerten

Feiertagswochenenden an Ostern und Pfingsten effektiv notwendig war bzw. ob es nicht eher angezeigt gewesen wäre, die entsprechende Signalisation vorübergehend abzudecken. Das Obergericht räumte in der Folge der Staatsanwaltschaft Gelegenheit ein, um sich hierzu vorab schriftlich zu äussern (act. 29). In ihrer Eingabe vom 18. Januar 2023 (act. 31) bejahte die Staatsanwaltschaft die Erkennbarkeit des Geschwindigkeitsschildes sowie die Notwendigkeit der entsprechenden Tempobeschränkung auch über das Oster- und Pfingstwochenende; infolgedessen erachtet sie die in diesem Streckenbereich signalisierte und von den verzeigten Fahrzeuglenkern nicht eingehaltene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für verbindlich und rechtsgültig.

E. 3.4

In der Folge ersuchte das Obergericht die Kantonspolizei Glarus um Auskunft dazu, ob sich während der Bauphase beim Reservoir «Paradisli» von September 2019 bis Frühsommer 2021 Verkehrsunfälle konkret bei der Abzweigstelle zur Baupiste ereignet hatten. Ferner erkundigte sich das Obergericht danach, wie oft während der gut anderthalbjährigen Bauphase mit reduzierter Geschwindigkeit im Bereich «Paradisli» Radarkontrollen durchgeführt wurden. Sodann interessierte konkret mit Blick auf den aktenkundigen Umstand, wonach anlässlich der Radarmessungen am Karfreitag sowie am Ostersonntag und Pfingstsonntag jeweils rund 25% der kontrollierten Fahrzeuglenker wegen überhöhtem Tempo verzeigt wurden, wie dieser Prozentsatz im Vergleich zu den durchschnittlichen Fallzahlen bei anderen Geschwindigkeitskontrollen im Ausserortsbereich einzuordnen ist (siehe zum Ganzen act. 32 und act. 34). Nachdem die Polizei die unterbreiteten Fragen umgehend beantwortet hatte (siehe act. 33 und act. 35), stellte das Obergericht den Parteien in Aussicht, es werde vorab über die Rechtsgültigkeit der Tempobeschränkung an den fraglichen Messtagen (hier Ostersonntag) befinden; zugleich wurde der Verteidiger gebeten, seine Honorarnote über seine bis dahin getätigten Bemühungen einzureichen (act. 36 f.).

E. 4

Erkennbarkeit der Signaltafel

E. 4.1

Im Strassenverkehr sind Signale zu befolgen (Art. 27 Abs. 1 SVG). Diese Befolgungspflicht setzt freilich voraus, dass ein entsprechendes Signal vor Ort auch tatsächlich sichtbar installiert ist. In diesem Sinne hält Art. 103 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) fest, dass Signale (im Regelfall) am rechten Strassenrand stehen (Abs. 1) und so aufzustellen sind, dass sie rechtzeitig erkannt werden können (Abs. 2). Ob ein Signal leicht erkennbar ist, beurteilt sich aus der Sicht eines Fahrzeuglenkers, der dem Strassenverkehr die notwendige und von ihm vernünftigerweise zu erwartende Aufmerksamkeit widmet (Urteil BGer 6B_95/2017 vom 22. Mai 2021 E. 1.4.2; siehe auch BGE 127 IV 229 E. 2c/aa S. 232).

E. 4.2

Wie bereits oben ausgeführt, befand sich die Baustellensignalisation bzw. die Signaltafel «Höchstgeschwindigkeit 50» ungefähr im Scheitelpunkt der Linkskurve am rechten Strassenrand. Die Vorinstanz verortete den Standort der Tafel «etwa in der Mitte der Linkskurve» (act. 23 S. 7 E. 1.2.). Genau besehen stand die Tafel sogar erst nach der Kurvenmitte (siehe Foto oben). Beim Befahren einer Linkskurve richtet sich der Blick des Lenkers spätestens ab der Kurvenmitte bereits zum Kurvenausgang hin; dies gilt erst recht

beim korrekten Motorradfahren, wo es zur Vermeidung von Stürzen nachgerade einer Grundregel entspricht, beim Kurvenfahren da hinzuschauen, wo man hinfahren will (siehe dazu etwa auf der Homepage des TCS den Beitrag «Kurve sicher fahren», hier act. 18/4). Das Kantonsgericht stellte all dies nicht in Abrede, hielt dem aber entgegen, dass immerhin bis zum Erreichen der Kurvenmitte der Blick geradeaus gerichtet sei, weshalb die fragliche Signaltafel für die Fahrzeuglenker bereits auf der etwa 200 Meter langen geraden Anfahrt zur Kurve einsehbar gewesen sei (act. 23 S. 7 E. 1.2.). Diese Argumentation mutet spitzfindig an. Jedenfalls erscheint die Behauptung gewagt, wonach ein Fahrzeuglenker, wenn er sich einer Kurve annähert, bereits eine Signaltafel bemerken muss, die im Scheitelpunkt der Kurve aufgestellt ist (bzw. hier sogar erst kurz danach), zumal die Zeigefläche der Tafel nicht zur Kurvenanfahrt hin ausgerichtet und so aus der Distanz auch nicht lesbar ist. Richtigerweise hätte denn auch die Tafel unmittelbar vor der Kurve aufgestellt werden müssen, wie dies im konkreten Fall gemäss dem für den betreffenden Baustellenabschnitt entworfenen Signalisationsplan effektiv auch vorgesehen war (siehe dazu act. 35). Für das Obergericht bestehen daher grösste Zweifel in Bezug auf die bei einer Signaltafel geforderte leichte Erkennbarkeit, wenn die fragliche Tafel hier erst in der Kurvenmitte platziert ist. Daran ändert auch nichts, dass die Vorinstanz nach durchgeführtem Augenschein vor Ort zu einem anderen Schluss gelangte. Selbstverständlich ist bei der Anfahrt zur Kurve ersichtlich, dass dort eine Tafel steht, wenn man den Blick darauf fokussiert. Indes: Selbst der pflichtgemäss aufmerksame Fahrzeuglenker hat nicht mit einer gänzlich falsch platzierten Signalisationstafel mitten in der Kurve zu rechnen, weshalb er bei der Anfahrt zur Kurve auch nicht darnach achten muss. Bei einer, wie hier, ausserhalb des Lenker-Sichtfelds aufgestellten bzw. auf Distanz allenfalls wahrnehmbaren, dabei aber nicht lesbaren Tafel kann es sich daher nicht anders verhalten wie bei einer weitab von der Fahrbahn aufgestellten Tafel: Fahrzeuglenker sind nicht gehalten, nach unzulässigerweise fernab von der Fahrbahn angebrachten [bzw. hier unzweifelhaft am falschen Ort aufgestellten] Signalen Ausschau zu halten (Urteil BGer 6B_95/2017 vom 22. Mai 2021 E. 1.4.2). Es ist daher auch wenig überraschend, dass an den drei Messtagen am 2. und 4. April 2021 sowie am 23. Mai 2021 jeweils rund 25 % der kontrollierten Fahrzeuglenker zu schnell unterwegs waren (act. 2/12b; ferner act. 2/9.1.05 im Verfahren OG.2022.00062/69 sowie act. 2/9.1.02-1 im Verfahren OG.2022.00063/68) und damit doppelt so viele, wie sonst bei polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen im Ausserortsbereich durchschnittlich geblitzt werden (siehe dazu act. 35).

E. 5

Rechtmässigkeit/Verbindlichkeit der Signalisation

E. 5.1

Ein Vorschriftssignal im Strassenverkehr richtet sich – von Spezialesignalen abgesehen – an alle Strassenbenützer (Art. 2 Abs. 1 SSV); das Signal verkörpert damit eine Allgemeinverfügung.

E. 5.2

Bei der Kerenzerbergstrasse im hier interessierenden Bereich des Reservoirs «Paradisli» handelt es sich um eine Hauptstrasse ausserorts; in diesem Streckenabschnitt beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit 80 km/h (Art. 4a Abs. 1 Bst. b der Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11]). Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr kann die allgemein zulässige

Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden (Art. 108 Abs. 1 SSV). Als daher ab Herbst 2019 beim Reservoir «Paradisli» Bauarbeiten vorgenommen wurden und hierzu eine Baupiste von der Kerenzerbergstrasse wegführte, ordnete die zuständige Behörde für den betreffenden Streckenabschnitt aus «Gründen der Verkehrssicherheit» eine Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h an (act. 2/1d). Die Notwendigkeit, Berechtigung und Angemessenheit dieser Anordnung steht bei laufenden Bauarbeiten ausser Frage; zu gross wäre bei Tempo 80 die Gefahr von Kollisionen mit (Bau)Fahrzeugen, welche von der Kerenzerbergstrasse auf die Baupiste abbiegen bzw. von dort in die Kerenzerbergstrasse einbiegen.

E. 5.3

Abgesehen aber von der besagten Zufahrt zur Baustelle «Paradisli» bestanden an der Kerenzerbergstrasse selber keine baustellenbedingten Einschränkungen (keine Verengung der Fahrbahn; keine Materialablagerungen im Bereich der Fahrbahn; keine Unebenheiten; keine Bauarbeiten im Sichtfeld der Fahrzeuglenker). Wenn daher an der Baustelle «Paradisli» nicht gearbeitet wurde und somit kein Werkverkehr zur Baustelle zirkulierte, lag für eine Temporeduktion auf der Kerenzerbergstrasse keine unmittelbare sachliche Notwendigkeit vor; ohne Werkverkehr war die Verkehrssicherheit auf der Kerenzerbergstrasse nicht gefährdet, sodass die Strasse ungehindert befahrbar war. Genau diese Situation bestand über das Oster- und Pfingstwochenende: Die Bauarbeiten beim «Reservoir Paradisli» ruhten und es gab keinen Baustellenverkehr; so wie sich die örtliche Situation an diesen Tagen dem Strassenbenützer präsentierte, ergaben sich für ihn schlicht keine Hinweise darauf, dass er sich im betreffenden Streckenabschnitt in einem Baustellenbereich befinden könnte (siehe dazu die Fotos oben). Bei alledem herrschten bei sonniger Witterung beste Strassen- und Sichtverhältnisse.

E. 5.4

Art. 81 Abs. 4 SSV besagt, dass bei Baustellen, auf denen längere Zeit nicht gearbeitet wird, die Signale abzudecken oder zu entfernen sind, wenn sie während des Arbeitsunterbruchs nicht erforderlich sind. Die soeben kursiv hervorgehobene Voraussetzung war über die beiden verlängerten Feiertagswochenenden an Ostern und Pfingsten 2021 fraglos erfüllt. Am Karfreitag, Ostersonntag und Pfingstsonntag standen die Arbeiten an der Baustelle «Reservoir Paradisli» still, so dass auch kein Werkverkehr zur und von der Baustelle zirkulierte. Infolgedessen war an den genannten Tagen mit Blick auf die Verkehrssicherheit eine Temporeduktion auf dem betreffenden Streckenabschnitt nicht erforderlich. Es wäre daher angezeigt gewesen, die Tempotafeln an den betreffenden Tagen zu entfernen bzw. abzudecken. Geradezu unpassend erscheint, nun darüber zu diskutieren, ob ein Arbeitsunterbruch über ein verlängertes Feiertagswochenende (Ostern und Pfingsten) als «längere Zeit» im Sinne von Art. 81 Abs. 4 SSV gilt (so aber die Staatsanwaltschaft in ihrer Stellungnahme; act. 31 Ziff. II.). Der Aufwand, um über das verlängerte Feiertagswochenende in puncto zulässige Geschwindigkeit den "Normalzustand" herbeizuführen, beschränkte sich effektiv nur darauf, bergseitig und talseitig die Geschwindigkeitsschilder abzudecken; weitere Vorkehrungen waren nicht erforderlich (es mussten weder Baustellenabschränkungen entfernt noch Lichtsignalanlagen verschoben oder provisorischen Markierungen überdeckt werden). Je geringer der Aufwand ist – und hier war er fraglos marginal –, um vorübergehend wieder den Normalzustand herbeizuführen, desto eher kann verlangt werden, dass dieser Aufwand getätigt wird, wenn an einer Baustelle vorübergehend nicht gearbeitet wird. Bei einem Arbeitsunterbruch hier von

jedenfalls vier Tagen (Osterwochenende) bzw. drei Tagen (Pfingstwochenende) war es im Lichte von Art. 81 Abs. 4 SSV zweifelsfrei angezeigt, die Temposchilder vorübergehend abzudecken. Die Staatsanwaltschaft führt in ihrer Stellungnahme (act. 31) zudem aus, es sei nicht auszuschliessen, dass an einer Baustelle auch an einem verlängerten Wochenende oder an Feiertagen dringliche Arbeiten vorgenommen werden müssten. Diese Argumentation ist gesucht und würde die Bestimmung von Art. 81 Abs. 4 SSV von vornherein obsolet machen. Abgesehen davon wäre es bei der hier konkreten Baustelle bei einem entsprechenden "Notfall" ein Leichtes gewesen, die abgedeckten Tafeln rasch wieder sichtbar zu machen. Ohnehin scheint die Staatsanwaltschaft zu verkennen, dass es sich bei der Baustelle «Paradisli» um eine stationäre Baustelle handelte. Wenn sie daher schreibt, die Bauabschnitte hätten sich jeweils verändert, so verwechselt sie hier offensichtlich zwei Baustellen miteinander. Tatsächlich war auf der Kerenzbergstrasse im fraglichen Zeitraum weiter oben eine andere Baustelle aktiv, als dort unmittelbar an der Strasse selbst gearbeitet und dabei etappiert vorgegangen wurde.

E. 5.5

Aus alledem ergibt sich, dass die «aus Gründen der Verkehrssicherheit» signalisierte Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich «Reservoir Paradisli» über das Oster- und Pfingstwochenende nicht gerechtfertigt war. An diesen Tagen war der betreffende Strassenabschnitt mit der ausserorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gefahrlos zu befahren; insofern war die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h nach den konkreten örtlichen Verhältnissen nicht erforderlich. Demzufolge hätten die entsprechenden Signaltafeln an diesen Wochenenden abgedeckt sein müssen (Art. 81 Abs. 4 SSV). Die dennoch aufrechterhaltene Temporeduktion stellte mit anderen Worten eine sinnentleerte Massnahme dar.

E. 5.6

Dies bedeutet im Ergebnis, dass die signalisierte «Höchstgeschwindigkeit 50» an Ostern und Pfingsten nicht rechtmässig war. Welche Bewandnis dies im konkreten Fall für die am Oster- und Pfingstwochenende im betreffenden Streckenabschnitt durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen hat, ist im Folgenden zu klären.

E. 5.6.1

Wie oben schon einmal ausgeführt, verlangt Art. 27. Abs. 1 SVG von den Strassenbenützern, dass sie die Signale befolgen. Die in der genannten Bestimmung normierte Befolgungspflicht bezieht sich allerdings nur auf rechtmässige Verkehrszeichen; denn es ist nicht der Sinn der betreffenden Gesetzesvorschrift, dem Verkehrsteilnehmer die Beachtung eines jeden Signals vorzuschreiben, völlig gleichgültig, ob dieses rechtmässig sei oder nicht (BGE 128 IV 184 E. 4.2 S. 185). Bezogen auf den vorliegenden Fall lautet damit die vermeintlich klare Antwort: Die Strassenbenützer mussten der am Oster- und Pfingstwochenende zu Unrecht signalisierten Geschwindigkeitsbeschränkung keine Beachtung schenken.

E. 5.6.2

Dieser Standpunkt ist jedoch sogleich zu relativieren. Fakt ist nämlich, dass sich die Signale an eine Vielzahl von Strassenbenützern richten. Diese müssen sich auf die Verkehrszeichen verlassen können, und eine allfällige Rechtswidrigkeit eines solchen Zeichens ist für sie meist nicht erkennbar. Würde beispielsweise einem rechtswidrig aufgestellten Stoppsignal oder einer rechtswidrig markierten Sicherheitslinie die Rechtsverbindlichkeit abgesprochen,

wäre dies für Verkehrsteilnehmer, die auf den dadurch geschaffenen Rechtsschein vertrauen, mit grossen Gefahren verbunden. Im Interesse der Verkehrssicherheit verlangt die Rechtsprechung deshalb, dass auch nicht rechtmässig aufgestellte Signale zu befolgen sind. Diese Pflicht zur Beachtung rechtswidriger Verkehrszeichen ergibt sich aus dem aus Art. 26 Abs. 1 SVG abgeleiteten Vertrauensgrundsatz im Strassenverkehr. Der Strassenbenützer, der die Rechtswidrigkeit eines Signals kennt, darf nicht durch dessen Missachtung andere Verkehrsteilnehmer gefährden, die auf den dadurch geschaffenen Rechtsschein vertrauen (BGE 128 IV 184 E. 4.2 S. 185 f.). Eine solche Gefährdung bestünde beispielsweise für denjenigen Verkehrsteilnehmer, der auf die Gültigkeit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit vertraut sowie darauf, dass die übrigen Strassenbenützer dies ebenso tun; dieser Fahrzeuglenker läuft unweigerlich in Gefahr, die Geschwindigkeit der anderen Motorfahrzeuglenker falsch einzuschätzen, wenn diese die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nicht beachten. Dies kann falsche Reaktionen auslösen, was gerade bei Spurverengungen im Bereich von Tunnels, Brücken etc. oder bei einzelnen Verkehrsvorgängen (Abbiegen, Überholen) zu schweren Verkehrsunfällen führen könnte (siehe dazu BSK SVG- Maeder, Art. 27 N 25 mit Verweis auf BGE 113 IV 123). Im Messbereich der Kerenzerbergstrasse bestand damals jedoch klarerweise keine spezielle Verkehrssituation in der eben beschriebenen Art. Im betreffenden Abschnitt ist die Strasse breit und übersichtlich und verläuft geradeaus; zum Messzeitpunkt waren überdies bei sonniger Witterung die Strassen- und Sichtverhältnisse ausgezeichnet. Weil zudem im Messbereich eine ausgezogene Sicherheitslinie markiert war (SSV Nr. 6.01; siehe act. 35), lag auch die Gefahr nicht vor, dass ein Fahrzeuglenker überholen und dabei die Geschwindigkeit entgegenkommender Autos oder Motorräder falsch einschätzen würde. Weil somit bei Nichtbeachtung der hier nicht rechtmässig signalisierten Geschwindigkeitsbeschränkung über die Oster- und Pfingsttage keine Gefahr für die Verkehrssicherheit bestand, kommt der betreffenden Signalisation auch unter dem Gesichtswinkel von Art. 26 Abs. 1 SVG (Vertrauensgrundsatz) keine Gültigkeit zu.

E. 5.7

Als Fazit ist demnach festzuhalten, dass das Schild «Höchstgeschwindigkeit 50» über das Oster- und Pfingstwochenende richtigerweise hätte abgedeckt werden müssen. Weil dies unterlassen wurde, war das Schild unrechtmässig. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine Umstände ersichtlich, derentwegen die Verkehrsteilnehmer das unrechtmässige Verkehrszeichen dennoch hätten befolgen müssen. Dies bedeutet, dass über die beiden genannten Feiertagswochenenden auf der Kerenzerbergstrasse im Bereich «Reservoir Paradisli» die ausserorts allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h galt (Art. 4a Abs. 1 Bst. b VRV). Anzumerken bleibt noch Folgendes: Während der mehr als eineinhalbjährigen Bauzeit am Reservoir «Paradisli» führte die Polizei beim dortigen Streckenabschnitt der Kerenzerbergstrasse dreimal Radarmessungen durch. Die betreffenden Geschwindigkeitskontrollen erfolgten dabei ausgerechnet nur an Tagen (Karfreitag, Oster- und Pfingstsonntag; siehe act. 35), an denen dies mit Blick auf die Verkehrssicherheit überhaupt keinen Sinn machte. Damit wird der eigentliche Zweck von Geschwindigkeitskontrollen, nämlich die Hebung der Verkehrssicherheit, ins Gegenteil verkehrt. Wenn wie hier Messungen vorgenommen wurden, statt an jenen Feiertagen korrekterweise die Beschränkungstafeln abzudecken, so ist der Beweggrund offensichtlich: Die Kontrollen erfolgten ausschliesslich im monetär ausgerichteten Bestreben, eine möglichst hohe Anzahl Fahrzeuglenker büssen zu können. Mit Bedacht wurde dabei ein Streckenabschnitt gewählt, wo vorauszusehen war, dass

überdurchschnittlich viele Lenker in die Falle tappen würden, da sie zum einen die dort an denkbar ungünstiger Stelle angebrachte Signalisation übersehen und zum anderen aufgrund des geraden ungefährlichen Strassenverlaufs und des gänzlich unauffälligen Strassenbildes nie und nimmer vermuten würden, es könnte in diesem Abschnitt etwas anderes als die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gelten. Den durchgeführten Radarmessungen haftet der Anschein von Mutwilligkeit an.

E. 6

Der Beschuldigte wurde am Ostersonntag, 4. April 2021, als Personenwagenlenker auf der Kerenzerbergstrasse, Höhe «Reservoir Paradisli» mit einer Geschwindigkeit von netto 75 km/h gemessen. Er hat somit die an der Messstelle nach den vorstehenden Ausführungen erlaubte allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h nicht überschritten und ist demnach in Gutheissung seiner Berufung vom der ihm vorgeworfenen Verkehrsregelverletzung freizusprechen.

E. 7.1

Bei diesem Verfahrensausgang sind die Gebühren für die Untersuchung und beide Gerichtsstufen auf die Staatskasse zu nehmen (Art. 426 Abs. 1 e contrario und Art. 428 Abs. 1 StPO).

E. 7.2.1

Wird die beschuldigte Person freigesprochen, so hat sie im Regelfall Anspruch auf Entschädigung ihrer Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte (Art. 429 Abs. 1 Bst. a und Art. 436 Abs. 1 StPO); konkret gemeint sind dabei primär die Kosten für die frei gewählte Verteidigung, wobei der Anspruch auf eine Entschädigung jedoch kumulativ voraussetzt – auch wenn dies so im Gesetzeswortlaut nicht direkt zum Ausdruck kommt –, dass erstens der Beizug eines Anwalts gerechtfertigt war und, zweitens, dass das Ausmass und damit der Aufwand der Verteidigung mit den im Straffall anstehenden Problemen in einem vernünftigen Verhältnis stand (Zürcher Kommentar StPO-Griesser, Art. 429 N 4; BGE 138 IV 197 E. 2.3.4 S. 203). Bei der Bemessung der Parteientschädigung bei einer Wahlverteidigung berücksichtigt das Obergericht analog den kantonalen Tarif für die Entschädigung der öffentlichen Verteidigung und der unentgeltlichen Rechtsvertretung (GS III I/5). Gemäss Art. 3 dieses Tarifs richtet sich die Höhe der Anwaltsentschädigung nach dem notwendigen Zeitaufwand, der Bedeutung und Schwierigkeit der zu beurteilenden Sachverhalts- und Rechtsfragen, der Verantwortung der Rechtsvertretung sowie dem Interesse der Partei am Verfahren. Es sind dies im Ergebnis dieselben Kriterien, welche gemäss der eben dargelegten bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch im Lichte von Art. 436 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 429 Abs. 1 Bst. a StPO für die Festsetzung der Parteientschädigung massgeblich sind.

E. 7.2.2

Der Privatverteidiger beziffert seinen Aufwand in der Untersuchung und im erstinstanzlichen Verfahren auf insgesamt CHF 5'495.05, inkl. Auslagen von CHF 122.70 und CHF 392.85 MwSt. (act. 22). Konkret weist er insgesamt 21½ Arbeitsstunden zu einem Stundenansatz von CHF 230.- aus. Da es sich bei der hier strittigen Geschwindigkeitsüberschreitung um eine vergleichsweise geringfügige Verfehlung noch im Übertretungsbereich (Art. 90 Abs. 1 SVG) handelte, ist die Balance zwischen verrechnetem Aufwand und der Bedeutung der Streitsache nicht mehr gegeben. Auch wenn einzuräumen ist, dass namentlich ein Augenschein des Verteidigers vor Ort sachgerecht war und er

zudem richtigerweise Recherchen zum geeigneten Standort von Verkehrstafeln bzw. zur Blickrichtung eines Fahrzeuglenkers beim Kurvenfahren anstellte, so ist der Zeitaufwand insgesamt gleichwohl zu hoch ausgefallen. Es erscheint vorliegend gerechtfertigt, als Parteienschädigung einen Aufwand von 16 Stunden zu einem der Schwierigkeit der Angelegenheit angemessenen Stundenansatz von CHF 220.- zu vergüten (total CHF 3'5'20.-). Zusammen mit den unbestrittenen Auslagen von CHF 122.70 und der MwSt. von CHF 280.50 resultiert eine Entschädigung von insgesamt CHF 3'923.20.

E. 7.2.3

Für das Berufungsverfahren macht der Verteidiger ein Honorar von CHF 2'164.10 geltend, dabei inkl. Auslagen von CHF 88.90 und CHF 154.70 MwSt. (act. 39). Die vom Beschuldigten erhobene Berufung betraf vorliegend einen Übertretungstatbestand. Diesfalls können im Berufungsverfahren keine neuen Behauptungen und Beweise vorgetragen werden (Art. 398 Abs. 4 StPO). Infolgedessen war es nicht notwendig, dem Obergericht eine hier mehrseitige Berufungserklärung mit darin einlässlich begründeten Beweisanträgen (act. 26) einzureichen; der blosser Antrag auf Freispruch von Schuld und Strafe hätte genügt (Art. 399 Abs. 3 Bst. a und b), weshalb ein weitergehender Aufwand nicht abzugelten ist. Ebenso verhält es sich in Bezug auf die mit der (Rechtsschutz)Versicherung geführte Korrespondenz sowie den ausgedehnten Austausch mit dem Klienten und anderen Rechtsanwältinnen. Genau besehen bestand im obergerichtlichen Verfahren die unmittelbar einzig massgebliche Handlung des Beschuldigten darin, dem Obergericht eine Berufungserklärung einzureichen. Demgemäss ist für das Berufungsverfahren eine Parteienschädigung von CHF 1'000.- (inkl. Auslagen und MwSt.) zureichend.

E. 8

Auswirkung dieses Entscheids auf andere Verfahren Im vorliegenden Verfahren hat das Obergericht den als strafbar eingeklagten Sachverhalt anders beurteilt als bis dahin Polizei, Staatsanwaltschaft und Vorinstanz (die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h war nicht rechtmässig, womit im betreffenden Streckenabschnitt Tempo 80 galt). Anlässlich der Radarmessungen am Karfreitag, 2. April 2021, Ostersonntag, 4. April 2021, und Pfingstsonntag, 23. Mai 2021, wurden jeweils rund 25% der kontrollierten Fahrzeuglenker wegen Missachtung der (unrechtmässig) signalisierten «Höchstgeschwindigkeit 50» verzeigt. Alle diese Verzeigen sind neu zu beurteilen, und zwar unter dem Gesichtswinkel, dass auf diesem Streckenabschnitt mit 80 km/h gefahren werden durfte (siehe dazu Art. 356 Abs. 7 StPO in Verbindung mit Art. 392 Abs. 1 Bst. a StPO). Sämtliche Fahrzeuglenker, deren gemessene Geschwindigkeit netto max. 80 km/h betrug, bleiben straffrei und sind ihnen bereits bezahlte Bussen zurückzuerstatten.

_____ Entscheid