

GL_GERICHTE OG.2024.00021 vom 20. Juni 2025

GL Gerichte, 2025-06-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte OG.2024.00021

FR: GL_GERICHTE OG.2024.00021 du 20 juin 2025

IT: GL_GERICHTE OG.2024.00021 del 20 giugno 2025

Regeste

Grobe Verletzung der Verkehrsregeln

Erwägungen

E. 1.1

Die Vorinstanz hat die Gerichtsgebühr auf CHF 2'600.– festgelegt und zusammen mit den weiteren Verfahrenskosten von insgesamt CHF 700.■ vollumfänglich dem Beschuldigten auferlegt (act. 14, S. 14, Dispositiv-Ziff. 3 und 4). Entschädigung sprach sie keine zu (act. 14, S. 14, Dispositiv-Ziff. 5). Der Beschuldigte beantragt, dass die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens auf die Staatskasse zu nehmen seien und dem Beschuldigten für dieses eine Parteientschädigung zuzusprechen sei (vgl. act. 17, S. 2).

E. 1.2

Da das Obergericht als Rechtsmittelinstanz vorliegend einen neuen Entscheid fällt, ist auch über die vorstehende Kostenregelung neu zu befinden (Art. 428 Abs. 3 StPO). Die Einsprache gegen einen Strafbefehl ist kein Rechtsmittel im technischen Sinne, weshalb die Kosten so zu verlegen sind, wie wenn sogleich Anklage erhoben worden wäre (Urteil BGer 6B_1290/2021 vom 31. März 2022, E. 4.5). Der Beschuldigte trägt demnach die Verfahrenskosten, wenn er verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Vorliegend wird der Beschuldigte der groben Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig gesprochen. Ein sachlicher Grund, welcher eine Änderung der vorinstanzlichen Kostenregelung nahelegen würde, ist nicht ersichtlich. Demnach hat der Beschuldigte sowohl die Untersuchungskosten als auch die vorinstanzlichen Verfahrenskosten zu tragen. Hat der Beschuldigte die vorinstanzlichen Prozesskosten zu tragen, so hat er diesbezüglich auch keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (BGE 137 IV 352 E. 2.4.2; vgl. auch Art. 429 Abs. 1 StPO). 2.

E. 2

Vorliegend ist unbestritten, dass der Beschuldigte am Samstag, 15. April 2023, um ca. 9.35 Uhr den Personenwagen [...] in Bilten auf der Linth-Escher-Strasse, Fahrtrichtung Niederurnen, lenkte. Ebenfalls ist unbestritten, dass er dabei die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h um 26 km/h überschritt, wobei die gemessene Geschwindigkeit 81 km/h betrug und ein Sicherheitsabzug von 5 km/h vorgenommen wurde (vgl. zum Ganzen act. 2/8.1.01). Zu prüfen bleiben damit lediglich die Eigenschaften der befahrenen Strecke.

E. 2.1

Die Gerichtsgebühr für das Berufungsverfahren ist auf CHF 2'600.– festzusetzen (Art. 6 und Art. 8 Abs. 1 lit. b Ziff. 2 der Zivil- und Strafprozesskostenverordnung [GS III A/5]).

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO).

E. 2.2

Im vorliegenden Berufungsverfahren waren der Schuldspruch, die Strafe sowie die Auferlegung der Kosten strittig (vgl. act. 17 und 30). Der Beschuldigte unterliegt vorliegend mehrheitlich und obsiegt lediglich in Bezug auf die Strafe teilweise, wobei er aber eine noch tiefere sowie bedingte Strafe forderte. Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens sind damit die Gebühren für das Berufungsverfahren im Wesentlichen dem Beschuldigten aufzuerlegen. Der Beschuldigte hat daher die Gerichtsgebühr für das Berufungsverfahren im Umfang von CHF 2'400.– zu tragen. Im Mehrbetrag wird die Gebühr auf die Staatskasse genommen.

E. 2.3

Nachdem der Beschuldigte zumindest in geringem Umfang obsiegt, ist ihm für das Berufungsverfahren eine reduzierte Parteientschädigung von CHF 200.■ zuzusprechen (Art. 436 Abs. 2 StPO). _____ Das Gericht erkennt :

E. 2.3.1

Wie bereits festgehalten, ist die vorliegende Geschwindigkeitsüberschreitung um 26 km/h objektiv noch klar im untersten Bereich (Strafe bis zu 156 Tage) einzuordnen. Als Ausgangspunkt bzw. unverbindlicher Orientierungspunkt dient die Strafmassempfehlung der SSK. Demnach ist eine Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts um 25 km/h bis 29 km/h mit mind. 20 Tagessätzen zu bestrafen. Eine solche ab 30 km/h ist mit mind. 50 Tagessätzen zu bestrafen. Vor diesem Hintergrund erscheinen für eine Geschwindigkeitsübertretung von 26 km/h grundsätzlich mind. 22 Tagessätze angemessen. Die Überschreitung geschah an einem Samstag um etwa 9.35 Uhr und damit tagsüber. Die Wetterlage war zwar bedeckt aber trotzdem trocken, womit sich aus den Sicht- und Wetterverhältnissen kein erhöhtes Gefährdungspotenzial ergibt. Die Geschwindigkeitsüberschreitung geschah zudem im Bereich der Ortsausfahrt auf einer geraden Strecke etwa 60 m vor der Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Dort befinden sich direkt neben der Strasse nur noch Industrie- und keine Wohngebäude mehr. In Industriegebieten ist an einem Samstag grundsätzlich mit weniger Verkehr und Fussgängern zu rechnen als wochentags. Auch ist um diese Zeit nur mit sehr wenigen Fussgängern oder Velofahrern zu rechnen, welche bei der Kreuzung mit der Erlenstrasse die Linth-Escher-Strasse überqueren und zum Fuss- und Veloweg gehen möchten. Insgesamt ist das Gefährdungspotenzial der vorliegenden Geschwindigkeitsüberschreitung im Rahmen einer groben Verkehrsregelverletzung damit als gering einzustufen. Die Strafe ist deshalb um zwei Tagessätze auf 20 Tagessätze zu reduzieren.

E. 2.3.2

Wie der Beschuldigte zutreffend vorbringt, kann ihm lediglich eine grobfahrlässige Tatbegehung vorgeworfen werden. Nachdem es sich beim vorstehenden Ausgangspunkt um die empfohlene Mindestanzahl von Tagessätzen handelt, ist die Strafe allerdings aufgrund der Fahrlässigkeit nicht zu reduzieren, sondern wäre diese vielmehr bei einer vorsätzlichen Begehung zu erhöhen. Die fahrlässige Tatbegehung ist vorliegend deshalb neutral zu werten. Wie bereits vorstehend festgehalten (E. 0.4.4), wäre für den Beschuldigten aufgrund der konkreten Situation leicht erkennbar gewesen, dass er sich noch in einem Gebiet mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befindet. Der Beschuldigte hätte

damit die Gefährdung leicht vermeiden können. Dieser Umstand wurde allerdings bereits im Rahmen der Rücksichtslosigkeit als Voraussetzung des subjektiven Tatbestandes berücksichtigt, weshalb er sich im Rahmen der subjektiven Tatkomponente nicht mehr strafehöhend auswirkt. Unter Berücksichtigung der subjektiven Komponente bleibt es damit bei einer Strafe von 20 Tagessätzen.

E. 2.3.3

Im Rahmen der Täterkomponente ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte einschlägig vorbestraft ist. So hat er am 24. Januar 2023 in Deutschland die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausserorts um 45 km/h überschritten, wofür der Beschuldigte am 23. März 2023 rechtskräftig verurteilt wurde (act. 2/1.1.08, S. 4). Nach Schweizer Recht entspräche dies ebenfalls einer groben Verkehrsregelverletzung durch eine Geschwindigkeitsüberschreitung (vgl. BGE 150 IV 242 E. 1.1.1). Zudem hat er am 19. August 2019 ebenfalls in Deutschland den erforderlichen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten (act. 2/1.1.08, S. 2). Insbesondere die Vorstrafe betreffend die Geschwindigkeitsüberschreitung in Deutschland wirkt sich erheblich strafehöhend aus. So geschah die vorliegende Geschwindigkeitsüberschreitung lediglich etwa einen Monat nachdem der Beschuldigte für die Tat in Deutschland rechtskräftig verurteilt wurde (act. 2/1.1.08, S. 4). Der Beschuldigte ist aber zumindest geständig, was leicht strafreduzierend berücksichtigt werden kann (act. 2/8.1.03, S. 4, Ziff. 12). Weitere Gründe für eine Straferhöhung oder ■senkung sind nicht ersichtlich. Insbesondere zeigt der Beschuldigte auch keine tätige Reue. So sagte der Beschuldigte zwar an der Berufungsverhandlung, dass ihm der Aufwand über drei Instanzen hinweg leid tue (act. 27, S. 6). Darauf, dass ihm die Geschwindigkeitsüberschreitung selbst leid tue, deutet hingegen nichts. So erklärte der Beschuldigte auch mehrmals, dass er auf den Fahrausweis angewiesen sei (act. 2/10.1.01, S. 2, N. 35 f.; 2/8.1.03, S. 4, Ziff. 12). Dies lässt darauf schliessen, dass der Beschuldigte vor allem die Konsequenzen seines Handelns und nicht die Tat selbst bereut. Die Strafe ist daher aufgrund der Täterkomponente insgesamt um vier Tagessätze auf 24 Tagessätze zu erhöhen.

E. 2.4

Höhe der Tagessätze

E. 2.4.1

Die Höhe der Tagessätze ist nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Beschuldigten zum Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum zu bestimmen. Ein Tagessatz beträgt in der Regel mindestens CHF 30.– und höchstens CHF 3'000.– (Art. 34 Abs. 2 StGB; Anette Dolge, in: Basler Kommentar Strafrecht, 4. Aufl. 2019, N. 50 zu Art. 34 StGB). Ausgangspunkt der Bemessung bildet sämtliches Einkommen, welches dem Täter durchschnittlich an einem Tag zufließt. Davon abzuziehen sind die laufenden Steuern, Beiträge an die obligatorische Kranken- und Unfallversicherung sowie die notwendigen Berufsauslagen bzw. die branchenüblichen Geschäftskosten. Der Ermittlung des Nettoeinkommens können in der Regel die Daten der Steuerveranlagung zu Grunde gelegt werden (BGE 134 IV 60 E. 6.1; BGE 142 IV 315 E. 5.3.2; je m.w.H.). Das Vermögen ist bei der Bemessung des Tagessatzes der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zufolge nur subsidiär zu berücksichtigen. Dies ist der Fall, wenn besondere Vermögensverhältnisse einem vergleichsweise geringen Einkommen

gegenüberstehen. Mit anderen Worten dann, wenn der Täter selbst sein Vermögen für seinen Alltag anzehrt (BGE 134 IV 60 E. 6.2; BGE 142 IV 315 E. 5.3.3).

E. 2.4.2

[konkrete Bemessung des Tagessatzes] 3. Vollzug

E. 2.5

Gute Witterungs-, Strassen- und Verkehrsverhältnisse stellen dem Bundesgericht zufolge keine besonderen Umstände dar, welche eine objektiv grobe Verkehrsregelverletzung in einem milderen Licht erscheinen liessen (Urteil BGer 6B_50/2013 vom 4. April 2013, E. 1.5). Die Rechtsprechung des Bundesgerichts lässt sich somit dahingehend zusammenfassen, dass die Überschreitung der vom Bundesgericht definierten Geschwindigkeitsgrenzwerte grundsätzlich als eine schwere Verkehrsregelverletzung in objektiver und subjektiver Hinsicht zu qualifizieren ist. Jedoch muss im Einzelfall dennoch geprüft werden, ob aussergewöhnliche Umstände vorliegen, die zu einer abweichenden Bewertung führen müssen. Hinweise auf das Vorliegen solcher ausserordentlicher Umstände können im Einzelfall darin bestehen, dass mit der Geschwindigkeitsbegrenzung andere Zwecke als nur die Verkehrssicherheit verfolgt werden (z.B. Verbesserung der Luftqualität, Verkehrsberuhigung) und die Geschwindigkeitsbegrenzung allenfalls auch noch zeitlich begrenzt ist oder noch nicht besonders lange besteht.

E. 3.1

Das Gericht schiebt den Vollzug einer Geldstrafe oder einer Freiheitsstrafe von höchstens zwei Jahren in der Regel auf, sofern eine unbedingte Strafe nicht notwendig erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten (Art. 42 Abs. 1 StGB). In subjektiver Hinsicht hat das Gericht eine Prognose über das zukünftige Verhalten des Täters zu stellen. In einer Gesamtwürdigung sind dabei die Umstände der Straftat, das Vorleben des Täters sowie seine persönliche Situation im Zeitpunkt der Verurteilung zu berücksichtigen. Vom bedingten Strafvollzug darf lediglich dann abgewichen werden, wenn dem Täter eine ungünstige Prognose gestellt werden muss (BGE 135 IV 180 E. 2.1; BGE 134 IV 1 E. 4.2 und 4.2.2). Wurde der Täter innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Tat zu einer bedingten oder unbedingten Freiheitsstrafe von mehr als sechs Monaten verurteilt, so ist der Aufschub nur zulässig, wenn besonders günstige Umstände vorliegen (Art. 42 Abs. 2 StGB).

E. 3.2

Den Akten zufolge wurde der Beschuldigte in den letzten fünf Jahren zu keiner Freiheitsstrafe verurteilt (vgl. act. 34). Wie bereits erwähnt, ist er jedoch durch die Geschwindigkeitsüberschreitung vom 24. Januar 2023 sowie die Nichteinhaltung des erforderlichen Abstandes vom 19. August 2019 einschlägig vorbestraft (act. 2/1.1.08, S. 2 und 4). Dies ist bei der Prognosestellung als erheblich ungünstiges Element zu berücksichtigen (Urteil BGer 6B_125/2018 vom 14. Juni 2018, E. 1.2.2). Betreffend die Umstände der Straftat ist zu berücksichtigen, dass die Geschwindigkeitsüberschreitung 60 m vor der Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erfolgte. Die gesamte Strecke zwischen dem Kreisverkehr und der Aufhebungstafel misst allerdings nur etwa 160 m, womit der Beschuldigte bereits kurz nach dem Kreisverkehr und dem Fussgängerstreifen stark beschleunigen musste. Die Beschleunigung erfolgte demnach in einem Bereich, der noch klar Innerortscharakter hatte. Zugunsten des Beschuldigten ist zu berücksichtigen, dass ihm nur grobfahrlässiges Handeln vorgeworfen werden kann. Die

zugunsten des Beschuldigten sprechenden Umstände fallen allerdings weniger stark als die einschlägigen Vorstrafen ins Gewicht. Insbesondere ist zu beachten, dass die Geschwindigkeitsüberschreitung vom 24. Januar 2023 nur etwa drei Monate vor der vorliegend zu beurteilenden Tat erfolgte. Der Beschuldigte zeigt ausserdem weder Einsicht noch Reue. Dem Beschuldigten ist daher insgesamt eine ungünstige Prognose zu stellen und die Geldstrafe unbedingt auszusprechen (Art. 42 Abs. 1 StGB). VI. Kosten- und Entschädigungsfolgen 1.

E. 3.3

Wie bereits erwähnt, erscheint der Zweck der im kontrollierten Strassenabschnitt bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung darin zu liegen, die Kreuzung der Linth-Escher-Strasse zur Erlenstrasse als Erschliessungsstrasse eines Gewerbe- und Industriequartiers sicher zu machen. In diesem Gewerbe- und Industriegebiet stand zum Tatzeitpunkt ausser dem Gebäude der am Samstagmorgen geschlossenen X. _____ AG noch nichts. Mit Gewerbeverkehr war daher an einem Samstagmorgen um 9.35 Uhr nicht zu rechnen. Zwar mündet die Erlenstrasse in die Bahnhofstrasse, weshalb theoretisch über die Erlenstrasse zwei Quartiere von Bilten erreichbar sind. Tatsächlich dürfte es aber selten vorkommen, dass Verkehrsteilnehmer über diesen Weg statt über den Kreisverkehr in die Bahnhofstrasse gelangen. Eine Ausnahme besteht hingegen in Bezug auf Fussgänger und Velofahrer, welche die Erlenstrasse und dann den Draeggtshachenweg als Abkürzung zwischen ihrem Quartier und dem Velo- und Fussweg nach Niederurnen nutzen können. Auf der Höhe der Kreuzung der Erlenstrasse/Linth-Escher-Strasse muss daher auch an einem Samstagmorgen um 9.35 Uhr damit gerechnet werden, dass Fussgänger oder Velofahrer die Linth-Escher-Strasse überqueren (vgl. zum Ganzen E. 0.3.4.1 f. vorstehend). Auch wenn die Fussgänger und Fahrradfahrer beim Überqueren der Strasse nicht vortrittsberechtigt sind, müssen sie sich nicht darauf einstellen, dass ein Fahrzeug mit übersetzter Geschwindigkeit herannaht (BGE 123 II 37 E. 1.d). Somit dient die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf dieser Strecke auch an einem Samstagmorgen nicht nur theoretisch, sondern auch tatsächlich der Verkehrssicherheit. Zum Messzeitpunkt herrschte ausserdem Gegenverkehr (act. 2/8.1.02). Die Gefährdung von Verkehrsteilnehmern war daher zum Messzeitpunkt nicht nur theoretisch-abstrakt, sondern es lag bereits eine erhöhte abstrakte Gefährdung vor resp. eine konkrete Gefährdung nahe. In objektiver Hinsicht sind die Voraussetzungen der groben Verkehrsregelverletzung damit gegeben.

E. 3.4

Wie der Beschuldigte sowie die Vorinstanz zutreffend festhalten (act. 30, S. 9, und act. 14, S. 8, E. II.2.2.2.b), sind grundsätzlich auch rechtswidrig aufgestellte Signalisationen zu beachten (BGE 128 IV 184 E. 4.3; Urteil BGer 1C_63/2021 vom 11. November 2021, E. 4.3.3). Vorliegend kann deshalb offen bleiben, ob die Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h an der richtigen Stelle erfolgte, zumal Nichtigkeitsgründe weder ersichtlich sind noch vom Beschuldigten vorgebracht wurden.

E. 3.4.1

Zunächst ist davon auszugehen, dass die X. _____ AG an Samstagen gemäss den auf ihrer Homepage veröffentlichten Büroöffnungszeiten nicht geöffnet hat. Ausserdem ist die X. _____ AG auf [...] spezialisiert (vgl. act. 38). Zugunsten des Beschuldigten ist deshalb anzunehmen, dass es am Samstagmorgen keinen Verkehr weg von und hin zur X. _____

AG hatte. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass Verkehrsteilnehmer Richtung Niederurnen aus der Bahnhofstrasse über die Erlenstrasse in die Linth-Escher-Strasse einbiegen. Es ist für einen Autofahrer aus einem der über die Bahnhofstrasse bzw. Seggenstrasse erreichbaren Wohnquartiere jedoch naheliegender, der Bahnhofstrasse weiter zu folgen und beim Kreisverkehr die erste Abfahrt in die Linth-Escher-Strasse zu nehmen. Das gilt auch für Fussgänger und Velofahrer aus dem direkt über die Bahnhofstrasse erschlossenen Quartier (zum Fuss- und Veloverkehr aus dem anderen Quartier vgl. E. 0.3.4.2 nachfolgend). In Bezug auf die anderen Fahrtrichtungen ist der Weg über die Erlenstrasse ein Umweg. Hinzu kommt, dass die Linth-Escher-Strasse verkehrstechnisch zum einen das Industrie- und Gewerbegebiet von Bilten erschliesst, zum andern als Ortsumfahrung von Bilten für den Autoverkehr zwischen Nieder- und Oberurnen und Schänis respektive der Autobahnzufahrt «Bilten» dient, wobei Ober- und Niederurnen über die Autobahnzufahrt «Niederurnen» erschlossen sind. Für Autofahrer aus dem Quartier, zu welchem die Seggenstrasse führt, ist es daher auch naheliegender, statt über die Linth-Escher-Strasse als Umfahrungsstrasse über die Hauptstrasse nach Ober- und Niederurnen zu fahren. Das gleiche gilt auch für einen grossen Teil des über die Bahnhofstrasse erschlossenen Dorfteils. Für Autofahrer, die von Bilten über Oberurnen hinaus Richtung Glarus oder Kerenzerberg fahren, ist zudem der Weg über die Autobahn der schnellste. In diesem Fall fährt man im Kreisverkehr von der Bahnhofstrasse kommend gerade aus und biegt nicht in die Linth-Escher-Strasse ab. Somit verläuft nur ein Teil des Verkehrs von und nach Niederurnen über die Linth-Escher-Strasse.

E. 3.4.2

Wie bereits festgestellt, ist nicht damit zu rechnen, dass Fussgänger oder Velofahrer an einem Samstag um 9.35 Uhr die Linth-Escher-Strasse überqueren, um zur X._____ AG zu gelangen. Jedoch ist es für Fussgänger und Velofahrer möglich, von der Erlenstrasse aus über den Kiesweg «Draeggtschachenweg» und die Seggenstrasse, ein Wohnquartier zu erreichen (vgl. dazu die vorstehende Grafik). Einerseits herrscht auf diesem Kiesweg kein Autoverkehr. Andererseits ist dieser Weg im Vergleich zum Weg über die Bahnhofstrasse und den Kreisverkehr eine leichte Abkürzung, wenn man den Velo- und Fussgängerweg Richtung Niederurnen nehmen möchte respektive von dort kommt. Für die anderen Fahrtrichtungen gilt dies nicht (vgl. E. 0.3.4.1 vorstehend). Es ist daher davon auszugehen, dass gelegentlich Fussgänger und Velofahrer auch am Samstagvormittag diese Abkürzung nutzen und bei der Einmündung der Erlenstrasse die Linth-Escher-Strasse überqueren. Eine Überquerung durch Fussgänger und Velofahrer erscheint an dieser Stelle am wahrscheinlichsten. Für Fussgänger ist es zwar grundsätzlich auch möglich, über den Absatz bei der X._____ AG zu steigen. Dieser Weg stellt jedoch keine Abkürzung dar. Zudem befindet sich auf der anderen Strassenseite ein gut ausgebauter Velo- und Fussweg.

E. 3.4.3

Es kann daher festgehalten werden, dass der von der Erlenstrasse auf die Linth-Escher-Strasse einbiegende Verkehr an einem Samstagmorgen zur fraglichen Zeit gering sein dürfte. Mit Motorfahrzeugen dürfte kaum zu rechnen sein. Wahrscheinlicher scheint es, dass Fussgänger und Velofahrer an dieser Stelle die Linth-Escher-Strasse überqueren, um den Weg von oder zu ihrem Wohnquartier zu verkürzen. Mit Velofahrern und Fussgängern entlang der Fahrspur des Beschuldigten dürfte auf der Höhe der Messstelle hingegen ebenfalls kaum zu rechnen sein.

E. 3.5

Ebenfalls offen bleiben kann, ob sich die nachfolgende Strecke mit einer maximal erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wesentlich von derjenigen im Bereich der Messstelle unterscheidet. Namentlich kann der Beschuldigte nichts zu seinen Gunsten daraus ableiten, wenn es auch ausserorts im Bereich der signalisierten Höchstgeschwindigkeit vom 80 km/h Strassenabschnitte gibt, die aufgrund von Hofzufahrten oder einmündenden Nebenstrassen ein erhöhtes Gefahrenpotenzial aufweisen. Massgeblich ist, dass, wie vorstehend bereits festgehalten, aufgrund der konkreten Situation zum Messzeitpunkt bei der Messstelle mind. eine erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer vorlag. Wie die bundesgerichtliche Rechtsprechung zu recht betont, sind zudem die Übergänge vom Innerorts- zum Ausserortsbereich fliessend. Auch wenn sich der kontrollierte Strassenabschnitt in einem solchen Übergangsbereich befindet, ist er noch klar dem Innerortsbereich zuzuordnen. So fuhr der Beschuldigte vor dem Kreisverkehr durch ein Quartier mit Wohn- und Gewerbebauten. Vor und nach dem Kreisverkehr befinden sich Fussgängerstreifen. Nach dem Kreisverkehr wird zudem der Veloverkehr zum Velo- und Fussweg geleitet. Der Abstand zwischen dieser Stelle und dem Messpunkt beträgt rund 100 m. Nach dem Kreisverkehr folgte zum Tatzeitpunkt zwar zuerst rechterhand eine Wiese, danach aber die Gewerbebaute der X. _____ AG. Beim Messpunkt war der Strassenabschnitt beidseitig überbaut, und es führt eine Nebenstrasse, die Erlenstrasse, in die Linth-Escher-Strasse, wo auch mit die Strasse überquerenden Fussgängern und Velofahrern zu rechnen ist. Der Messabschnitt weist somit eben gerade nicht die Charakteristika einer typischen Ausserortsstrecke mit einer zulässigen Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h auf (vgl. Urteil BGer 6B_613/2018 vom 7. Januar 2019, E. 1.5, wo das Bundesgericht zum Schluss kam, dass sich die fragliche Innerortsstrecke mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht wesentlich von einer Innerortsstrecke mit 50 km/h unterscheidet und daher eine grobe Verkehrsregelverletzung bei fehlender Überschreitung der innerorts geltenden Schwellenwerte verneinte). Zwar hat es an der Linth-Escher-Strasse auf der linken Seite auch nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h weiterhin Gewerbebauten, was eben gerade typisch für den fliessenden Übergang des Innerorts- zum Ausserortsbereich ist. Daraus kann der Beschuldigte jedoch nichts ableiten, was gegen das Vorliegen des objektiven Tatbestandes einer schweren Verkehrsregelverletzung im Messbereich sprechen würde.

E. 3.6

Den vorstehenden Ausführungen zufolge konnten die Strassenverhältnisse und Umgebungsmerkmale im Bereich der Messstelle bereits ausreichend festgestellt werden. In diesem Sinne entschied das Obergericht bereits an der Berufungsverhandlung vom 4. Oktober 2024, den Beweisantrag des Beschuldigten auf einen Augenschein abzuweisen. Es begründete dies zusammengefasst damit, dass ein Augenschein keine zusätzlichen Erkenntnisse bringen würde, zumal die heutige Situation (infolge Bauarbeiten) nicht mehr gleich aussehe (act. 27, S. 5 f.). Darauf kann vorliegend verwiesen werden. IV. Rechtliche Würdigung 1.

E. 4.1

Wie bereits festgehalten, hat der Beschuldigte vorliegend die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 26 km/h überschritten (act. 2/8.1.01). Der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zufolge wird demnach Grobfahrlässigkeit sowie

Rücksichtslosigkeit vermutet (BGE 150 IV 242 E. 1.1.1; Urteil BGer 7B_483/2023 vom 6. Januar 2025, E. 5.2.4). Es bleibt damit zu prüfen, ob besondere Umstände vorliegen, welche ausnahmsweise eine Abweichung von diesem Grundsatz erlauben.

E. 4.2

Wie bereits die Vorinstanz zutreffend festhielt (act. 14, S. 10, E. II.2.2.3), behauptete der Beschuldigte erstmals an der staatsanwaltlichen Einvernahme, dass er davon ausging, sich ausserorts zu befinden (act. 2/10.1.01, S. 3, N. 54 ff.). Wie bereits festgehalten, hat die Strecke aber ohnehin keinen Ausserortscharakter (vgl. E. 0.3.5 vorstehend). Wie der Beschuldigte zutreffend vorbringt (act. 30, S. 9), gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Ortschaften grundsätzlich solange, bis keine der beiden Strassenseiten mehr dicht bebaut ist (Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV i.V.m. Art. 22 Abs. 3 SVV). Vorliegend waren jedoch bis etwa zur Messstelle beide Strassenseiten bebaut, wobei sich auf der Seite der Gegenfahrbahn ein grosses Gebäude vom Kreisverkehr bis zur Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hinzieht (vgl. act. 6/3, 6/9 und 30/12). Auf dieser Seite befanden sich ausserdem auch noch weit nach der Messstelle diverse Gebäude (act. 30/12). Ob es sich dabei um eine dichte Bebauung im Sinne von Art. 22 Abs. 3 SVV handelt, kann vorliegend offenbleiben. So handelt es sich offensichtlich bis etwa 0.5 km nach der Messstelle nicht um eine beidseits offene Strecke. Damit ist ausgeschlossen, dass die Strecke einen typischen Ausserortscharakter aufweist (vgl. hierzu auch E. 0.3.5 vorstehend). Dies belegt der Beschuldigte auch gleich selbst, indem er vorbringt, dass die dichte Überbauung womöglich bereits bei der Wiesenstrasse beginne und die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h deshalb erst dort hätte aufgehoben werden sollen (act. 30, S. 5, und act. 27, S. 4).

E. 4.3

An den vorstehenden Ausführungen ändert auch nichts, dass die Gebäude nicht unmittelbar an die Strasse grenzen (act. 2/10.1.01, S. 3, N. 63 ff.). So ist es auch innerorts in dicht bebauten Gebieten durchaus üblich, dass sich zwischen den Strassen und den Gebäuden Trottoirs und/oder Parkplätze befinden. Hinzu kommt, dass es der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zufolge auch gar nicht entscheidend ist, ob der Beschuldigte von einer Ausserortsstrecke ausgehen durfte. Vielmehr kommt es auf die konkrete Situation zum Messzeitpunkt an (Urteil BGer 6B_123/2019 vom 19. Juni 2019, E. 4.2). Der Beschwerdeführer kannte die befahrene Strecke seiner eigenen Aussage zufolge und musste dementsprechend auch wissen, wo sich die Ortsausfahrtstafel und die Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befinden (act. 2/8.1.03, S. 3, Ziff. 3; act. 2/10.1.01, S. 2, N. 32). Vor dem Kreisverkehr fuhr der Beschuldigte zudem in einem offensichtlichen Siedlungsgebiet mit einer maximal erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, wobei auch der Beschuldigte nichts gegenteiliges vorbringt (vgl. insbes. act. 2/14.1.03, S. 2; act. 30, S. 2 ff., act. 2/8.1.03, S. 3, Ziff. 3; act. 2/10.1.01, S. 2, N. 30 ff.; act. 11, S. 4, Frage 12). Der Beschuldigte durfte daher der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zufolge in Ermangelung einer ausdrücklichen Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h unabhängig von den örtlichen Verhältnissen mit maximal dieser Geschwindigkeit weiterfahren (Urteil BGer 6B_123/2019 vom 19. Juni 2019, E. 4.2).

E. 4.4

Anders als bei den in E. 0.2.4 vorstehend erwähnten Bundesgerichtsentscheiden, bei welchen das Bundesgericht besondere Umstände bejahte, erfolgte die

Geschwindigkeitsbeschränkung vorliegend weder zur Verkehrsberuhigung noch hatte sie ökologische Gründe. Zudem handelt es sich vorliegend auch um keine vorübergehende oder erst kürzlich eingeführte Geschwindigkeitsbeschränkung. Vielmehr handelt es sich schlicht um die Ortsausfahrt, welche aufgrund der beidseits der Strasse stehenden Gebäude auch optisch als solche erkennbar ist. Den ortskundigen Beschuldigten hätten die beidseits der Strasse stehenden Gebäude, die Wohnliegenschaften direkt vor dem 100 m vor der Messstelle liegenden Kreisverkehr, die Fussgängerstreifen vor und nach dem Kreisverkehr, die Verkehrsführung des Veloverkehrs hin zum Velo- und Fussweg, die sichtbare Einmündung der Erlenstrasse und der Gegenverkehr vielmehr zu einer vorsichtigen Fahrweise anhalten müssen. Für die Zulässigkeit einer 50 km/h überschreitenden Geschwindigkeit lagen keine objektiven Anhaltspunkte vor. Bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wäre ein allfälliger Irrtum des Beschuldigten in Bezug auf die erlaubte Geschwindigkeit leicht vermeidbar gewesen. Hinzu kommt, dass der Beschuldigte aufgrund des Kreisverkehrs abbremsen musste. Da der Abstand zwischen dem Kreisverkehr und der Messstelle nur rund 100 m beträgt, muss daher der Beschuldigte direkt nach dem Kreisverkehr und somit auch unmittelbar nach dem Fussgängerstreifen sehr stark beschleunigt haben, um bei der Messstelle bereits eine toleranzbereinigte Geschwindigkeit von 76 km/h erreichen zu können. Der Beschuldigte hat damit in subjektiver Hinsicht mindestens grobfahrlässig gehandelt. Besondere Umstände, welche das Verhalten subjektiv in einem milderem Licht erscheinen lassen, liegen keine vor, weshalb ein rücksichtsloses Verhalten und demnach auch der subjektive Tatbestand insgesamt zu bejahen sind.

E. 5

Den vorstehenden Ausführungen zufolge erfüllt der Beschuldigte den Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht. Die Vorinstanz hat den Beschuldigten damit zu Recht der groben Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV schuldig gesprochen. Dieser Schuldspruch ist demnach zu bestätigen. V. Strafzumessung und Vollzug 1.

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