

# **SO\_GERICHTE STBER.2025.33 vom 13. November 2025**

SO Obergericht, 2025-11-13, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so\\_gerichte\\_STBER.2025.33](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_STBER.2025.33)

FR: SO\_GERICHTE STBER.2025.33 du 13 novembre 2025

IT: SO\_GERICHTE STBER.2025.33 del 13 novembre 2025

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Mit Strafbefehl vom 4. Juli 2024 verurteilte die Staatsanwaltschaft des Kantons Solothurn (nachfolgend: Staatsanwaltschaft) A.\_\_\_\_ (nachfolgend: Beschuldigter) wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG zu einer bedingten Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je CHF 60.00, bedingt aufgeschoben bei einer Probezeit von zwei Jahren, sowie zu einer Busse von CHF 750.00, ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von 13 Tagen, und auferlegte ihm die Verfahrenskosten von total CHF 425.00.

#### **E. 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 anderem jene über die Geschwindigkeit (BGE 123 II 37 E. 1e).

#### **E. 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 Weissenberger in: Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, Art. 90 N 69 f.).

#### **E. 1.3**

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 (vgl. BGE 122 IV 173). Demnach begeht eine grobe Verkehrsregelverletzung, wer die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einer richtungsgetrenten Autobahn um 35 km/h oder mehr (BGE 132 II 234 E. 3.1; 124 II 475 E. 2a; je mit Hinweisen), auf einer nicht richtungsgetrenten 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.).

#### **E. 1.4**

In subjektiver Hinsicht sind bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts um 25 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 Einzelfalles (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). Das Bundesgericht wertete 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 erscheinen 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

#### **E. 2**

Gegen diesen Strafbefehl erhob der Beschuldigte am 17. Juli 2024 frist- und formgerecht Einsprache. Mit Verfügung vom 21. Oktober 2024 hielt die Staatsanwaltschaft am Strafbefehl fest und überwies die Einsprache mit den Akten dem Gerichtspräsidium von Solothurn-Lebern zur Beurteilung.

### **E. 2.1**

Es fällt jedoch auf, dass die von der Vorinstanz als verschuldensangemessen qualifizierte Strafe von 60 Tagessätzen in Anbetracht der Gesamtumstände hoch ausgefallen ist.

### **E. 2.2**

Der Beschuldigte fuhr mit einer um 32 km/h überhöhten Geschwindigkeit innerorts in einer 50er-Zone. Die Strecke, auf der er mit derart übersetzter Geschwindigkeit unterwegs war, war ein Tunnel (Gibelintunnel). Der Tunnel wird im Gegenverkehr, nur durch eine Sicherheitslinie getrennt, geführt und bietet keinerlei Möglichkeit für Ausweichmanöver. Der Beschuldigte befuhr die Strecke am frühen Nachmittag und bei wenig Verkehrsaufkommen. Unmittelbar nach der Tunnelausfahrt befinden sich eine Lichtsignalanlage und anschliessend ein Fussgängerstreifen. Der Vorinstanz ist zuzustimmen, dass die durch den Beschuldigten geschaffene Situation aufgrund dieser konkreten Gegebenheiten eine erheblich erhöhte abstrakte Gefährdung für die übrigen Verkehrsteilnehmer bot. Die Art und Weise der Tatbegehung fällt dabei nicht erschwerend ins Gewicht, da weitaus schwerwiegendere Tatmodalitäten möglich sind. Betreffend subjektiver Tatschwere ist festzuhalten, dass der Beschuldigte unbewusst grobfahrlässig gehandelt hat. Die Intensität des deliktischen Willens erweist sich dabei als nicht höher als üblich und es sind keine besonders verwerflichen Beweggründe auszumachen. Der Beschuldigte steigerte sein Tempo nicht vorsätzlich, sondern verliess sich auf sein – offensichtlich täuschendes – Fahrgefühl und hat damit unbewusst grobfahrlässig gehandelt. Mit der Vorinstanz ist insgesamt von einem leichten Verschulden auszugehen. Jedoch erweist sich eine Geldstrafe von 50 Tagessätzen als dem Verschulden angemessen. 3. Die Täterkomponenten wirken sich insgesamt neutral aus, es kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden. 4. Betreffend die Strafempfindlichkeit sind das Administrativverfahren und der drohende Führerausweisentzug zu erwähnen. Die konkret drohende Dauer eines Entzuges ist nicht bekannt. Dieser dürfte mangels entsprechender Vorstrafen nicht allzu hoch ausfallen. Die absehbare Administrativmassnahme ist daher nur leicht strafmindernd zu berücksichtigen und die Strafe ist um 5 Tagessätze zu reduzieren. 5. Ferner ist die Tagessatzhöhe der Vorinstanz zu bestätigen, da sich am Einkommen des Beschuldigten keine Veränderungen ergeben haben, die sich darauf auswirken würden. 6. Ebenso ist der bedingte Vollzug der Strafe mit der minimalen Probezeit von zwei Jahren zu bestätigen. 7. Auch die von der Vorinstanz ausgesprochenen Verbindungsbusse im Umfang von 10 Tagessätzen, ausmachend CHF 600.00, ist angemessen. 8. Im Ergebnis ist der Beschuldigte zu einer Geldstrafe von 35 Tagessätzen, bedingt aufgeschoben bei einer Probezeit von zwei Jahren, und einer Busse von CHF 600.00, ersatzweise zu 10 Tagen Freiheitsstrafe, zu verurteilen. VI. Kosten und Entschädigung

### **E. 2.3**

Der Beschuldigte ist der schweren Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig zu sprechen. V. Strafzumessung 1. Die Vorinstanz hat den vorliegend anwendbaren Strafraumen sowie die massgebenden Strafzumessungsfaktoren zutreffend dargelegt (Urteilsseiten [US] 8 ff.). Darauf ist zu verweisen.

### **E. 2.4**

Das Beweisergebnis kann aber auch deswegen zweifelhaft sein, weil es im Kontext der feststehenden Tatsachen verschiedene Deutungen zulässt und damit verschiedene

Sachverhaltsalternativen in den Raum stellt. Zum Tragen kommt die In-dubio-Regel jetzt erst bei der Beurteilung des Resultats der Beweisauswertung, das heisst beim auf die freie Würdigung der Beweismittel folgenden Schritt vom Beweisergebnis zur Feststellung derjenigen Tatsachen, aus denen sich das Tatsachenfundament eines Schuldspruchs zusammensetzt (a.a.O. E. 2.2.3.2 mit Hinweisen).

### **E. 2.5**

Eine tatbestandsmässige, zum Schuldspruch beitragende Tatsache ist rechtserheblich festgestellt, sobald das Gericht erkennt, dass die Zuverlässigkeit des Beweisergebnisses nicht ernsthaft zu bezweifeln ist. Die freie Beweiswürdigung ermächtigt den Richter schon bei vernünftig scheinenden Zweifeln an der Schuld des Angeklagten, diesen freizusprechen. Mit Blick auf die Ausprägung des In-dubio-Grundsatzes als Beweislastregel muss ein Sachverhalt nach Überzeugung des Gerichts umgekehrt mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit erstellt sein, damit er dem Angeklagten zur Last gelegt werden kann. Die In-dubio-Regel ist mithin eine Anforderung zum Beweismass. Für die richterliche Überzeugung ist ein jeden vernünftigen Zweifel ausschliessendes Urteil eines besonnenen und lebenserfahrenen Beobachters erforderlich. Das Sachgericht verletzt diese bundesrechtliche Entscheidungsregel, wenn es verurteilt, obwohl sich aus dem Urteil ergibt, dass erhebliche Zweifel an der Schuld des Angeklagten fortbestanden. In dieser Konstellation überprüft das Bundesgericht frei, ob die Entscheidungsregel eingehalten ist. Dies gilt an sich auch für den Fall, dass das Gericht – in Anbetracht des Ergebnisses einer willkürfreien Beweiswürdigung – nicht gezweifelt hat, obwohl es dies aus objektiver Sicht hätte tun müssen. Zu einer Verletzung des In-dubio-Grundsatzes führen aber nur Zweifel, die offensichtlich erheblich sind (a.a.O. E. 2.2.3.3 mit Hinweisen).

### **E. 2.6**

Indizien (Anzeichen) sind Hilfstatsachen, die, wenn selber bewiesen, auf eine andere, unmittelbar rechtserhebliche Tatsache schliessen lassen. Der erfolgreiche Indizienbeweis begründet eine der Lebenserfahrung entsprechende Vermutung, dass die nicht bewiesene Tatsache gegeben ist. Für sich allein betrachtet deuten Indizien jeweils nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf eine bestimmte Tatsache hin. Auf das einzelne Indiz ist der In-dubio-Grundsatz denn auch nicht anwendbar. Gemeinsam – einander ergänzend und verstärkend – können Indizien aber zum Schluss führen, dass die rechtserhebliche Tatsache nach der allgemeinen Lebenserfahrung gegeben sein muss. Der Indizienbeweis ist dem direkten Beweis gleichgestellt (a.a.O. E. 2.2.3.4 mit Hinweisen). 3. Beweismittel

### **E. 3**

A.\_\_\_\_ hat die Kosten des Verfahrens mit einer Urteilsgebühr von CHF 600.00, total CHF 710.00, zu bezahlen. Wird kein Rechtsmittel ergriffen und verlangt keine Partei ausdrücklich eine schriftliche Begründung des Urteils, so reduziert sich die Urteilsgebühr um CHF 200.00, womit die gesamten Kosten CHF 510.00 betragen.

### **E. 3.1**

Objektive Beweismittel

#### **E. 3.1.1**

Geschwindigkeitsmess-Protokoll – Laser In den Akten befindet sich das «Geschwindigkeitsmess-Protokoll - Laser» (Akten Staatsanwaltschaft, vor Paginierung). Die beiden Polizisten, C.\_\_\_\_ als Bediener und Protokollführer und B.\_\_\_\_ als

Anhalter/Zeuge, haben am 9. Juni 2024 von 11:30 Uhr bis 14:30 Uhr an der Westtangente in Solothurn eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Als höchstzulässige Geschwindigkeit wurde im Protokoll 50 km/h und als Auslöse-Geschwindigkeit 69 km/h angegeben. Die METAS-Nummer des Messgeräts Tru Cam LTI lautet 425141. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass um 13:23 Uhr das Fahrzeug der Marke Audi mit dem [amtlichem Kennzeichen] mit einer Geschwindigkeit von 85 km/h gemessen wurde. Diese Angaben decken sich vollständig mit dem Polizeirapport vom 11. Juni 2024 (Akten Staatsanwaltschaft, vor Paginierung).

#### **E. 3.1.1.4**

Der Vorinstanz reichte der Beschuldigte am 18. November 2024 eine «Zusammenfassung der fehlerhaften Messung» ein (Aktenseite Vorinstanz [AS] 12 ff.).

#### **E. 3.1.1.5**

Anlässlich der Einvernahme vor der Vorinstanz (AS 25 ff.) gab der Beschuldigte im Wesentlichen zu Protokoll, er habe an der Lichtsignalanlage ca. 100 bis 120 m vor dem Tunnel anhalten müssen. Bei Grün sei er losgefahren. Den Audi müsse er schalten, höher als in den dritten Gang komme er bis zum Tunneleingang eigentlich gar nicht. Er sei ganz normal gefahren, er habe nicht das Gefühl gehabt, dass er zu schnell sei. Am Ende des Tunnels habe die Polizei ihn angehalten. Er habe kaum Innengeräusche gehabt im Auto, kein Handy, kein Radio. Er könne aufgrund der Geräusche, ohne auf den Tacho zu schauen, sagen, ob er 50 oder 70 km/h fahre. Es sei unmöglich, dass er 85 km/h gefahren sei. Als er ins Auto zurückgekehrt sei, habe der Polizist sein Auto fotografiert. Das Foto fehle in den Akten. Man könne den Audi auf den Fotos in den Akten nicht erkennen. Viele andere Autos hätten eine ähnliche Form. Sein Sohn habe eine Geschwindigkeitsberechnung gemacht, die zeige, dass die Messung falsch sei. Er habe die Fahrt auch noch einmal simuliert, er sei maximal 58 km/h gefahren. Er habe ein gutes Fahrgefühl und in all den Jahren nie eine Busse gehabt. Vor ihm sei kein Auto im Tunnel gewesen, er sei der erste an der Lichtsignalanlage gewesen. Er habe dort den Motor abgestellt. Hätte er auf 85 km/h beschleunigen wollen, hätte er Vollgas geben und mehrere Gänge hochschalten müssen. Aufgrund der Neigung im Tunnel werde man wohl etwas schneller, aber nicht viel.

#### **E. 3.1.1.6**

Vor Obergericht gab der Beschuldigte im Wesentlichen an, er schaue immer wieder routinemässig auf den Tachometer. Er sei am fraglichen Tag etwa 60 km/h gefahren. Er könne auch aufgrund des Geräuschpegels im Auto sagen, wie schnell er in etwa fahre. Der Standort der Anhaltung bei der Tunnelausfahrt sei ihm gefährlich vorgekommen. Er habe sehr schnell bremsen müssen. Er habe befürchtet, dass es zu einer Auffahrkollision komme. Er würde es merken, wenn er mit 85 km/h durch den Tunnel fahren würde. Die Geräusche wären viel lauter. Es käme ihm nicht im Traum in den Sinn, mit 85 km/h durch den Tunnel zu fahren. Er erinnere sich nicht, ob er am fraglichen Tag auf den Tachometer geschaut habe. Wenn man 50 Jahre Auto fahre, habe man viel Erfahrung, auch betreffend Geräusche. Er sei bei der zweiten Fahrt so gefahren, wie er es empfunden habe und habe mit einer GPS-Uhr gemessen. Er sei 60 km/h gefahren, da er es so empfunden habe. Sein Auto habe die Farbe hellgrau metallisé.

#### **E. 3.1.2**

Eichzertifikat Nr. 258-41714 Gemäss Eichzertifikat Nr. 258-41714 wurde das Lasergeschwindigkeitsmessgerät Kl 1 «Las Tec LTI 20-20 TruCAM II, S.-Nr. TC001981,

METAS 425141» am 22. November 2023 gemäss den vom Eidgenössischen Institut für Metrologie (METAS) bei der Bauartprüfung festgelegten Eichvorschriften geprüft. Das Zertifikat bestätigt, dass das Messmittel die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und es unter Berücksichtigung der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung vom 22. Mai 2008 eingesetzt werden darf. Die Eichung ist bis am 30. November 2024 gültig, solange das Messmittel den rechtlichen Anforderungen entspricht und keine Sicherungsmechanismen verletzt sind oder messrelevante Teile repariert wurden (Akten Staatsanwaltschaft, vor Paginierung).

### **E. 3.1.3**

Zertifikat von C.\_\_\_\_ In den Akten befindet sich zudem ein Zertifikat, gemäss welchem C.\_\_\_\_ am Bedienerkurs für den Laser LTI TruCam 20/20 am 6. September 2011 teilgenommen hat und die erforderlichen theoretischen und praktischen Fachkenntnisse besitzt, welche für die Einrichtung, Bedienung und Wartung des TruCam 20/20 notwendig sind (Akten Staatsanwaltschaft, vor Paginierung).

### **E. 3.1.4**

Videos der Geschwindigkeitsmessung Auf den drei Videos der Geschwindigkeitsmessung (Akten Staatsanwaltschaft, vor Paginierung) ist ein entgegenkommendes Fahrzeug erkennbar. Im Zeitpunkt der jeweiligen Lasermessung erscheint ein weiss-rotes Kreuz auf dem Fahrzeug sowie verschiedene Angaben, unter anderem der jeweilige Zeitpunkt (Date: 06/09/2024, Time: 13:23:41, 13:23:45 und 13:23:53), der Standort (Loc: 4500 Westtangente [Tunnel]), die Höchstgeschwindigkeit (Speed Limit: 50 km/h), die jeweils gemessene Geschwindigkeit (Speed: 73 km/h, 85 km/h und 73 km/h [APP]) und die jeweilige Distanz (Distance: 359.4 m, 280.0 m und 99.0 m). Das Kennzeichen ist in den kurzen Videoaufnahmen nicht erkennbar.

### **E. 3.1.5**

Nachtragsrapport vom 29. August 2024 Nach der Einsprache des Beschuldigten gegen den Strafbefehl vom 4. Juli 2024 ersuchte die Staatsanwaltschaft C.\_\_\_\_ um eine Stellungnahme zur Einsprache. In seinem Nachtragsrapport vom 29. August 2024 (Akten Staatsanwaltschaft, vor Paginierung) führte er im Wesentlichen das Folgende aus: Vom Haltebalken der erwähnten Lichtsignalanlage bis zur Tunneleinfahrt betrage die Distanz gut 250 Meter. Die Tunneleinfahrt selbst weise ein Gefälle auf. Somit sei die gemessene Geschwindigkeit von 85 km/h mit einem zeitgemässen Pw (Personenwagen) unschwer zu erreichen. Ihm sei der herannahende Pw des Beschuldigten bereits optisch durch seine deutlich schnellere Fahrweise als die der vorherigen Verkehrsteilnehmer aufgefallen. Der Beschuldigte habe ausgesagt, dass er nicht so schnell gefahren sei, das sei jedoch eine Standardaussage. Seine Aussage sei im Protokoll festgehalten. Er könne keine Angaben über das Empfinden des Beschuldigten machen, er verlasse sich auf seine Fertigkeiten und das hoch präzise Messgerät. Er sei am besagten Gerät ausgebildet und damit bereits seit vielen Jahren im Einsatz. Bisher sei ihm noch nie eine Fehlmessung unterlaufen. Das Gerät sei vor dem Einsatz ordnungsgemäss kalibriert worden und es habe einwandfrei funktioniert. Es sei möglich, das Lasermessgerät, ergänzend zur alljährlichen Eichung, kostenpflichtig durch das METAS überprüfen zu lassen. Es sei das richtige Auto gemessen und kontrolliert worden. Ein Foto mit der markanten Front des Audi nahe der Tunnelausfahrt, befinde sich in den Akten. Die vom Beschuldigten vorgebrachte maximal gefahrene Geschwindigkeit von 59.7 km/h seien am 10. Juni 2024 aus den Daten einer

«Laufapp» übernommen worden. Diese weise die grössere Messungenaugigkeit auf als ein vom METAS geeichtes Messgerät. Der Beschuldigte erwähne, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in seiner 57-jährigen Fahrpraxis kaum einmal überschritten zu haben, gebe in seinem Schreiben jedoch zu, dass er die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf derselben Strecke am 10. Juni 2024 bewusst wieder überschritten habe. Die Theorie des Beschuldigten und seine Berechnungen würden durch das Bild der dritten Messung widerlegt. Der Beschuldigte nenne seinen «Experten» nicht. Eine vermutete Messungenaugigkeit, von der er nicht ausgehe, müsste durch eine unabhängige Stelle geprüft werden. Der Standort befinde sich im Innerortsbereich (50 km/h) und bewähre sich seit langem. Die Strecke sei übersichtlich und der Kontrollplatz breit. Unterstützend werde die Wegfahrt jeweils erleichtert, indem die kontrollierten Fahrzeuge mittels Handzeichen auf die Fahrbahn gewiesen würden. Bei der Aussage, der Kontrollstandort sei nicht gut gewählt, handle es sich um eine Schutzbehauptung, um von der eigenen Verfehlung abzulenken. Das Herabspielen der Gefährlichkeit der Fahrstrecke durch den Beschuldigten sei speziell, da dieser angebe, nie so schnell gefahren zu sein. Mit seiner Aussage scheine er dies aber nicht mehr bestreiten zu wollen. Der Beschuldigte sei bei der Tunnelausfahrt mit 73 km/h gemessen worden. Unmittelbar danach befinde sich eine Lichtsignalanlage und ein Fussgängerstreifen. Dies seien Verkehrseinrichtungen, für deren Benutzer der Beschuldigte eine Gefahr dargestellt habe. Der Gibelintunnel werde im Gegenverkehr geführt und es bestehe keine bauliche Abtrennung zwischen den beiden Fahrbahnen, sondern lediglich eine Sicherheitslinie. Der Pw des Beschuldigten sei dreimal gemessen worden. Der Pw sei von der ersten Messung bis zur Anhaltung immer unter Kontrolle (Sichtkontakt) gewesen. Das Fahrzeug des Beschuldigten könne auf drei kurzen Messvideos deutlich nachverfolgt werden. Die Aussagen des Beschuldigten, dass die Lichtsignalanlage auf Rot gestanden habe und er nach seinem Fahrgefühl nicht so schnell gefahren sei, seien nicht fallrelevant. Eine Geschwindigkeitsdifferenz der drei Messungen von 12 km/h auf 260 Meter während der Tunneldurchfahrt sei realistisch und nachvollziehbar. Die gemessene Geschwindigkeit sei mittels Laser LTI TruCam 20/20 eruiert worden. Dieses Gerät verfüge über eine sehr hohe Messgenauigkeit. Eine Fehlmessung könne ausgeschlossen werden. Auch ein Bedienerfehler liege definitiv nicht vor. Er sei überzeugt, am 9. Juni 2024 bezüglich des aufgeführten Tatbestandes korrekt und verhältnismässig gehandelt und rapportiert zu haben.

### **E. 3.2**

Subjektive Beweismittel Als (subjektive) Beweismittel liegen dem Berufungsgericht die Aussagen des Beschuldigten und des Polizisten B.\_\_\_\_ vor. Sie sind nachfolgend zu würdigen.

#### **E. 3.2.1**

Aussagen des Beschuldigten

##### **E. 3.2.1.1**

In der Ersteinvernahme vor Ort am 9. Juni 2024 gab der Beschuldigte gegenüber den Polizeibeamten an, er sei sehr überrascht, dass er so schnell gefahren sein solle. Er habe es eigentlich gar nicht eilig.

##### **E. 3.2.1.2**

In seiner Einsprache vom 17. Juli 2024 gab der Beschuldigte im Wesentlichen an, aufgrund seines Fahrgefühls könne er niemals so schnell gefahren sein, so auch das Gefühl seiner mitfahrenden Frau. Er fahre seit Jahren durch diesen Tunnel, die Strecke und die erlaubte

Höchstgeschwindigkeit seien ihm bekannt. Ca. 150 m vor dem Tunnel sei die Ampel vor der VEBO. Zufolge Rotlichts habe er anhalten müssen. Warum solle er – übrigens mit Handschaltung – nun von 0 auf 85 km/h beschleunigen und durch den Tunnel rasen. Er sei nicht unter Zeitdruck gewesen. Er habe dem Polizisten sofort gesagt, dass er nicht so schnell gefahren sei. Er sei auch nicht abgelenkt gewesen, die Handys hätten sie nicht dabeigehabt und das Radio sei aus gewesen. Trotz Ausbildung des Polizisten und geeichter Pistole könne eine Fehlmanipulation oder sonst ein Problem mit dem Blitzer nicht ausgeschlossen werden. Auf den Fotos seien drei Autos zu sehen und es sei unklar, ob es sich drei Mal um sein Auto oder noch um andere handle. Das Foto seines Autos fehle in den Akten. Ihm fehle die Ausbildung, um aus den Rohmessdaten einen Messfehler zu erkennen. Im Streitfall müsse ein Experte beigezogen werden. Am 10. Juni 2024 habe er die Strecke simuliert. Tatsächlich habe ihn die gefühlte Geschwindigkeit getäuscht und er sei statt der erlaubten 50 km/h maximal 59.7 km/h gefahren. Geblitzt worden sei er am 9. Juni 2024, 13:23 Uhr. Seine Fahrt habe ca. 28 Sekunden gedauert. Die Fahrdauer könnte aufgrund von Videoaufnahmen geprüft werden. Zum Erreichen der 85 km/h hätte die Fahrt ca. 20 Sekunden gedauert. Die Verurteilung sei unverhältnismässig. Eine ernsthafte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer habe in diesem Tunnel nur teilweise bestanden, es hätten weder Fussgänger noch Velofahrer oder Landwirtschaftsverkehr Zutritt. Der Standort der Geschwindigkeitskontrolle habe eine ernsthafte Gefahr der anderen Verkehrsteilnehmer hervorgerufen. Durch entsprechende Zeichen des Polizisten habe er bei der Tunnelausfahrt anhalten müssen. Er habe befürchtet, dass es zu einer Auffahrkollision kommen könnte. Die engen Platzverhältnisse seien für eine Ausweiskontrolle ungeeignet. Der Polizist habe erneut die Verkehrsteilnehmer durch Zeichen zum Anhalten zwingen müssen, damit er habe wegfahren können. Dabei habe wieder die Gefahr einer Auffahrkollision bestanden, seien doch mehrere Fahrzeuge davon betroffen gewesen. Er habe in 57 Jahren kaum einmal die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten.

#### **E. 3.2.1.3**

Mit Eingabe vom 19. September 2024 nahm der Beschuldigte sodann zum Nachtragsrapport vom 29. August 2024 Stellung und gab an, er bezweifle, dass die angeblich schnelle Fahrweise optisch auf eine Entfernung von ca. 350 m zuverlässig beurteilt werden könne. Seine Aussage, er sei nicht so schnell gefahren, sei korrekt gewesen. Auch seine Frau habe nicht das Gefühl gehabt, er sei zu schnell gefahren. Aufgrund des sehr undeutlichen Fotos sei es unmöglich, das Auto eindeutig zu identifizieren. Seine Simulationsfahrt habe gezeigt, dass er unmöglich so schnell gefahren sei. Er habe an dieser gefährlichen Stelle noch nie eine Kontrolle gesehen. Ihn würden die Anzahl Messungen der letzten zwei Jahre interessieren. Um aufgrund der an den Tunnel folgenden Lichtsignalanlage und des Fussgängerstreifens eine Gefahr für andere darzustellen, hätte er das Rotlicht überfahren oder seine Bremsen hätten ausfallen müssen. Er habe keine Gefahr dargestellt. Seine Berechnung beweise, dass es sich um eine Fehlmessung oder einen Bedienfehler handle. Ausgehend von den Angaben in der Strafanzeige hätte er durchschnittlich mit über 93 km/h gefahren sein müssen. Als Beilage reichte der Beschuldigte die von ihm vorgenommene Berechnung ein.

#### **E. 3.2.2**

Aussagen von B. \_\_\_\_ Der Polizeibeamte B. \_\_\_\_ sagte vor Obergericht im Wesentlichen aus, er erinnere sich nicht an die genauen Details der Messung und Anhaltung vom 9. Juni 2024. Er wisse aber noch sicher, dass das angehaltene Fahrzeug ein weisser Audi Q3 gewesen sei.

Die Geschwindigkeitskontrolle sei aufgrund von Meldungen aus den naheliegenden Quartieren erfolgt. Bevor die Messung durchgeführt werde, werde das Equipment und das Gerät kontrolliert. Dann werde der Standort ausgesucht. Die Messung damals sei geografisch und wettertechnisch sicher möglich gewesen. Bei der mobilen Messung erfolge immer gleich die Anhaltung. Von dem Moment, in dem das Fahrzeug gemessen werde, bis zur Anhaltung sei das Fahrzeug immer unter sichtbarer Kontrolle. Das sei eine Auflage der Lasermessung. C. \_\_\_ habe das Gerät bedient. Von seinem Standort aus habe er den ganzen Gibelintunnel sehen können, von der Rampe, durch den Tunnel sei der ganze Tunnel sichtbar. C. \_\_\_ habe ihm das Fahrzeug gemeldet und er habe es noch vor der Lichtsignalanlage angehalten. Das Lasergerät sende einen Strahl aus, der werde reflektiert und komme zurück und das sei die Messung. Gemäss METAS seien Messungen bis zu 700 m möglich, das würden sie aber nicht machen. Es sei eine Zielvorrichtung, man sehe ein Kreuz durch das Display, dieses gehe direkt auf das Auto. Es habe eine Abzugsvorrichtung, die piepse, wenn etwas festgestellt werde und die Geschwindigkeit anzeige. Wenn ein Fehler vorläge, wenn der Strahl nicht durchkomme, gebe es einen ganz anderen Ton. Es gebe gar keine Messung, wenn es nicht möglich sei. Dann seien die Angaben im gesicherten System, daran könnten sie nichts ändern. Ein Foto des Fahrzeuges werde nicht erstellt. Mittels einer App könnten sie auf das System der MFK zugreifen und so die Fahrzeugdaten ins Reportsystem übermitteln. Dies geschehe anhand eines Scans des Kennzeichens mit dem Diensthandy. Dafür müssten sie vor oder hinter das Auto stehen. Das sehe vielleicht komisch aus, doch es werde kein Foto gemacht. Es sei das gleiche Prinzip, wie bei der Kontrolle von Führerausweisen. Eine Verwechslung sei ausgeschlossen. Das Auto sei immer unter Kontrolle. Das Kennzeichen könne man auf die Distanz gar nicht lesen. Das Fahrzeug, das gesehen werde, werde angehalten. Zudem lasse es sich anschliessend durch die Bilder verifizieren. Der Audi sei markant in seiner Form. Er erinnere sich nicht, ob weitere Personen im angehaltenen Fahrzeug gewesen seien. C. \_\_\_ habe ihm einen weissen Audi Q3 genannt. Er habe das Auto angehalten, das ihm sein Kollege genannt habe. Die Farbe Weiss reflektiere noch zusätzlich. Es hätte schon ein zweites oder drittes typengleiches Fahrzeug kommen müssen, was ihnen aufgefallen wäre. Es sei nur dieser Audi gekommen. 4. Konkrete Beweiswürdigung

#### **E. 4**

Gegen dieses Urteil erhob der Beschuldigte die Berufung. Mit Berufungserklärung vom 8. Mai 2025 focht er das Urteil vollumfänglich an und beantragte einen Freispruch. Zudem stellte er sinngemässe Beweisanträge.

##### **E. 4.1**

Es ist unbestritten, dass der Beschuldigte am 9. Juni 2024 um 12:23 Uhr mit seinem Personenwagen Audi, [amtliches Kennzeichen], im Gibelintunnel in Solothurn (Westtangente) in Richtung Zentrum fuhr und von einer Polizeipatrouille zu einer Verkehrskontrolle angehalten wurde. Ebenso ist unbestritten, dass auf besagter Strecke eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 50 km/h gilt.

##### **E. 4.2**

Bestritten ist, ob der Beschuldigte die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der Toleranz von 3 km/h um 32 km/h überschritten hat und ob tatsächlich das Fahrzeug des Beschuldigten – und nicht ein anderes Fahrzeug – einer Geschwindigkeitsmessung unterzogen wurde. Die objektiven Beweismittel lassen keinen anderen Schluss zu. Das für

die Geschwindigkeitsmessung eingesetzte Lasergeschwindigkeitsmessgerät Tru Cam LTI mit der Kennzeichnung 425141 ist am 22. November 2023, rund sieben Monate vor dem inkriminierten Vorfall, nach den vom METAS festgelegten Vorschriften geeicht worden. Da die Gültigkeit der Eichung ein Jahr beträgt, hat die Laserpistole im Zeitpunkt der Messung eine gültige Eichung aufgewiesen und durfte somit für amtliche Messungen und Bildaufzeichnungen zum fraglichen Zeitpunkt eingesetzt werden. Aus dem «Geschwindigkeitsmess-Protokoll – Laser» ergibt sich, dass an der vorgehaltenen Geschwindigkeit von 82 km/h (nach Abzug der Toleranz von 3 km/h) keine vernünftigen Zweifel bestehen. Im Weiteren war der Polizist C.\_\_\_\_, der die Laserpistole betätigte, auch zur Bedienung dieses Messgeräts befugt, was in seinem Zertifikat ausdrücklich bestätigt wird. Auf den drei Videoaufnahmen der Messung ist das Fahrzeug des Beschuldigten nicht zweifelsfrei erkennbar. Auch das Kennzeichen ist auf allen drei Aufnahmen nicht lesbar. Aus den drei kurzen Sequenzen ist aber erkennbar, dass immer dasselbe Fahrzeug gemessen wird (markiert mit einem weiss-roten Kreuz) und in der letzten Videoaufnahme ist sodann erkennbar, dass es sich um einen Personenwagen der Marke Audi, zumindest typenähnlich dem Audi Q3 des Beschuldigten, handelt. Sodann wurde der Beschuldigte direkt nach der Messung an Ort und Stelle angehalten und seine Identität abgeklärt. Aus den gesamten Umständen steht ausser Frage, dass die Messung von 82 km/h verlässlich ist. Es liegen keine Hinweise vor, dass das Messgerät nicht korrekt funktioniert hätte oder die Messung nicht korrekt durchgeführt worden wäre.

#### **E. 4.3**

Der die Messung durchführende Polizist C.\_\_\_\_ bestätigte, es sei das richtige Fahrzeug – jenes des Beschuldigten – gemessen worden. Der Polizeibeamte gibt an, ihm sei der Personenwagen des Beschuldigten bereits von weitem aufgefallen und es habe ständiger Sichtkontakt bestanden. Die Ausführungen des Polizisten vermögen die objektiven Beweismittel und insbesondere die qualitativ nicht sehr hochstehenden Videoaufnahmen zu einem stimmigen Gesamtbild zusammenzufügen. Es ist zutreffend, dass das Fahrzeug des Beschuldigten auf den Videoaufnahmen der Messungen nicht zu jeder Zeit eindeutig zu erkennen ist. Es herrschte aber wenig Verkehr und eine gute Sicht für den Polizeibeamten, der das Fahrzeug mit dem Lasermessgerät avisierte. In der Aufnahme der dritten Messung ist sodann erkennbar, dass es sich um einen typenähnlichen Audi handelt, auch wenn das Kennzeichen nicht lesbar ist. Aus den drei Videoaufnahmen ist – wie bereits ausgeführt – ersichtlich, dass es sich immer um dasselbe Fahrzeug handelt, das vom Messgerät mittels sichtbarem Kreuz avisiert wird. Es darf davon ausgegangen werden, dass der die Messung durchführende Polizeibeamte, wie von ihm in der Strafanzeige und im Nachtragsrapport festgehalten, das Fahrzeug durchgehend im Blick hatte und kein falsches Fahrzeug angehalten hat. Durch die Schilderungen des die Messung durchführenden Polizeibeamten C.\_\_\_\_ ist sodann erstellt, dass es sich um das Fahrzeug des Beschuldigten handelt.

#### **E. 4.4**

Die Aussagen des Polizeibeamten B.\_\_\_\_ stimmen mit den Ausführungen von C.\_\_\_\_ überein. Auch er schilderte vor Obergericht, dass das gemessene Fahrzeug immer unter Sichtkontrolle gestanden habe, da dies eine Auflage der Messung mittels Laser sei. Das Gerät sei geeicht gewesen und das Equipment werde vor Durchführung der Kontrolle geprüft. Bei einem Fehler, bspw. wetterbedingt, werde gar keine Messung vom Gerät durchgeführt. Er habe das richtige, von C.\_\_\_\_ genannte Fahrzeug angehalten. Der Audi des Beschuldigten sei der einzige Audi auf der Strecke gewesen und es hätten schon mehrere

kommen müssen, dass eine Verwechslung überhaupt in Frage käme. Seine Aussagen können als glaubhaft eingestuft werden.

#### **E. 4.5**

Der Beschuldigte indes ist als vom Strafverfahren Betroffener offensichtlich daran interessiert, sein Verhalten in einem möglichst positiven Licht darzustellen, weshalb seine Aussagen mit einer gewissen Vorsicht zu würdigen sind. Seinen Ausführungen lässt sich aber ohnehin wenig Glaubhaftes abgewinnen. Sie beinhalten pauschale Bestreitungen des Vorgeworfenen. Der Beschuldigte unterliess es nicht zu betonen, dass er ein gesetzestreuer Mensch sei (er habe das Gefühl, er sei nicht zu schnell gefahren, das habe auch seine mitfahrende Frau bestätigt, er sei ein erfahrener Fahrer und kenne die Strecke gut, er habe noch nie eine Busse gehabt). Sodann begibt der Beschuldigte sich in eine Opferrolle und wirft der Polizei vor, der Standort der Messung und der anschliessenden Kontrolle sei gefährlich gewesen. Daraus vermag er nichts zu seinen Gunsten abzuleiten, ist es doch nicht ungewöhnlich, dass bei solchen Geschwindigkeitskontrollen mittels Handzeichen ein sicheres Wiedereingliedern in den Verkehr ermöglicht wird. Auch aus der sogenannten «Simulationsfahrt» des Beschuldigten ergibt sich nichts anderes. Aus einer nachträglich erfolgten, erneuten Fahrt der gleichen Strecke kann nicht auf die vorliegend zu beurteilende Fahrt geschlossen werden. Es erscheint ohne weiteres plausibel, dass der Beschuldigte, nachdem er kurz zuvor wegen derartigen Überschreitens der Höchstgeschwindigkeit von der Polizei angehalten wurde, bei der erneuten Fahrt auf derselben Strecke – durchaus auch unbewusst – viel mehr auf seine Geschwindigkeit achtete und nicht erneut derart schnell fuhr. Die «Simulationsfahrt» vermag keine Zweifel an der Messung zu wecken. Ebenfalls geht der Beschuldigte fehl, wenn er behauptet, er habe auf dieser Strecke gar nicht so schnell fahren können. Der Beschuldigte war gemäss eigener Aussage das erste Fahrzeug an der Lichtsignalanlage an der Kreuzung vor dem Tunnel. Auf den Videoaufnahmen ist ersichtlich, dass kein grosses Verkehrsaufkommen herrschte. Auch ein Fahrzeug mit Schaltgetriebe, insbesondere ein Audi Q3 mit über 100 PS, lässt sich auf dieser Strecke bei wenig Verkehr ohne Weiteres auf die gemessene Geschwindigkeit beschleunigen. Der Tunnel kann durchaus mit massiv überhöhter Geschwindigkeit durchfahren werden. Der Beschuldigte verlässt sich schlicht auf sein angeblich gutes Fahrgefühl, das jedoch leicht täuschen kann und im Widerspruch zu den objektiven Beweismitteln und den Angaben der beteiligten Polizisten steht. Vor Obergericht brachte der Beschuldigte sodann erstmals vor, er habe auf den Tachometer geschaut und es seien etwa 60 km/h gewesen, um dann bei erneuter Nachfrage zu relativieren, er wisse nicht mehr, ob er auf den Tachometer geschaut habe. Derartige Ausführungen machte er bisher nie. Auch betreffend seine «Simulationsfahrt» will er gemäss Aussage vor Obergericht plötzlich bewusst 60 km/h gefahren sein. Den Aussagen des Beschuldigten kann kein überzeugendes Element zur Entlastung entnommen werden.

#### **E. 4.6**

Der Beschuldigte brachte bereits im Verfahren bei der Staatsanwaltschaft wie auch vor der Vorinstanz vor, die Messung mittels Berechnungen widerlegen zu können. Mit diesen Berechnungen hat sich die Vorinstanz bereits ausführlich auseinandergesetzt und es kann grundsätzlich auf die dortigen Erwägungen verwiesen werden. Es ist zutreffend, dass die Berechnung mit den in der Strafanzeige wiedergegebenen Angaben zum Zeitpunkt der drei Messungen zu einem nicht nachvollziehbaren bzw. unrealistischen Ergebnis, wie es die Berechnung des Beschuldigten ergeben hat, führt. Dies lässt sich einfach mit heute

gängigen KI-Applikationen nachrechnen. Werden die Berechnungen allerdings mit den konkreten, auf die Millisekunde genauen Zeitangaben, die aus den Videoaufnahmen ersichtlich sind, durchgeführt, ist die Berechnung plausibel und stimmt mit den gemessenen Geschwindigkeiten überein. Die Vorinstanz hat die Berechnung für jede Messung mit den konkreten Zeitstempeln zu Beginn der Messung (dem Auftauchen des roten Kreuzes) überprüft. Darauf ist zu verweisen. Die Messung ist demnach plausibel und es bestehen keine Hinweise auf eine Fehlmessung. Auf die gemessenen Geschwindigkeiten ist daher abzustellen.

#### **E. 4.7**

Nach dem soeben Ausgeführten ist der Vorhalt erstellt.

#### **E. 4.8**

Daran vermögen die Vorbringen der Verteidigung anlässlich der Berufungsverhandlung nichts zu ändern. Die allgemeine Behauptung, die Messung sei falsch, genügt nicht, um Zweifel am Messergebnis zu begründen. Es handelt sich dabei auch nicht um eine Umkehr der Beweislast, da die Verteidigung keine konkreten Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Messung aufzeigt. Die Messung ist nicht grundsätzlich in Zweifel zu ziehen, da das Gerät geeicht und die die Messung durchführende Person entsprechend ausgebildet war. Ohne fundierte Zweifel am Messergebnis hat sodann auch kein Gutachten durch das METAS zu erfolgen. Die Angaben des Zeugen Klaus zur Farbe des Fahrzeuges widerlegen dessen Glaubhaftigkeit nicht. Dass das Fahrzeug hellgrau und nicht weiss war, wie vom Zeugen angegeben, stellt eine unwesentliche Abweichung dar. Beide Farbtöne sind hell und auf den Videoaufnahmen ist ersichtlich, dass es sich um ein helles Fahrzeug handelte. Der Zeuge schloss eine Verwechslung des angehaltenen Fahrzeuges mit nachvollziehbarer Begründung – ständige Sichtkontrolle und einziges Fahrzeug der Marke Audi – aus. Der Beschuldigte hat sodann nie behauptet, er habe auf dem Tachometer seine Geschwindigkeit geprüft. Erst vor Obergericht behauptete er plötzlich, er schaue regelmässig auf den Tacho und sei etwa 60 km/h gefahren, um später seine Aussage zu relativieren, er wisse es nicht mehr. Da er im bisherigen Verfahren nie eine solche Aussage tätigte und er sich nach wie vor nicht sicher ist, kann darauf von vorneherein nicht abgestellt werden. Der Beschuldigte gab vielmehr immer an, sich auf sein Fahrgefühl und insbesondere die Geräuschkulisse im Auto während der Fahrt verlassen zu haben. Betreffend den geltend gemachten zu kleinen Abstand des nachfolgenden Fahrzeuges lässt sich festhalten, dass aus den Videoaufnahmen hervorgeht, dass sich dieses Fahrzeug dem des Beschuldigten bei der Aufnahme der zweiten Messung zu nähern scheint, da der Beschuldigte sich zu diesem Messzeitpunkt am Fusse des leichten Gefälles bei der Tunneleinfahrt befindet, während das nachfolgende Auto noch im Bereich des Gefälles ist. Dadurch erscheint dieses optisch näher. Daraus kann der Beschuldigte nichts zu seinen Gunsten ableiten. Auch die Kritik der Verteidigung, es liege ein Cosinus-Fehler vor, ist unbegründet, da die vorgeworfene Geschwindigkeit bei der zweiten Messung aufgezeichnet wurde, wo sich das Fahrzeug des Beschuldigten im flachen mittleren Bereich des Tunnels befand. Ebenfalls ist keine Fremdrelexionsquelle ersichtlich. Dass der in der dritten Videoaufnahme sichtbare Strassenpoller zu einer das Messergebnis verfälschenden Reflexion hätte führen sollen, ist nicht ersichtlich, da keine reflektierende Fläche sichtbar ist. Ebenso ins Leere gehen die Ausführungen der Verteidigung, die Messung sei nicht am Kennzeichen, sondern der Frontscheibe erfolgt. Die Messung erfolgt am Fahrzeug und nicht am Kennzeichen. Das vorliegend benutzte Gerät ist gemäss Angaben der Polizei auf Messungen bis zu 700 m ausgerichtet. Über diese Distanz wäre

eine Fixierung des Zielkreuzes auf ein Kennzeichenschild gar nicht möglich. Damit ist auch die Kritik der Verteidigung widerlegt, die Distanz sei mit beinahe 360 m zu weit gewesen, ist das geeichte Gerät schliesslich für fast die doppelte Distanz einsatzfähig. C.\_\_\_\_, der das Gerät bediente, ist wie bereits ausgeführt geschult, das verwendete Lasermessgerät zu benutzen. Dass es bei einem mobilen Gerät zu gewissen Bewegungen kommt, liegt in der Natur der Sache. Da die Geräte aber genau für diese Verwendung konzipiert sind, ist nicht automatisch von einem Fehler auszugehen. Zudem darf angenommen werden, dass der geschulte Polizist das Gerät korrekt und mit so ruhiger Hand wie möglich angewandt hat.

IV. Rechtliche Würdigung 1. Allgemeines

#### **E. 5**

Die Staatsanwaltschaft verzichtete mit Eingabe vom 12. Mai 2025 auf eine Anschlussberufung und die weitere Teilnahme am Berufungsverfahren.

#### **E. 6**

Mit Verfügung vom 3. Juni 2025 wurden die Beweisanträge des Beschuldigten gutgeheissen. Zudem wurde dem Beschuldigten mitgeteilt, dass vorgesehen sei, die Berufung in einem schriftlichen Verfahren zu behandeln.

#### **E. 7**

Mit Eingabe vom 13. Juni 2025 erklärte sich der Beschuldigte nicht einverstanden mit dem schriftlichen Verfahren. Ihm sei mit Verfügung vom 3. Juni 2025 ein falsches Foto zugestellt worden und seine Beweisanträge seien nicht beantwortet worden.

#### **E. 8**

Mit Verfügung vom 3. September 2025 wurde zur Berufungsverhandlung vorgeladen.

#### **E. 9**

Mit Eingabe vom 2. Oktober 2025 reichte der Beschuldigte die verlangten Einkommensbelege ein.

#### **E. 10**

Mit Schreiben vom 28. Oktober 2025 zeigte Rechtsanwalt Fabio D'Antoni die Mandatsübernahme an.

#### **E. 11**

Die Berufungsverhandlung fand am 13. November 2025 statt. II. Formelles 1. Gegenstand des Berufungsverfahrens Der Beschuldigte ficht das gesamte Urteil an und verlangt einen vollumfänglichen Freispruch. Damit bildet das gesamte vorinstanzliche Urteil Prozessgegenstand. 2. 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, N 10 zu Art. 82 StPO). Bei strittigen Sachverhalten und Beweiswürdigungen kommt ein Verweis nur dann in Frage, wenn die Rechtsmittelinstanz den vorinstanzlichen Erwägungen vollumfänglich beipflichtet (BGE 141 IV 244 E. 1.2.3, mit weiteren Hinweisen). III. Sachverhalt und Beweiswürdigung 1. Vorhalt Dem Beschuldigten wird folgender Vorhalt gemacht: « Der

Beschuldigte hat sich wie folgt 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: Ort Solothurn, Westtangente / Gibelintunnel, Fahrtrichtung Zentrum Datum und Zeit 09. Juni 2024, 13:23 Uhr Fahrzeug [amtliches Kennzeichen], PW Audi Q3 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h Gemessene Geschwindigkeit 82 km/h (nach Abzug der Toleranz) Geschwindigkeitsüberschreitung 32 km/h» 2. Allgemeines zur Beweiswürdigung

### **E. 13**

Oktober 2020 E. 1.1.1; 6B\_1204/2016 vom 24. Mai 2017 E. 3.3.1; 6B\_33/2015 vom 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. 2. Konkrete Würdigung

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