

# SO\_GERICHTE STBER.2023.15 vom 21. März 2024

SO Obergericht, 2024-03-21, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so\\_gerichte\\_STBER.2023.15](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_STBER.2023.15)

FR: SO\_GERICHTE STBER.2023.15 du 21 mars 2024

IT: SO\_GERICHTE STBER.2023.15 del 21 marzo 2024

## Erwägungen

### E. 1

Vorhalt

Dem Beschuldigten wird im Strafbefehl vom 26. März 2021 vorgeworfen, er habe ■ indem er am 12. Oktober 2020, um 18:08 Uhr, auf der A2 in Hägendorf, Fahrtrichtung Luzern, als Fahrer des Personenwagens Audi Q5, Kennzeichen [Kennzeichen], mit einer Geschwindigkeit von 115 km/h (nach Abzug der Toleranz) statt der erlaubten 80 km/h unterwegs gewesen sei ■ sich der groben Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig gemacht und dadurch eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer hervorgerufen und dabei zumindest unbewusst grobfahrlässig gehandelt (AS 00006).

### E. 1.3

Unterhalb der dargestellten Schwellenwerte kann ebenfalls eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln vorliegen. Beispielfälle sind etwa das nicht gebührende Anpassen der Geschwindigkeit bei starkem Regen, bei Glatteis, die Vorbeifahrt mit 50 km/h an einem Kindergarten oder bei schlechten Strassen- und Sichtverhältnissen oder bei Blendung durch die tiefstehende Sonne.

## 2. Subsumption

### E. 2

StPO): Es würdigt die Beweise frei nach seiner aus dem gesamten Verfahren gewonnenen Überzeugung und ist damit bei der Wahrheitsfindung nicht an die Standpunkte und Beweisführungen der Prozessparteien gebunden. Je nach der Art des Beweismittels lassen sich diese grundsätzlich in persönliche (Personen, welche die von ihnen wahrgenommenen Tatsachen bekannt geben, namentlich Aussagen von Zeugen, Auskunftspersonen, Angeschuldigten in Einvernahmen) und sachliche (Augenschein und Beweisobjekte, namentlich Urkunden) unterteilen. Zu den verschiedenen Beweismitteln ist anzuführen, dass der Grundsatz der freien Beweiswürdigung eine Rangordnung verbietet. Insbesondere sind die Aussagen von Zeugen und Angeschuldigten voll gültige Beweismittel mit derselben Beweiseignung. Bei der Würdigung der Beweise ist weniger die Form, sondern vielmehr der Gesamteindruck (d.h. die Art und Weise der Bekundung sowie die Überzeugungskraft) massgebend.

### E. 2.1

Mit der Geschwindigkeitsüberschreitung von netto 35 km/h auf einer richtungsgetrenten Autobahn hat der Beschuldigte den bundesgerichtlich festgesetzten Schwellenwert für die Bejahung des objektiven Tatbestandes von Art. 90 Abs. 2 SVG erreicht, weshalb gestützt auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung eine erhöhte abstrakte Gefährdung vorlag. Eine

konkrete Gefährdung allfälliger aus der Baustellenausfahrt auf die Autobahn fahrender Fahrzeuge ist nicht erforderlich. Dass gute Sicht-, Strassen- und Witterungsbedingungen vorlagen, ändert gemäss Bundesgericht an der Subsumption nichts. Es ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen im Oktober 2020 Corona-bedingt etwas weniger gross war als zu dieser Tageszeit auf dieser Strecke sonst üblich (vgl. dazu auch die Radaraufnahme AS 00015), von einem «sehr geringen Verkehrsaufkommen» kann aber um 18.08 Uhr ■ also zur Zeit des Feierabendverkehrs ■ auf dieser Strecke nicht gesprochen werden. Wie schon erwähnt, war Verkehr auf der Baustellenausfahrt zur Tatzeit nicht ausgeschlossen, was aber vorliegend ■ eine erhöhte abstrakte Gefährdung genügt ■ auch gar keine Rolle spielt. Entsprechend der klaren und konstanten bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt.

### **E. 2.2**

Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung auf richtungstrennten Autobahnen um 35 km/h (oder mehr) erfüllt grundsätzlich nach der soeben zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung auch in subjektiver Hinsicht die Voraussetzungen einer groben Verkehrsregelverletzung. Es stellt sich einzig die Frage, ob es Umstände gibt, die das Verhalten des Beschuldigten ausnahmsweise in einem milderen Licht erscheinen lassen. Vorweg ist erneut festzuhalten, dass beim Beschuldigten von unbewusster Fahrlässigkeit auszugehen ist. Der Beschuldigte hat gegen Ende des Belchentunnels zwei Signalpaare (je ein Schild an der rechten und linken Tunnelwand) mit einer (neuen und tieferen) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h übersehen. Es handelte sich dabei um dynamische Verkehrsschilder und damit um Leuchtanzeigen, welche nicht zuletzt in einem Tunnel die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker erregen sollten. Eine Baustellensignalisation war nicht vorhanden, was nicht erstaunt, wurden die Bauarbeiten doch nicht im Bereich der Fahrbahn ausgeführt, sondern einzig die Baustellenausfahrt führte auf die Autobahn-Fahrspur in Fahrtrichtung Luzern.

### **E. 2.3**

Üblich ist auf der fraglichen Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h im Belchentunnel und (wiederum) 120 km/h kurz nach dem Tunnel. Anzeichen für Gründe einer tieferen Höchstgeschwindigkeit gab es für den Beschuldigten keine, insbesondere war eine Baustelle weder angezeigt noch sichtbar; es bestand auch keine solche im (weiteren) Bereich der Fahrbahn. Dazu kommt, dass im Belchentunnel tatsächlich regelmässig Signalisationen zu verzeichnen sind (Wiederholungen der geltenden Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, Verbotssignale für Lastwagen betr. die linke Fahrspur), sodass es auch bei einer momentanen Unaufmerksamkeit vorkommen kann, dass man die Anzeige einer temporär reduzierten Höchstgeschwindigkeit übersehen kann. Es ist von einer pflichtwidrigen Unaufmerksamkeit und nicht von Rücksichtslosigkeit auszugehen, die Verkehrsregelverletzung erfüllt bereits objektiv den Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG nur knapp. Eine gewisse Ähnlichkeit mit dem oben dargelegten Urteil 6B\_109/2008 (Feinstaubfall) ist unverkennbar, die Pflichtwidrigkeit wiegt subjektiv deutlich weniger schwer als im Normalfall (Überschreitung der allgemein geltenden Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h um netto 35 km/h oder Überschreitung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h im Bereich einer Baustelle um 35 km/h). Diese besonderen Umstände lassen das Verhalten des Beschuldigten ausnahmsweise in einem milderen Licht erscheinen. Der Beschuldigte ist deshalb der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig zu sprechen.

## VI. Strafzumessung

1. Die einfache Verletzung von Verkehrsregeln ist mit Busse zu sanktionieren. Nach Art. 106 Abs. 3 StGB bemisst das Gericht die Busse je nach den Verhältnissen so, dass dieser die Strafe erleidet, die seinem Verschulden angemessen ist. Der Höchstbetrag der Busse beträgt CHF 10'000.00 (Abs. 1).

2. Der Beschuldigte hat die signalisierte Höchstgeschwindigkeit erheblich überschritten, sodass objektiv der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 erfüllt wurde. Andererseits handelte er unbewusst fahrlässig, wobei er doch immerhin zwei Signalisationspaare übersehen hat. Es ist von einem mittelschweren Verschulden auszugehen. Die finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten sind sehr gut. Die Busse ist damit auf CHF 5'000.00 festzusetzen, die Ersatzfreiheitsstrafe im Falle der Nichtbezahlung der Busse auf zehn Tage.

## VII. Kosten und Entschädigungen

1. Es erfolgt ein Schuldspruch, weshalb der Beschuldigte (der erstinstanzlich im Übrigen noch einen Freispruch beantragt hatte) die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens zu tragen hat (Art. 426 Abs. 1 StPO). Dementsprechend ist ihm für dieses Verfahren keine Entschädigung zuzusprechen.

2. Im Berufungsverfahren obsiegt der Beschuldigte, indem antragsgemäss ein Schuldspruch wegen Verstosses gegen Art. 90 Abs. 1 SVG erfolgt. Die Verfahrenskosten mit Einschluss einer Urteilsgebühr von CHF 2'000.00 sind deshalb vom Staat zu tragen (Art. 428 Abs. 1 StPO). Dem Beschuldigten ist gemäss Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO eine Entschädigung zur Abgeltung seiner Aufwendungen für die angemessene Ausübung seiner Verfahrensrechte zuzusprechen. Die eingereichte Honorarnote von rund CHF 25'000.00 übersteigt die Aufwendungen für die «angemessene» Ausübung der Verfahrensrechte bei weitem. Als angemessen beurteilt wird ein Aufwand für das Berufungsverfahren von total zehn Stunden (zwei Stunden Studium Urteil 1. Instanz und Abfassung der Berufungserklärung, zwei Stunden Instruktion, sechs Stunden Vorbereitung und Teilnahme Berufungsverhandlung). Bei einem für den vergleichsweise einfachen Fall angemessenen Stundenansatz von CHF 250.00 (§ 158 Abs. 2 des Kantonalen Gebührentarifs) ergibt sich inkl. MwSt. und Auslagen eine pauschale Parteientschädigung von CHF 3'000.00.

3. Die Parteientschädigung von CHF 3'000.00 ist mit der Busse von CHF 5'000.00 zu verrechnen, sodass sich für die Busse eine Restanz von CHF 2'000.00, Ersatzfreiheitsstrafe vier Tage, ergibt. Mit Einschluss der erstinstanzlichen Verfahrenskosten ergibt sich ein Saldo von CHF 2'865.00 zu Gunsten des Staates.

Demnach wird in Anwendung von Art. 90 Abs. 1 i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG; Art. 106 StGB; Art. 335 ff. und Art. 416 ff. StPOerkannt:

1.A. \_\_\_ hat sich der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln durch Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit schuldig gemacht, begangen am 12. Oktober 2020.

3.A. \_\_\_ hat die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens mit einer Urteilsgebühr von CHF 800.00, total CHF 865.60, zu bezahlen.

4. Die Kosten des Berufungsverfahrens gehen zu Lasten des Staates.

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann innerhalb 30 Tagenseit Erhalt des begründeten Urteils beim Bundesgericht Beschwerde in Strafsache eingereicht werden (Adresse: 1000 Lausanne 14). Die Frist beginnt am Tag nach dem Empfang des begründeten Urteils zu

laufen und wird durch rechtzeitige Aufgabe bei der Post gewahrt. Die Frist ist nicht erstreckbar. Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten. Für die weiteren Voraussetzungen sind die Art. 78 ff. und 90 ff. des Bundesgerichtsgesetzes massgeblich.

Im Namen der Strafkammer des Obergerichts

Der Präsident

Werner

Der Gerichtsschreiber

Wiedmer

### **E. 3**

#### Beweismittel

Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich auf die neuen Beweismittel, es wird auf die vom Berufungsgericht eingeholten Berichte des METAS und des ASTRA vertieft eingegangen. Für eine detaillierte Zusammenstellung der in den (Vor-)Akten liegenden Beweismittel wird hinaus auf die Ausführungen der Vorinstanz im erstinstanzlichen Urteil (Urteilsseiten [US 3 ff.]) verwiesen.

#### **E. 3.1**

##### Bericht des METAS zum Geschwindigkeitsmessmittel

Beim Eidgenössischen Institut für Metrologie, METAS, wurde eine amtliche Erkundigung in Bezug auf das eingesetzte Radargerät (GATSO T-Series Front Terminal, S.-Nr. 17-26-015-257, METAS 448471) eingeholt.

Das METAS hielt in seinem Bericht vom 3. April 2023 fest, das zum Einsatz gekommene Messmittel sei am 16. März 2020 geeicht worden. Da die Gültigkeit der Eichung ein Jahr betrage, habe das Radargerät im Zeitpunkt der Messung eine gültige Eichung aufgewiesen und habe somit für amtliche Messungen und Bildaufzeichnungen zum fraglichen Zeitpunkt eingesetzt werden dürfen. Nach der Messung sei das Messmittel am 26. März 2021 erneut zur Eichung gestellt worden. Dabei sei erneut festgestellt worden, dass es den Vorschriften der Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung entspreche.

Beim eingesetzten Messmittel handle es sich um ein Tracking-Radar. Dies bedeute, dass Geschwindigkeit, Distanz und der horizontale Winkel der Fahrzeuge zum Messmittel fortlaufend gemessen würden. Der Auswertalgorithmus basiere auf dem Dopplereffekt für die Geschwindigkeitsermittlung und auf der Phasenauswertung des modulierten Radarsignals für die Positionsermittlung (Distanz und horizontaler Winkel des Fahrzeuges zum Radarsensor). Das Messmittel könne mehrere Fahrzeuge simultan überwachen, es würden aber nur Fahrzeuge überwacht, welche in Bewegung seien. Bei einem Beschleunigungs- oder Bremsmanöver werde vom Auswertalgorithmus die momentane Geschwindigkeit auf der Triggerlinie ausgewiesen. Jede Messung sei prinzipbedingt mit einer Messunsicherheit verbunden. Die den ermittelten Geschwindigkeitswerten zuzuordnende Messunsicherheit werde grundsätzlich zugunsten des Beschuldigten berücksichtigt.

Videokameras, wie die des Geschwindigkeitsmessmittels, erfassen zu verschiedenen Zeitpunkten jeweils ein Bild des Sichtfelds. Der Zeitpunkt der Aufnahme werde durch Metadaten ■ Zeitstempel ■ in den Aufzeichnungen dokumentiert. Durch visuelle Analyse könne festgestellt werden, in welchem Bild ein Fahrzeugteil, beispielsweise die

Vorderachse, einen Referenzort ■ beispielsweise Anfang oder Ende einer Mittellinie ■ erreicht habe. Der Abstand zweier oder mehrerer Referenzorte könne bestimmt werden, insbesondere durch manuelles Vermessen vor Ort, Verwendung von Aufzeichnungen von Vermessungsfahrten und aufgrund von Luftbildaufnahmen erstellten Orthobildern. Durch Auswertung der Zeitstempel könne die zwischen zwei Bildern verstrichene Zeit bestimmt werden. Hierbei werde zunächst untersucht, ob die Bilder in einem regelmässigen Bildzeittakt erfasst worden seien oder es Anhaltspunkt für nicht vertrauenswürdige Zeitstempel gebe. Die Geschwindigkeit des Fahrzeugs werde berechnet, indem der Abstand von Referenzorten durch die zwischen dem Erreichen der Referenzorte verstrichene Zeit dividiert werde. Dieses Verfahren werde Weg-Zeit-Analyse genannt. Es werde insbesondere in Gutachten zur von der Messung unabhängigen Plausibilisierung verwendet.

Auf die Fragen des Gerichts führten die Experten des METAS aus, dass das verwendete Radargerät die Geschwindigkeit auf den nächsten ganzzahligen Wert in Kilometern pro Stunde abrunde. Die Abrundung erfolge durch das Messmittel selbst, nicht durch die Polizei, und werde anlässlich der Zulassung geprüft. Diese Abrundung sei stets zugunsten des Beschuldigten. Die Geschwindigkeit werde wie im Polizeirapport angegeben. Die Bilder im Polizeirapport seien vom Messmittel selbst erstellt worden. Der dort vom Messmittel angegebene Wert, 121 km/h, sei von der Polizei richtig übertragen worden. Die Wahrscheinlichkeit, dass die tatsächliche Geschwindigkeit des Beschuldigten tiefer gewesen sei, als vom Messgerät angegeben worden sei, lasse sich im vorliegenden Einzelfall nur im Rahmen eines Gutachtens abschliessend bewerten. Hierbei seien nicht nur die Eigenschaften des Messmittels selbst zu berücksichtigen, sondern auch der konkrete Einsatz, insbesondere die Ausrichtung zur Strasse. Üblicherweise sei in Gutachten aber zu ermitteln, wie gross die gefahrene Geschwindigkeit mindestens, d. h. nach Abzug der Messunsicherheit, gewesen sei. Der Abzug der Messunsicherheit liefere eine Aussage, bei der die Messunsicherheit stets zugunsten des Beschuldigten angewendet werde. Zudem sei gelegentlich zu ermitteln, ob der richtige pauschale Sicherheitsabzug verwendet worden sei und ob er im vorliegenden Einzelfall ausreichend gewesen sei.

Die für dieses Radargerät vorgeschriebene Toleranz sei 3 %. Anlässlich der der Messung zugrundeliegenden Eichung des im vorliegenden Fall verwendeten Messmittels sei eine Abweichung gegenüber dem Referenzwert bestimmt worden. Diese beinhalte auch statistische Effekte. Sie habe 1.17 % betragen. Der Sicherheitsabzug von 6 km/h berücksichtige neben den Eigenschaften des Messmittels auch übliche praktische Einsatzsituationen. Er sei so festgelegt, dass er bei üblicher Verwendung, insbesondere der Ausrichtung zur Strasse gemäss Vorschrift, stets dazu führe, dass die tatsächliche Geschwindigkeit eines Beschuldigten nicht tiefer sei als die ihm vorgeworfene Differenz aus Messwert und Sicherheitsabzug. Die Gutachtererfahrung der letzten Jahre zeige, dass die tatsächliche Messunsicherheit nur äusserst selten grösser sei als der Sicherheitsanzug. Die Häufigkeit liege deutlich unter 1 %. Ursächlich hierfür seien in allen Fällen Fehler der Polizei, nicht der Messmittel. Aus dieser beobachteten Häufigkeit könne nicht ohne Weiteres auf die Wahrscheinlichkeit in einem konkreten Einzelfall geschlossen werden. Insbesondere beträfen diese seltenen Fälle nicht die Polizei Kanton Solothurn.

Aus diesem Bericht ergibt sich, dass an der vorgehaltenen Geschwindigkeit von mindestens 115 km/h (nach Abzug der Toleranz von 6 km/h) keine vernünftigen Zweifel bestehen. Das hat der Beschuldigte an der Berufungsverhandlung auch anerkannt und anerkennen lassen (vgl. Plädoyer und persönliche Stellungnahme des Beschuldigten).

### **E. 3.2**

#### Bericht des ASTRA

Beim Bundesamt für Strassen, ASTRA, wurde eine amtliche Erkundigung eingeholt über den Betrieb der Baustelle an der dritten Röhre des Belchentunnels am 12. Oktober 2020 und namentlich zur Frage, zu welchen Zeiten die Werksausfahrt direkt nach dem Belchentunnel am 12. Oktober 2020 vom Baustellenverkehr genutzt worden sei.

Das ASTRA hielt in seinem Bericht vom 3. April 2023 fest, dass sie zwischen 2014 und 2022 am Belchen auf dem Gebiet der Gemeinden Hägendorf und Eptingen eine dritte Tunnelröhre, den sogenannten Sanierungstunnel, gebaut hätten. Der Durchstich sei am 21. Juni 2017 erfolgt. Ab 2019 seien die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA), wie z.B. Lüftung, Beleuchtung und Signalisation, installiert worden. Im Oktober 2020 habe gleichzeitig der Einbau mehrerer BSA-Komponenten (Betriebs- und Sicherheitsausrüstung) stattgefunden, namentlich der Beleuchtung, der Signalisation, der Videoanlagen sowie diverser kleinerer Anlagenteile. Diese Arbeiten hätten vornehmlich tagsüber in einem Zeitfenster von 07:00 bis 18:00 Uhr stattgefunden. Die Baustellenlogistik sei über die Werksein- bzw. Werksausfahrt beim Tunnelportal Süd abgewickelt worden.

### **E. 4**

#### Beweiswürdigung

#### **E. 4.1**

##### Signalisation

Zunächst kann festgehalten werden, dass aufgrund der objektiven Beweismittel ohne Weiteres erstellt ist, dass zum Tatzeitpunkt auf dem in Frage stehenden Streckenabschnitt gegen Ende des Belchentunnels eine Geschwindigkeit von 80 km/h signalisiert war (je zwei Signalpaare je auf der rechten und linken Tunnelseite). Vorher war im Tunnel wiederholt die übliche Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h signalisiert. Dies hat die Vorinstanz gestützt auf den Nachtragsrapport der Polizei vom 9. Dezember 2021 und den im Vorfeld der Hauptverhandlung bei der für den Betrieb der fraglichen Autobahn verantwortlichen NSNW AG eingeholten Screenshots der Signalisationseinstellung für das Signal bei der Verkehrsanlage Belchen, Kilometer 36.97, für die Zeit vom 8. September 2020 bis am 13. Oktober 2020 zutreffend festgestellt. Auf die überzeugenden Ausführungen der Vorinstanz dazu kann vollumfänglich verwiesen werden (US 4). Dies hatte der Beschuldigte vor der Vorinstanz selbst eingeräumt (AS 105) und hat er auch vor dem Berufungsgericht anerkannt (vgl. Plädoyer und persönliche Stellungnahme).

#### **E. 4.2**

##### Baustellenbetrieb

Ebenfalls erstellt ist die Tatsache, dass zur Tatzeit beim Belchentunnel eine dritte Tunnelröhre gebaut wurde. Demnach fand im Oktober 2020 gleichzeitig der Einbau mehrerer BSA-Komponenten (Betriebs- und Sicherheitsausrüstung) statt, namentlich der Beleuchtung, der Signalisation, der Videoanlagen sowie diverser kleinerer Anlagenteile. Die Baustellenlogistik wurde dabei über die Werksein- bzw. Werksausfahrt beim Tunnelportal Süd abgewickelt. Dies hatte gemäss Polizei zur Folge, dass ■ anstelle der üblicherweise geltenden Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h ■ die beiden letzten Signalisationspaare in Fachrichtung Luzern eine Geschwindigkeitsreduktion auf 80 km/h

anzeigten (vgl. Nachtragsrapport der Polizei vom 15. Dezember 2021, AS 00031). Entgegen der Ansicht des Beschuldigten ist eine solche Geschwindigkeitsreduktion nicht unüblich, sondern im Baustellenbereich bzw. in casu im Bereich der Baustellenausfahrt auf die Autobahn aufgrund von Sicherheitsüberlegungen angezeigt.

Daran ändert das Vorbringen des Beschuldigten, wonach sich der Vorfall um 18:08 Uhr und damit ausserhalb des üblichen Zeitfensters der Temporeduktion von 07:00 bis 18:00 Uhr ereignet habe, nichts, da es plausible Gründe gibt, weshalb zu diesem Zeitpunkt der Baustelle noch gearbeitet worden sein könnte (bspw. aufgrund von unplanmässigen Verzögerungen), oder, dass Bauarbeiter nach Arbeitsschluss über die Baustellenausfahrt auf die Autobahn fuhren. Zudem verkennt der Beschuldigte, dass die Temporeduktion auf 80 km/h, selbst wenn kein direkter Konnex zwischen der Baustellenausfahrt und der Geschwindigkeitsreduktion bestanden hätte, rechtens gewesen wäre, da gemäss Verfügung betreffend abweichende Höchstgeschwindigkeiten auf der Autobahn N2 in den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn vom 18. Juli 2006 (BBl 2006 6328) die Höchstgeschwindigkeit von 100/80/60 km/h auf der Fahrbahn Basel - Luzern, von Kilometer 32(.800) bis Kilometer 37(.500) (Belchentunnel Kilometer 34 bis 37), jederzeit ■ ohne formelle Anordnung ■■ angepasst werden darf.

### **E. 4.3**

#### Fazit

Der Beschuldigte fuhr am Montag, 12. Oktober 2020, in Fahrtrichtung Luzern auf der Autobahn A2 durch den 3'180 m langen Belchentunnel, in dem über eine längere Strecke die übliche Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wiederholt signalisiert war. Gegen Ende des Tunnels erfolgte mit zwei Schilderpaaren eine Signalisation der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (ca. 150 und 300 Meter vor dem Tunnelende). Kurz nach dem Ende des Belchentunnels erfolgte von rechts die Ausfahrt von der Baustelle der dritten Belchentunnelröhre auf die Autobahn. Die Baustelle selbst tangierte die Autobahn nicht. Wegen der Baustellenausfahrt (auch als Werksausfahrt bezeichnet) wurde für diesen Bereich zu bestimmten Zeiten ab 300 m vor der Tunnelausfahrt die zulässige Höchstgeschwindigkeit vom 100 km/h auf 80 km/h reduziert. Diese Werksausfahrt wurde über eine gewisse Strecke parallel zur Luzern- Fahrbahn geführt und war mit Trennelementen abgetrennt (vgl. Foto aus Google Street auf S. 6 des Plädoyers vor dem Berufungsgericht, ASB 89). Nach der Werksausfahrt ■ und aus diesem Grund etwas weiter entfernt von der Tunnelausfahrt als im Normalfall ■ wurde die auf Autobahnen übliche Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h signalisiert. Kurz vor diesem Bereich ■ rund 100 Meter nach dem Tunnelende (vgl. Radarfoto AS 00015) ■ wurde der Beschuldigte mit einer Geschwindigkeitsüberschreitung von netto 35 km/h um 18:08 Uhr vom Radar erfasst. Im Tunnel war weder eine Baustelle signalisiert, noch war von dort aus die beschriebene Baustellenausfahrt erkennbar. Zu Gunsten des Beschuldigten ist entsprechend seiner Aussage davon auszugehen, dass er die beiden Signalisationen der auf 80 km/h reduzierten Geschwindigkeit übersehen hat und mithin unbewusst fahrlässig gehandelt hat. Etwas Anderes lässt sich nicht beweisen und wäre mit dem tadellosen automobilistischen Leumund des Beschuldigten auch schwerlich vereinbar.

#### V. Rechtliche Würdigung

##### 1. Allgemeines

1.1.1 Wer Verkehrsregeln verletzt, wird gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG mit Busse bestraft. Nach Art 90 Abs. 2 SVG wird mit Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt.

Der objektive Tatbestand einer groben Verkehrsregelverletzung ist erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und dadurch die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Zu den wichtigen Verkehrsvorschriften gehören unter anderen jene über die Geschwindigkeit (BGE 123 II 37 E. 1e).

1.1.2 Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst wie schwerwiegendes verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden. Dieses ist bei Vorsatz, Eventualvorsatz oder bei grober Fahrlässigkeit gegeben. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung kann aber die Rücksichtslosigkeit auch in einem momentanen Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen, also bei unbewusster Fahrlässigkeit (BGE 131 IV 133 E. 3.2.). Wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zog, also unbewusst fahrlässig handelte, ist grobe Fahrlässigkeit im Grundsatz aber nur zurückhaltend anzunehmen. Sie ist lediglich gegeben, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ebenfalls auf Rücksichtslosigkeit beruht und daher besonders vorwerfbar ist. Es ist aufgrund der gesamten Umstände zu ermitteln, ob beispielsweise das Übersehen eines Signals oder einer Gefahrensituation auf Rücksichtslosigkeit beruht oder nicht. Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird auch bei unbewusster Fahrlässigkeit die Rücksichtslosigkeit zu bejahen sein, sofern nicht besondere Gegenindizien vorliegen (siehe zur gesamten Thematik Philippe Weissenbergerin: Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, Art. 90 N 69 f.).

1.2.1 Im Bereich der Überschreitung der signalisierten oder allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten hat das Bundesgericht eine sehr schematische Rechtsprechung entwickelt, worin es die Anwendung von Art. 90 Ziff. 2 SVG an bestimmte Schwellenwerte knüpft. Werden diese Schwellenwerte überschritten, wird in der Regel ungeachtet der konkreten Umstände des Falles eine grobe Verkehrsregelverletzung angenommen. Differenziert wird grundsätzlich lediglich nach der Art der Strasse, auf der die Geschwindigkeitsüberschreitung geschieht (BGE 122 IV 173). Demnach begeht eine grobe Verkehrsregelverletzung, wer die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einer Richtungstrennten Autobahn ■ wie vorliegend ■ um 35 km/h oder mehr ((BGE 132 II 234 E. 3.1; 124 II 475 E. 2a; je mit Hinweisen), auf einer nicht richtungstrennten Strasse ausserorts um 30 km/h oder mehr und innerorts um 25 km/h oder mehr überschreitet. Diese Grenzwerte liegen jeweils 10 km/h über den Höchstwerten, nach denen noch eine Sanktionierung nach dem Ordnungsbussengesetz in Frage kommt. Die Differenzierungen basieren vorwiegend auf den für die jeweiligen Strassenarten typischen Gefährdungspotentialen. Dieser starre Schematismus wird ganz punktuell über den subjektiven Tatbestand durchbrochen (vgl. nachfolgend). Eine Änderung dieser schematischen Praxis hat das Bundesgericht mehrfach abgelehnt (bspw. Urteil 6B\_292/2013 vom 15. Juli 2013, Geschwindigkeitsüberschreitung um 35 km/h: (vgl. auch Urteile 6B\_104/2012 vom 26. September 2012 E. 2.2 und 6B\_568/2012 vom 16. November 2012 E. 1.3 mit Hinweisen. Damit habe sich eine langjährige, einheitliche und konstante Praxis etabliert. Die schematische Rechtsprechung habe zu einer grossen Rechtssicherheit

geführt.).

1.2.2 In subjektiver Hinsicht sind bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung auf richtungsgetrennten Autobahnen um 35 km/h (oder mehr) nach der soeben zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung die Voraussetzungen einer groben Verkehrsregelverletzung «grundsätzlich» erfüllt. Die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ist bei Vorliegen eines objektiv schweren Falles in der Regel mindestens grobfahrlässig (Urteil 1C\_144/2011, E. 3.3.). Dieser Schematismus entbindet die Gerichte aber nicht gänzlich von der Berücksichtigung der konkreten Umstände des Einzelfalls (Weissenberger, a.a.O., Art. 90 N 72). Das Bundesgericht hatte wiederholt Fälle von Geschwindigkeitsüberschreitungen zu beurteilen, in welchen sich die Frage nach der Schwere der Verkehrsregelverletzung stellte (Art. 90 Ziff. 1 oder Ziff. 2 SVG). Nach seiner generellen Rechtsprechung muss die Annahme der subjektiven Rücksichtslosigkeit streng gehandhabt werden. Der Richter darf nicht unbesehen von der objektiven auf die subjektiv schwere Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Ziff. 2 SVG schliessen (Urteil 6B\_109/2008 vom 13. Juni 2008 E. 3.1).

In einem Fall, in welchem die Geschwindigkeit zur kurzfristigen Verkehrsberuhigung innerorts mit 60 km/h signalisiert war, die Strecke angesichts des guten Ausbaus und der Übersichtlichkeit «optisch als Ausserortsstrecke erschien», die Sicht- und Witterungsverhältnisse ideal waren sowie geringer Verkehr herrschte, beurteilte das Bundesgericht die Überschreitung um 29 km/h lediglich als pflichtwidrig unaufmerksam und nicht als rücksichtslos (Urteil 6B\_622/2009 vom 23. Oktober 2009 E. 3.3 und E. 3.4, demgegenüber kam in einem fast gleich gelagerten Fall die öffentlich-rechtliche Abteilung des Bundesgerichts im Urteil 1C\_194/2009 E. 3.2 zum gegenteiligen Schluss; vgl. auch Urteil 6B\_1011/2013).

Zu einer Verneinung des subjektiven Tatbestandes kam das Bundesgericht im Urteil 6B\_109/2008 vom 13. Juni 2008 bei einer temporären Geschwindigkeitsreduktion wegen zu hoher Feinstaubwerte, da der Beschwerdeführer wegen Feinstaub bloss während einer Woche geltende und örtlich begrenzte Geschwindigkeitsreduktion übersehen hatte. Dieser sei mit anderen Worten pflichtwidrig unachtsam gewesen. Dies sei zwar als Fehlverhalten einzustufen, doch zeuge diese Unachtsamkeit weder von Rücksichtslosigkeit noch offenbare sie ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern (E. 3.2).

Hingegen wertete es die weit überwiegende Mehrheit der Geschwindigkeitsüberschreitungen, welche den objektiven Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG erfüllten, auch in subjektiver Hinsicht als rücksichtslos, weil besondere Umstände fehlten, welche die Geschwindigkeitsübertretung subjektiv in milderem Licht erschienen liessen (bspw. Urteile 6B\_236/2022 vom 5. September 2022, E. 2.4; 6B\_1039/2021 vom 14. Januar 2022, E. 1.4.3; 6B\_300/2021 vom 14. Juli 2021 E. 3.2.1; 6B\_505/2020 vom 13. Oktober 2020 E. 1.1.1; 6B\_1204/2016 vom 24. Mai 2017 E. 3.3.1; 6B\_33/2015 vom

## **E. 5**

Mai 2015 E. 1.2; je mit Hinweisen). Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine Gegenindizien vorliegen (Urteil 6B\_361/2011 vom 5. September 2011 E. 3.1 mit Hinweis). Im jüngeren Urteil 6B\_1039/2021 vom 14. Januar 2022, E. 1.3.1, wird namentlich erneut festgehalten, dass gute Witterungs-, Strassen- und Verkehrsverhältnisse keine besonderen Umstände im Sinne der Rechtsprechung sind.

Das Berufungsgericht verneinte im Urteil STBER.2015.71 eine grobe Verletzung von Verkehrsregeln bei einer Überschreitung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts um 29 km/h zusammengefasst mit folgender Begründung: Jahrzehntlang war der betreffende Strassenabschnitt zwischen zwei Gemeinden als Ausserortsstrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert gewesen. Im Herbst 2013 wurden die Signale «Ortsende» und «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 km/h generell» aus Lärmschutzgründen entfernt. Wenige Wochen später befuhr der Beschuldigte mit 29 km/h die Strecke in der Annahme, es gelte weiterhin eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die Charakteristik des Streckenabschnittes hatte sich nicht verändert und gleich weitaus mehr einer Ausserortsstrecke. Das Wetter war gut und trocken, mitten im Nachmittag waren nicht mit besonderem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Das Übersehen der ■ entfernten ■ Signalisation wurde dem Beschuldigten nicht als Rücksichtslosigkeit bzw. Bedenkenlosigkeit gegenüber fremden Rechtsgütern gewertet. Anders dagegen im Urteil STBER.2015.6 bei einer Überschreitung der innerorts geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 25 km/h am Ortsausgang.

#### **E. 6**

Am 7. November 2022 erliess die a.o. Amtsgerichtsstatthalterin von Olten-Gösgen folgendes Strafurteil (AS 00123): 1. A. \_\_\_ hat sich der groben Verletzung der Verkehrsregeln durch Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit schuldig gemacht, begangen am 12. Oktober 2020. 2. A. \_\_\_ wird verurteilt zu: a) einer Geldstrafe von 16 Tagessätzen zu je CHF 1'360.00, unter Gewährung des bedingten Vollzugs bei einer Probezeit von zwei Jahren, b) einer Busse von CHF 5'440.00, ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von 4 Tagen. 3. A. \_\_\_ hat die Kosten des Verfahrens mit einer Urteilsgebühr von CHF 800.00, total CHF 865.60, zu bezahlen.

#### **E. 7**

Gegen das Urteil liess der Beschuldigte am 21. November 2022 die Berufung anmelden (AS 00130).

#### **E. 8**

Nach Zustellung des motivierten Urteils liess der Beschuldigte mit Berufungserklärung vom 2. März 2023 einen Freispruch vom Vorhalt der groben Verletzung der Verkehrsregeln und einen Schuldspruch wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln unter Ausrichtung einer Parteientschädigung für beide Gerichtsstufen beantragen. Die Verfahrenskosten seien dem Staat aufzuerlegen (Akten des Berufungsgerichts, ASB, 1 ff.).

#### **E. 9**

Mit Eingabe vom 8. März 2023 verzichtete der Oberstaatsanwalt auf eine Anschlussberufung und auf die weitere Teilnahme am Berufungsverfahren (ASB 15).

#### **E. 10**

Vom 3. April 2023 datiert der vom Berufungsgericht eingeforderte Bericht des Eidgenössischen Instituts für Metrologie (METAS) zum Geschwindigkeitsmessmittel (ASB 23 ff.). Am 5. April 2023 erfolgte der Bericht des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) über den Betrieb der Baustelle zum Sanierungstunnel Belchen im Zeitraum Oktober 2020 (ASB 28 ff.).

#### **E. 11**

Mit Verfügung vom 24. April 2023 wurde mangels Einwendungen des Beschuldigten das schriftliche Verfahren angeordnet. Dem Beschuldigten wurde zudem Frist gesetzt zur Einreichung der Berufungsbegründung (ASB 33). Sie datiert vom 5. Juni 2023 (ASB 39 ff.). Am 4. Juli 2023 bat der Beschuldigte schriftlich darum, mit dem Entscheid über die Berufung vorerst zuzuwarten (ASB 59). Dieses Ersuchen wiederholte er am 2. August 2023 (ASB 60).

#### **E. 12**

Am 29. September 2023 wandte sich der Beschuldigte an das Berufungsgericht mit dem Antrag, es sei eine mündliche Anhörung des Beschuldigten und dementsprechend ein Wechsel vom schriftlichen zum mündlichen Berufungsverfahren vorzunehmen (ASB 63 f.). Gleichzeitig reichte der Beschuldigte seine Schlussbemerkungen ein (ASB 65 ff.).

#### **E. 13**

Mit Verfügung vom 16. November 2023 wurden der Beschuldigte und seine Vertreter zur Berufungsverhandlung auf den 21. März 2024 vorgeladen (ASB 72 f.).

#### **E. 14**

Am 14. März 2024 liess der Beschuldigte das schriftliche Plädoyer für die Berufungsverhandlung einreichen, der Eingabe war eine in englischer Sprache verfasste persönliche Stellungnahme beigelegt (ASB 81 ff.). II. Anwendbares Recht 1. Per 1. Januar 2024 trat die Revision der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO, SR 312.0) in Kraft. Die Änderungen enthalten keine Regelung betreffend Übergangsrecht. Es stellt sich somit die Frage, welches Recht vorliegend anwendbar ist, da erstinstanzlich vor Inkrafttreten der Revision geurteilt wurde, das Berufungsurteil nun aber nach diesem ergeht. Art. 448 StPO sieht vor, dass Verfahren, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes hängig sind, nach neuem Recht fortgeführt werden, soweit die nachfolgenden Bestimmungen nichts Anderes vorsehen (Abs. 1). Unter dem Abschnitt der Rechtsmittelverfahren hält Art. 453 Abs. 1 StPO fest, dass, sofern ein Entscheid vor Inkrafttreten dieses Gesetzes gefällt worden ist, Rechtsmittel dagegen nach bisherigem Recht, von den bisher zuständigen Behörden, beurteilt werden. 2. Die Thematik des Übergangsrechts wurde in den parlamentarischen Beratungen nie diskutiert, daraus lassen sich damit keine Erkenntnisse ableiten. Der Basler Kommentar zur StPO (BSK StPO, 3. Aufl., 2023) hält zu Art. 448 folgendes fest: «Hinzuweisen ist darauf, dass in der vom Parlament am 17. Juni 2022 verabschiedeten Teilrevision der Strafprozessordnung keine von Art. 448 StPO abweichenden Bestimmungen vorgesehen sind und die revidierten Bestimmungen der StPO demnach sofort in Kraft treten.» (BSK StPO- Oehen, Art. 448 StPO N 2). Diese Formulierung ist aber insofern unklar, als daraus nicht genau hervorgeht, ob das neue Recht generell zur Anwendung gelangt oder eben Art. 453 StPO als Ausnahme für Rechtsmittelverfahren Anwendung findet. Im Grundsatz richtig ist, dass Art. 448 StPO für alle hängigen Verfahren gilt und damit die Revision sofort in Kraft tritt. Anderes sieht aber Art. 453 StPO für die Rechtsmittelverfahren vor. Es würde zu eng greifen, die Formulierung «bei Inkrafttreten dieses Gesetzes» so auszulegen, dass nur das damalige Inkrafttreten der neuen StPO im Jahr 2011 gemeint ist. Vielmehr kommen die allgemeinen Verfahrensbestimmungen nach Art. 448 ff. StPO als Übergangsbestimmungen zur Anwendung, wenn eine neue Änderung beschlossen und nichts anderes geregelt wird. Somit gilt grundsätzlich neues Recht (Art. 448 Abs. 1 StPO), soweit die nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes vorsehen. Bei Rechtsmittelverfahren sieht aber Art. 453

StPO vor, dass grundsätzlich das alte Recht Anwendung findet, wenn der angefochtene Entscheid vor Inkrafttreten der neuen Bestimmung gefällt wurde. Diese Auslegung verhindert unbefriedigende Ergebnisse in der Praxis: Um nur zwei Beispiele zu nennen, müsste in allen hängigen Berufungsverfahren die Privatklägerschaft mit URP nach Art. 136 Abs. 3 nStPO noch einen Antrag für URP stellen (soweit noch nicht geschehen), um die URP im Berufungsverfahren überhaupt zu erhalten. Oder der Beschuldigte würde benachteiligt, wenn ihm erstinstanzlich eine Entschädigung direkt zugesprochen wird und auf seine Berufung hin die Entschädigung dann nach Art. 429 Abs. 3 nStPO im Berufungsverfahren dem Verteidiger zugesprochen werden müsste. Fänden die neuen Bestimmungen auch für Rechtsmittelverfahren gegen erstinstanzliche Urteile vor dem Jahr 2024 Anwendung, würde dies bedeuten, dass bei teilweiser Anfechtung der rechtskräftige Teil des Urteils nach altem Recht ergeht, und der angefochtene nach neuem Recht. Es kann aber nicht sein, dass für ein Urteil (Art. 408 StPO) ein Teil nach altem und ein Teil nach neuem Prozessrecht gefällt wird. Diese Rechtsauffassung wird auch von früheren StPO-Revisionen gestützt: Mit der Änderung vom 28. September 2012 wurde mit Art. 456a StPO eine von den allgemeinen Regeln von Art. 448 und der Ausnahme von Art. 453 StPO abweichende Regelung geschaffen, wonach das neue Recht in allen Verfahren gelte, somit auch für Rechtsmittelverfahren. Im Weiteren kann auch Art. 2 des StGB herangezogen werden, dessen Formulierung in Abs. 1 «nach diesem Gesetz wird beurteilt, wer nach dessen Inkrafttreten ein Verbrechen oder Vergehen begeht» jeweils die entsprechende Änderung des Gesetzes meint. 3. Es hat demnach Folgendes zu gelten: Die allgemeinen Verfahrensbestimmungen nach Art. 448 ff. StPO kommen als Übergangsbestimmungen zur Anwendung, wenn eine neue Änderung der StPO beschlossen und nichts Anderslautendes geregelt wird. Somit gilt grundsätzlich das neue Recht (Art. 448 Abs. 1 StPO), soweit die nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes vorsehen. Bei Rechtsmittelverfahren sieht Art. 453 StPO vor, dass grundsätzlich das alte Recht Anwendung findet, wenn der angefochtene Entscheid vor Inkrafttreten dieses Gesetzes (der neuen Bestimmung) gefällt worden ist. 4. Für den vorliegenden Fall bedeutet dies folglich, dass das vor dem 1. Januar 2024 geltende Recht zur Anwendung gelangt. III. Prozessökonomie Mit Blick auf die Prozessökonomie erlaubt Art. 82 Abs. 4 StPO den Rechtsmittelinstanzen, für die tatsächliche und rechtliche Würdigung des in Frage stehenden Sachverhalts auf die Begründung der Vorinstanz zu verweisen, wenn sie dieser beipflichten. Hingegen ist auf neue tatsächliche Vorbringen und rechtliche Argumente einzugehen, die erst im Rechtsmittelverfahren vorgetragen werden (Brüschweiler, SK-Schulthess Kommentar StPO, 3. Auflage, 2020, Art. 82 N 10). IV. Sachverhalt 1. Vorhalt Dem Beschuldigten wird im Strafbefehl vom 26. März 2021 vorgeworfen, er habe – indem er am 12. Oktober 2020, um 18:08 Uhr, auf der A2 in Hägendorf, Fahrtrichtung Luzern, als Fahrer des Personenwagens Audi Q5, Kennzeichen [Kennzeichen], mit einer Geschwindigkeit von 115 km/h (nach Abzug der Toleranz) statt der erlaubten 80 km/h unterwegs gewesen sei – sich der groben Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig gemacht und dadurch eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer hervorgerufen und dabei zumindest unbewusst grobfahrlässig gehandelt (AS 00006). 2. Beweisgrundsätze

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