

# **UR\_GERICHTE 2024\_OG S 23 14\_Einfache Verkehrsregelverletzung vom 3. Oktober 2025**

UR Obergericht, 2025-10-03, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ur\\_gerichte\\_2024\\_OG\\_S\\_23\\_14\\_Einfache\\_Verkehrsregelverletzung](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ur_gerichte_2024_OG_S_23_14_Einfache_Verkehrsregelverletzung)

FR: UR\_GERICHTE 2024\_OG S 23 14\_Einfache Verkehrsregelverletzung du 3 octobre 2025

IT: UR\_GERICHTE 2024\_OG S 23 14\_Einfache Verkehrsregelverletzung del 3 ottobre 2025

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Formelles

#### **E. 1.1**

Zulässigkeit der Berufung und Zuständigkeit Die Berufung ist zulässig gegen Urteile erstinstanzlicher Gerichte, mit denen das Verfahren ganz oder teilweise abgeschlossen worden ist (Art. 398 Abs. 1 Schweizerische Strafprozessordnung [StPO, SR 312.0]). Der angefochtene Entscheid stellt ein das Verfahren ganz abschliessendes Urteil dar. Die Berufung erfolgte innert Frist (Art. 399 Abs. 1 und Abs. 3 StPO) und formgerecht (Art. 399 Abs. 3 StPO). Das Obergericht ist sachlich zuständig (Art. 14 StPO i.V.m. Art. 37e des Gerichtsorganisationsgesetzes [GOG; RB 2.3221]) und spruchfähig (Art. 33 Abs. 3 i.V.m. Art. 34 Abs. 1 und Art. 35 Abs. 2 GOG).

Seite 4 von 29

#### **E. 1.2**

Verfahrensgegenstand Die Berufung hat im Umfang der Anfechtung aufschiebende Wirkung (Art. 402 StPO). In Anwendung von Art. 404 Abs. 1 StPO überprüft das Berufungsgericht das erstinstanzliche Urteil nur in den angefochtenen Punkten. Da nur der Beschuldigte Berufung eingereicht hat, ist das Obergericht an das Verschlechterungsverbot nach Art. 391 Abs. 2 StPO gebunden und darf das erstinstanzliche Urteil nicht zu dessen Nachteil abändern. Zu überprüfen sind demnach die Schuldsprüche betreffend einfache Verkehrsregelverletzung infolge unvorsichtigem Fahrspurwechsel, einfache Verkehrsregelverletzung durch Überfahren der Doppellinie, die Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahruntfähigkeit sowie die Strafzumessung und die Kosten- und Entschädigungsfolgen. In Bezug auf den Schuldspruch des Beschuldigten wegen pflichtwidrigen Verhaltens nach einem Unfall ist das erstinstanzliche Urteil hingegen in Rechtskraft erwachsen.

#### **E. 1.3**

Kognition Die Einschränkung der Kognition im Rahmen von Art. 398 Abs. 4 StPO kommt nur zur Anwendung, wenn ausschliesslich Übertretungen Gegenstand des erstinstanzlichen Hauptverfahrens bildeten. Da vorliegend auch ein Vergehen (Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahruntfähigkeit) zu beurteilen ist, kommt dem Obergericht im Berufungsverfahren volle Kognition zu.

### **E. 2**

## Sachverhalt

### E. 2.1

Vorwurf Mit Strafbefehl vom 1. Juli 2021, der als Anklageschrift gilt (vergleiche Art. 356 Abs. 1 Satz 2 StPO), wurde dem Beschuldigten Folgendes vorgeworfen (act. 20 StA): Am 29. September 2020, ca. 17.55 Uhr, fuhr die beschuldigte Person mit dem Personenwagen, Kontrollschild BS 43931, auf der Autobahn A2 in Wassen Richtung Süden. Sie befand sich auf der Überholspur und beabsichtigte das Sattelmotorfahrzeug, Kontrollschilder SG\_\_ und SG\_\_, gelenkt durch B.\_\_ zu überholen. Da in diesem Bereich der Autobahn (km 167.7) Baustellenarbeiten im Gange waren, wurde die Überholspur abgebaut. Die beschuldigte Person kollidierte infolge unvorsichtigem Fahrspurwechsel (auf die Normalspur) mit der rechten Seite des Personenwagens gegen die linke Seite des Aufliegers von B.\_\_ und reihte sich alsdann hinter diesem auf der Normalspur ein. Obwohl B.\_\_ frühzeitig andeutete, die Ausfahrt Göschenen nehmen zu wollen und auch die beschuldigte Person zunächst mit der rechten Fahrzeughälfte auf die Ausfahrtspur zufuhr, lenkte die beschuldigte Person ihren Personenwagen - mit zwei Rädern die dortige Doppellinie überfahrend - zurück auf die Normalspur und fuhr durch den Gotthardstrassentunnel. Die beschuldigte Person hat die Folgen ihres Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf keine Rücksicht genommen. Obwohl die beschuldigte Person die Kollision bemerkt hat, entfernte sie sich von der Unfallstelle, ohne den Lenker des Sattelmotorfahrzeuges oder die Polizei zu benachrichtigen. Dies wäre jedoch problemlos möglich

Seite 5 von 29

gewesen. Aufgrund des Unfallhergangs musste die beschuldigte Person zudem damit rechnen, dass die Polizei, wenn sie diese verständigt hätte, mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Atemalkoholprobe angeordnet hätte. Indem sie dennoch die Polizei nicht über den Unfall informierte und sich vom Unfallort entfernte, nahm sie zumindest in Kauf, die unverzügliche Durchführung der zu erwartenden Atemalkoholprobe zu verhindern.

### E. 2.2

Unbestrittener und bestrittener Sachverhalt Unbestritten ist, dass eine (Streif-)Kollision zwischen dem Personenwagen des Beschuldigten und dem Auflieger des Sattelmotorfahrzeuges von B.\_\_ stattgefunden hat, aufgrund derer an beiden Fahrzeugen Sachschaden entstanden ist. Der Beschuldigte stellt sich indes auf den Standpunkt, er sei vom Sattelmotorfahrzeug in der Kurve erfasst worden und bestreitet, dass er infolge eines unvorsichtigen Fahrspurwechsels seinerseits mit der rechten Seite des Aufliegers von B.\_\_ kollidiert sei. Das Überfahren der Doppellinie gibt der Beschuldigte an der Befragung anlässlich der Berufungsverhandlung zu. Ferner bestreitet der Beschuldigte nicht, dass er nach dem Unfall nicht angehalten hat, sondern weiter durch den Gotthardtunnel gefahren sei und erst an der Autobahnraststätte in Stalvedro einen Halt einlegte, wo ihn den am Unfall unbeteiligten Lastwagenchauffeur C.\_\_ auf den Vorfall ansprach.

### E. 2.3

Beweismittel Für die Zusammenfassung der vorhandenen Beweismittel wird auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen (E. 4.3 ff. erstinstanzliche Urteilsbegründung). Als objektive Beweismittel liegen der Polizei-rapport vom 4. Januar 2021 (act. 1 StA), die Fotodokumentation der Kantonspolizei vom 24. Januar 2021 (act. 14 StA) sowie eine Karte der Unfallstelle (act. 15 StA) vor. In subjektiver Hinsicht liegen die Aussagen von B.\_\_

vom 29. September 2020 und vom 5. November 2020 (act. 2 und 9 StA), die Aussagen von C.\_\_\_\_ vom 5. Dezember 2020 (act. 11 StA) und die Aussagen des Beschuldigten vom 16. Oktober 2020, vom 16. November 2021 sowie vom 6. Juni 2023 vor (act. 4 und 30 StA; act. 00.01 LG). An der Berufungsverhandlung vom 29. Mai 2024 wurde der Beschuldigte erneut befragt (act. 7.1). Der Beweisantrag des Beschuldigten, der beschädigte Seitenspiegel sowie dessen Reparaturbescheinigung sei zu den Akten zu nehmen wurde gutgeheissen (vergleiche lit. C.). An der Hauptverhandlung führte der Beschuldigte aus, er habe den Spiegel und die Bescheinigung aufgrund des Versterbens des Garagisten nicht erhältlich machen können. Die Beweismittel bleiben daher im vorliegenden Verfahren unbeachtlich.

Seite 6 von 29

### **E. 3**

Beweiswürdigung des Obergerichts

#### **E. 3.1**

Grundlagen Für die Grundlagen der freien Beweiswürdigung wird auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen (E. 4.6.1 erstinstanzliche Urteilsbegründung). Nochmals zu erwähnen ist der Grundsatz «in dubio pro reo» in seiner Ausprägung als Beweiswürdigungsregel. Bestehen unüberwindliche Zweifel an der Erfüllung der tatsächlichen Voraussetzungen der angeklagten Tat, so geht das Gericht von der für die beschuldigte Person günstigeren Sachlage aus (Art. 10 Abs. 3 StPO). Bei der Auswertung ist vorderhand die Glaubhaftigkeit der konkreten Aussage von Bedeutung und nicht die allgemeine Glaubwürdigkeit einer Person. Dabei wird die konkrete Aussage durch methodische Analyse ihres Inhalts (Vorhandensein von Realitätskriterien, Fehlen von Fantasiesignalen) darauf überprüft, ob die auf ein bestimmtes Geschehen bezogenen Angaben einem tatsächlichen Erleben der befragten Person entspringen (BGer 6B\_323/2021 vom 11.08.2021 E. 2.3.3 mit Hinweis auf BGE 133 I 33 E. 4.3 und weitere). Die Würdigung zur allgemeinen Glaubhaftigkeit von Aussagen allein führt noch nicht dazu, dass den Aussagen einer Person in allen Einzelpunkten ausnahmslos gefolgt wird und der angeklagte Sachverhalt bereits insgesamt als erstellt erachtet werden könnte.

#### **E. 3.2**

Unvorsichtiger Fahrspurwechsel

##### **E. 3.2.1**

Beweisergebnis der Vorinstanz Die Vorinstanz erachtete den angeklagten Sachverhalt hinsichtlich des unvorsichtigen Fahrspurwechsels als erstellt. So würden die Schilderungen von B.\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_ grösstenteils übereinstimmen und erschienen glaubhafter als diejenigen des Beschuldigten. Zudem würden sie besser zum dokumentierten Schadensbild passen. Ebenso spreche die Tatsache, dass B.\_\_\_\_ nach dem Unfall die Polizei verständigte, der Beschuldigte eine Meldung indes unterliess, gegen den Beschuldigten (E. 4.6.2.5 erstinstanzliche Urteilsbegründung).

##### **E. 3.2.2**

Vorbringen der Verteidigung Der Beschuldigte hält an seinen Aussagen betreffend den Unfallhergang fest. So habe er seinen Personwagen unmittelbar vor dem Spurabbau angehalten und B.\_\_\_\_ habe ihn durch Ausscheren des Satelschleppers in der Rechtskurve

seitlich gestreift. Auch das Spurenbild an den Fahrzeugen unterstütze seinen Standpunkt. Für die Version von B.\_\_\_ und C.\_\_\_ betreffend den Unfallhergang spreche wenig. Hätte der Beschuldigte seinen Personenwagen in den Sattelschlepper hineingelenkt, hätte die erste Beschädigung am Personenwagen aufgrund des Winkels viel weiter vorne sein müssen, grundsätzlich schon im Bereich der vorderen Stossstange. Zudem sei C.\_\_\_ nicht so unvoreingenommen, wie es auf den ersten Blick scheine. So seien er und B.\_\_\_ beide LKW-Fahrer. Gehe man von der Schilderung des Beschuldigten aus, habe C.\_\_\_ aufgrund der beruflichen Verbindung als Lastwagenchauffeur zu B.\_\_\_

Seite 7 von 29

eine nähere Verbindung und damit eine entsprechende Motivation, den Fehler seines Berufskollegen zu decken. Zwischen dem Unfallzeitpunkt und der Befragung von B.\_\_\_ durch die Polizei sei genügend Zeit geblieben, um sich miteinander abzusprechen. Setze man andererseits den von C.\_\_\_ geschilderten Unfallhergang voraus, hätte jener keinen Grund gehabt, B.\_\_\_ zu schützen und dem Beschuldigten zu folgen und ihn zu konfrontieren. Schliesslich moniert der Beschuldigte, dass der Unfallhergang aufgrund der Beweise sich nicht so zugetragen haben kann, wie die Vorinstanz oder die Staatsanwaltschaft ihn darstellten.

### **E. 3.2.3**

#### **Aussagen der Beteiligten**

A) Aussagen von B.\_\_\_ Der Fahrer des unfallbeteiligten Sattelschleppers, B.\_\_\_, sagte als Auskunftsperson gegenüber der Polizei unmittelbar nach dem Unfall am xx.xx.2020 aus, er sei der mittlere von drei hintereinanderfahenden Lastwagen gewesen. Als vor der Baustelle ein Spurabbau kam, habe er einen schwarzen Personenwagen beim Überholen gesehen. Er habe gedacht, dieser würde zwischen ihm und dem hinterherfahenden Lastwagen einscheren. Doch der Personenwagen habe weiter Gas gegeben. Unmittelbar beim Spurabbau habe er wohl gemerkt, dass es nicht mehr reiche und sei dann zwischen seinem Lastwagen und dem Leitpfosten der Baustelle «eingekeilt» worden. Er sei dabei mit dem von ihm gelenkten Lastwagen kollidiert. Nach der Kollision habe sich der Beschuldigte hinter ihn eingereiht (act. 2 StA Frage 2). B.\_\_\_ habe ihm Handzeichen gegeben und zusätzlich den Blinker gesetzt, um zu signalisieren, dass sie beide rausfahren sollten (act. 2 StA Frage 14). Er habe gedacht, der Beschuldigte würde ebenfalls die Ausfahrt Göschenen nehmen, um den Schaden zu begutachten. Er sei stattdessen aber einfach weitergefahren. B.\_\_\_ habe den Notruf angerufen und sei bis zum Werkhof Göschenen gefahren, um dort auf die Polizei zu warten. Dort habe er seinen Disponenten telefonisch kontaktiert, der ihm mitteilte, dass der hintere Lastwagen den Beschuldigten bis zur Raststätte Stalvedro verfolgt habe (act. 2 StA Frage 2). Der Beschuldigte und er seien vor der Kollision zwischen 40 und 60 km/h schnell gefahren (act. 2 StA Frage 5). Anlässlich seiner kurzen zweiten Befragung am 5. November 2020, dieses Mal in der Rolle der beschuldigten Person, widersprach B.\_\_\_ den vom Beschuldigten geschilderten Unfallhergang. Sein Sattelanhängen sei nicht mit dem Personenwagen des Beschuldigten kollidiert, sondern umgekehrt. Er (B.\_\_\_) hätte gar nicht die Möglichkeit gehabt, auf die linke Spur zu fahren, da diese abgebaut worden sei. Er wäre Gefahr gelaufen, gegen die Baustellen-Leitpfosten zu fahren (act. 9 StA Frage 2). Ebenso widersprach er der Aussage des Beschuldigten, er (B.\_\_\_) habe nach der Kollision Gas gegeben und flüchten wollen. So habe er dem Beschuldigten vielmehr mittels Handzeichen und Blinker zeigen wollen, dass

sie beide in Göschenen rausfahren sollten. Ferner habe er sogar angehalten und die Polizei verständigt, was er bei einer Flucht nicht getan hätte (act. 9 StA Frage 4). Schliesslich sei C. \_\_ nach dem Unfall direkt

Seite 8 von 29

hinter dem Personenwagen des Beschuldigten gefahren und konnte den Unfall sehen (act. 9 StA Frage 6). B) Aussagen von C. \_\_ Als Auskunftsperson wurde ferner C. \_\_ am 5. Dezember 2020 befragt. Er war mit dem hintersten der drei Lastwagen unterwegs und hatte den Unfall beobachtet. C. \_\_ gab zu Protokoll, er sei dem Sattel- motorfahrzeug von B. \_\_ mit ca. 50 Meter Abstand hinterhergefahren. Trotz des Spurabbaus hätten diverse Personenwagen überholt. Der Personenwagen des Beschuldigten habe ihn auf der Höhe der Tafel «500 m» bis zum Spurabbau überholt. Er hätte problemlos zwischen ihm und dem vorausfahren- den Lastwagen von B. \_\_ einfädeln können. Der Beschuldigte sei jedoch weitergefahren und habe sein Fahrzeug auf die rechte Spur gezogen, als es zum Spurabbau gekommen sei. Dabei sei er mit dem Auflieger des voranfahrenden Lastwagens kollidiert (act. 11 StA Frage 3). Zum Unfall sei es gekommen, weil der Beschuldigte nicht rechtzeitig eingespurt habe. Vermutlich habe er den Lastwagen einfach überholen wollen (act. 11 StA Frage 5 und 17). Das Sattelmotorfahrzeug sei vom Beschuldigten «abge- drängt» worden (act. 11 StA Frage 8). Die Kollision habe unmittelbar da, wo sich der Spurabbau befunden habe, also auf der Normalspur, stattgefunden (act. 11 StA Frage 9). C. \_\_ schätzte die gefahrene Geschwindigkeit von sich und dem Sattelmotorfahrzeug von B. \_\_ auf ca. 70 km/h. Diejenige des Be- schuldigten konnte er nicht beurteilen (act. 11 StA Frage 6). Nach dem Unfall sei der Beschuldigte einfach weitergefahren. Auf der Höhe der Ausfahrt Göschenen habe B. \_\_ frühzeitig den Blinker gesetzt und so angedeutet, dass er mit dem Beschuldigten rausfahren wolle (act. 11 StA Fragen 11 und 13). Letzterer sei ihm zunächst nachgefahren, habe anschliessend jedoch wieder zurück auf die Normalspur gesteuert und sei weiter in Richtung Süden gefahren (act. 11 StA Frage 11). B. \_\_ habe daraufhin die Hupe betätigt (act. 11 StA Frage 13). C. \_\_ sei dem Beschuldigten gefolgt und habe während der Fahrt das Unternehmen angerufen, dessen Name auf dem Sattelmotorfahrzeug von B. \_\_ beschriftet gewesen sei (act. 11 StA Frage 14 und 18 f.). B. \_\_ selbst habe er vor diesem Vorfall noch nie gesehen (act. 11 StA Frage 20). Auf Höhe der Raststätte in Stalvedro habe der Beschuldigte die Autobahn verlassen. C. \_\_ habe es ihm gleichgetan und ihn auf den Unfall aufmerksam gemacht. Der Beschuldigte habe geantwortet, es sei nicht so schlimm, und die Polizei brauche es nicht (act. 11 StA Frage 18 f.).

C) Aussagen des Beschuldigten Der Beschuldigte bestreitet nicht, dass es am 29. September 2020 um zirka 07:55 Uhr zu einer Kollision zwischen ihm und dem Sattelanhänger von B. \_\_ gekommen ist (act. 4 StA Fragen 1-3). Nach seiner

Seite 9 von 29

Darstellung war jedoch nicht er, sondern B. \_\_ Schuld am Unfall. Der Beschuldigte führte im Wesentli- chen aus, er habe sich auf der Überholspur befunden, um das Sattelmotorfahrzeug zu überholen (act.

#### **E. 3.2.4**

Erwägungen des Obergerichts Es gilt festzuhalten, dass vorliegend kein Anlass besteht, an den Aussagen von C. \_\_ zu zweifeln. Es handelt sich um einen unabhängigen Augenzeugen, der als Unbeteiligter den Unfall beobachten konnte und kein Interesse am Verfahrensausgang hat. Es ist nicht ersichtlich, dass C. \_\_ gegen den Be- schuldigten

fälschlicherweise belastende Aussagen tätigte. Derartiges vermag auch der Beschuldigte nicht darzulegen. Ebenso liegen keine Hinweise vor, dass C. und B. sich vor dem Unfall bereits gekannt hätten. Auch finden sich in den Akten keine Anhaltspunkte, welche die Theorie der Verteidigung stützen würden, es liege aufgrund der Ausübung desselben Berufs wie B. eine zweifelhafte Motivationslage seitens C. vor.

Seite 10 von 29

Bei der Aussage von B. ist zu berücksichtigen, dass er zunächst nicht als Zeuge, sondern als beschuldigte Person befragt wurde und in der Folge als Auskunftsperson und dass er als Kollisionsbeteiligter ein offensichtliches Interesse hat, das eigene Verhalten nicht in einem negativen Licht darzustellen. Die Glaubhaftigkeit seiner Aussagen im Zusammenhang mit dem Unfallhergang im engeren Sinne ergibt sich insbesondere daraus, dass die wesentlichen Punkte mit den Angaben der unbeteiligten Auskunftsperson C. übereinstimmen: B. sagte aus, es seien drei Lastkraftfahrzeuge hintereinander gefahren, wobei er selbst an zweiter Position gewesen sei (act. 2 StA Frage 2). C. brachte zu Protokoll, dass er mit seinem Lastwagen mit ca. 50 Meter Abstand hinter B. gefahren sei (act. 11 StA Frage 3). Somit fuhr er als drittes Fahrzeug hinter den beiden anderen her. Weiter sagten sowohl C. als auch B. übereinstimmend aus, dass mehrere Personenwagen sie vor dem Spurabbau überholt hatten (act. 2 StA Frage 2; act. 11 StA Frage 3). Auch der Beschuldigte habe sich auf der linken Fahrspur befunden und C. überholt. Offenbar habe er auch B. überholen wollen, dies aber aufgrund des Spurabbaus nicht mehr geschafft (act. 2 StA Frage 2; act. 11 StA Frage 3 und 5). Ausserdem wiesen C. und B. unabhängig voneinander darauf hin, dass der Beschuldigte ohne Weiteres vor dem Spurabbau zwischen ihre beiden Fahrzeuge hätte einscheren können (act. 2 StA Frage 2; act. 11 StA Frage 3). Ferner machten sie identische Aussagen in Bezug auf das Geschehen nach dem Unfall. So hätten sowohl B. als auch der Beschuldigte ihre Fahrt fortgesetzt. Vor der Ausfahrt Göschenen habe Ersterer frühzeitig den Blinker gesetzt, um zu signalisieren, dass er von der Autobahn abfahren wolle. Der Beschuldigte sei indes bis Stalvedro weitergefahren (act. 2 StA Frage 2; act. 9 StA Frage 4; act. 11 StA Fragen 11, 13 und 18). C. führte aus, der Beschuldigte habe auf der Höhe der Hinweistafel «500 m» zuerst ihn überholt und sei danach weitergefahren. Das habe bei ihm den Eindruck erweckt, er wolle auch B. noch überholen. Die Erstaussagen des Beschuldigten rund zwei Wochen nach dem Ereignis decken sich hinsichtlich des Überholens mit denjenigen beider Auskunftspersonen. Wenn der Beschuldigte ausführt, dass ihn kurz vor dem Spurabbau ein Lastwagen auf der Normalspur überholt habe (act. 4 StA Frage 3), bezog er sich angesichts der soeben dargelegten Aussagen von B. und C. auf die Situation, in der er das Überholmanöver des Sattelmotorfahrzeugs aufgrund des Spurabbaus nicht mehr beenden konnte und deshalb das Fahrzeug von B. an sich vorbeifahren lassen musste. So schilderte der Beschuldigte auf Nachfrage selbst, dass er versucht habe, das Sattelmotorfahrzeug zu überholen (act. 4 StA Fragen 13 f.). Aus dem Gesamtzusammenhang der Aussagen und des Unfallgeschehens ergibt sich, dass ihm dieses Manöver aufgrund des Spurabbaus nicht mehr rechtzeitig gelungen sein konnte. Anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme, der erstinstanzlichen Befragung und der Berufungsverhandlung erwähnte der Beschuldigte kein Überholmanöver mehr. Im Laufe des Verfahrens legte er vielmehr den Fokus darauf, dass er angeblich wegen des hohen Verkehrsaufkommens sowie

Seite 11 von 29

des Spurabbaus auf seiner Spur habe warten müssen und so den Eindruck zu erwecken versuchte, das Sattelmotorfahrzeug habe sich auf der Normalspur von hinten genähert und sei an ihm vorbeigefahren (zum Beispiel «Als ich von der Überholspur einfädeln wollte, sah ich den Lastwagen schnell kommen und dachte, ob er mich reinfahren lässt mit Lichtsignal oder so.» [act. 30 StA Frage 5]). Dabei sei es vorgeblich mit der rechten Fahrzeugseite des Personenwagens des Beschuldigten kollidiert. Diese Darstellung des Sachverhalts widerspricht den übereinstimmenden Aussagen der beiden Auskunftspersonen: Der Beschuldigte überholte C.\_\_\_ und beabsichtigte dasselbe bei B.\_\_\_, war jedoch gezwungen, das Manöver abubrechen, da seine Spur unmittelbar endete und in die rechte Spur übergang. Daher musste er B.\_\_\_ mit seinem Sattelmotorfahrzeug vorbeifahren lassen und wechselte zu früh auf die Normalspur, wobei er mit seinem Personenwagen mit dem Auflieger des Sattelmotorfahrzeugs von B.\_\_\_ kollidierte. Keine der beiden Auskunftspersonen erwähnte ein erhöhtes Verkehrsaufkommen oder dass der Beschuldigte deswegen nicht frühzeitig auf die Normalspur hätte einscheren können. Ebenso wenig äusserten sie sich dahingehend, dass der Beschuldigte aufgrund von anderen wartenden Fahrzeugen auf der linken, sich abbauenden Spur zum Stillstand gekommen sei und habe warten müssen, bis er sich wieder in den Verkehr einreihen konnte. Auch in Anbetracht der folgenden Ausführungen kann sich der Unfall nicht auf die Weise zugetragen haben, wie der Beschuldigte es darzulegen versucht. Nach den Ausführungen der beiden Auskunftspersonen wäre ein frühzeitiges Einspuren vor dem Spurabbau zwischen ihnen, also hinter dem Fahrzeug von B.\_\_\_ und vor demjenigen von C.\_\_\_, ohne Weiteres möglich gewesen. Der Beschuldigte entschied sich nach eigener Aussage für ein Überholen des Sattelmotorfahrzeugs, habe dieses jedoch aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht mehr durchführen können. Da vor ihm einige Fahrzeuge gestanden seien, habe er «verkehrsbedingt» anhalten müssen und sei deshalb stillgestanden (act. 4 StA Frage 14). Auf die Nachfrage, weshalb er ein Überholmanöver gestartet habe, obwohl der Spurabbau signalisiert gewesen sei, antwortete der Beschuldigte, die Normalspur sei bereits voll gewesen, weshalb er sich nicht habe einreihen können. Zudem habe er rechtzeitig in xx sein wollen (act. 4 StA Frage 16). Dass der Beschuldigte schnell an sein Ziel gelangen wollte, brachte er im Übrigen wiederholt im Verfahren zum Ausdruck (zum Beispiel act. 4 StA Fragen 16 und 23; act. 30 StA Frage 5; act. 00.01 Frage 13). Er gibt folglich zu, während seiner Fahrt unter Zeitdruck gestanden zu haben. Zur Verkehrssituation wie auch zur angeblich gefahrenen Geschwindigkeit von B.\_\_\_ machte der Beschuldigte während des Verfahrens unterschiedliche, sich widersprechende Aussagen. Er habe B.\_\_\_ rechts vorbeifahren lassen wollen, als er auf der linken Fahrspur gestanden sei, da B.\_\_\_ «richtig schnell» gekommen sei (act. 4 StA Frage 9; act. 00.01 LG Frage 15). An der polizeilichen Einvernahme äusserte er, dass beide Spuren «voll» gewesen seien. Gleichzeitig schätzte er seine eigene

Seite 12 von 29

Geschwindigkeit auf 80 km/h ein (act. 4 StA Frage 8 und 14). An der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme gab er zu Protokoll, die rechte Spur sei nur «schrittweise» gefahren, um nur wenige Sätze später die Geschwindigkeit von B.\_\_\_ auf rund 80 km/h zu schätzen (act. 30 StA Frage 5). Bei der folgenden Frage erwähnte er wiederum, dass im «letzten Tunnel vor der Baustelle alle sehr langsam gefahren» seien und er deshalb links geblieben sei (act. 30 StA Frage 6). Schliesslich führte der Beschuldigte an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung aus, er sei aus dem Tunnel rausgefahren und habe

gesehen, dass die Fahrzeuge rechts stünden und sich nur langsam bewegt hätten (act. 00.01 LG Frage 19). An der gleichen Befragung stellte er hingegen fest, B.\_\_ sei mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h respektive 70 km/h unterwegs gewesen (act. 00.01 LG Fragen 13 respektive 21). Wie die Vorinstanz zutreffend festhielt, stellen die dargelegten Aussagen einen Widerspruch in sich dar. Es ist nicht möglich, dass die Fahrzeuge auf der Normalspur im Schritttempo unterwegs waren und B.\_\_ gleichzeitig mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h gefahren ist. Die Aussagen des Beschuldigten erscheinen deshalb wenig glaubhaft. C.\_\_ schätzte die Geschwindigkeit von sich und B.\_\_ vor dem Hintergrund der leichten Steigung der Autobahn auf ungefähr 70 km/h ein. Zur Geschwindigkeit des Beschuldigten konnte er keine Angaben machen (act. 11 StA Frage 6). B.\_\_ nahm vor der Kollision für sich und den Beschuldigten eine Geschwindigkeit zwischen 40 und 60 km/h an (act. 2 StA Frage 5). Davon, dass die Fahrzeuge auf der Autobahn angeblich nur im Schritttempo unterwegs gewesen seien, sprach keine der Auskunftspersonen. Dasselbe gilt für den Umstand, der Beschuldigte sei unmittelbar vor dem Spurabbau auf der linken Spur zum Stillstand gekommen. Vielmehr brachte C.\_\_ zu Protokoll, dass der Beschuldigte sein Fahrzeug auf die rechte Spur gezogen habe, als es zum Spurabbau gekommen sei (act. 11 StA Frage 3), er somit aktiv von der Überhol- auf die Normalspur gewechselt habe. Im Gegensatz dazu stellt sich der Beschuldigte auf den Standpunkt, der Auflieger des Sattelmotorfahrzeugs sei aufgrund der Rechtskurve auf seine Spur nach links ausgeschert, wo er (der Beschuldigte) sich stehend befunden habe, wobei es zur Streifkollision gekommen sei (act. 4 StA Fragen 3, 14 f., 17; act. 30 StA Frage 5). Der Beschuldigte behauptet damit, der Auflieger des Sattelmotorfahrzeugs sei aufgrund der Kurve auf seine Fahrspur gekommen. Das Bild auf Seite 2 der Fotodokumentation zeigt den Strassenverlauf an der Unfallstelle (act. 14 StA S. 2). Trotz der inzwischen veränderten Situation (weder Baustelle noch Spurabbau) ist ersichtlich, dass die Autobahn in einer leichten Rechtskurve verläuft. Überdies ist auf der aktenkundigen Karte betreffend die Verkehrssignalisation der Strassenverlauf der Autobahn A2 zwischen Wassen und Göschenen eingezeichnet (act. 15 StA). Mit einem Kreuz ist die Unfallstelle markiert. Der Beschuldigte macht nicht geltend, der Ort der Kollision sei unrichtig bezeichnet. Die Kurve an der entsprechenden Position ist augenscheinlich nicht derart ausgeprägt, dass von einem markanten Ausscheren des Aufliegers des Sattelmotorfahrzeugs ausgegangen werden

Seite 13 von 29

müsste, wie der Beschuldigte es darzustellen versucht. Im Gegenteil: Die Krümmung der Strasse ist auf der Karte kaum als Kurve wahrzunehmen. Gemäss Polizeirapport vom xx.xx.2021 war die Strasse aufgrund von Regen nass (act. 1 StA S. 4). Die Aussage des Beschuldigten, die Fahrbahn sei «feucht» gewesen, entspricht damit den Tatsachen. Hingegen liegen keine Hinweise für ein Schleudern des Sattelmotorfahrzeugs in der Kurve vor. Weder C.\_\_ noch B.\_\_ haben Entsprechendes zu Protokoll gegeben, noch sagen sie oder der Beschuldigte aus, das Sattelmotorfahrzeug sei mit überhöhter Geschwindigkeit in die Kurve gefahren, was ein Schleudern hätte begünstigen können. Auch ist nicht ersichtlich, dass die Fahrbahn eisig gewesen wäre. Aus den genannten Gründen erscheint die Version des Beschuldigten, der Auflieger sei auf die Überholspur geraten, als das Sattelmotorfahrzeug nach dem Spurabbau in die Kurve fuhr, als äusserst unwahrscheinlich. Die Verteidigung hielt fest, dass das Spurenbild die Auffassung der Vorinstanz, der Beschuldigte habe sein Fahrzeug in den Auflieger des Sattelmotorfahrzeugs gelenkt, ausschliesse. Die Beschädigung müsste in diesem Fall aufgrund des Winkels viel weiter

vorne am Personenwagen liegen, grundsätzlich bereits im Bereich der vorderen Stossstange. Im vorliegenden Fall sei der Schaden nur ab dem hinteren Kotflügel, direkt unter dem Tankdeckel, bis zur Kante des vorderen Kotflügels festzustellen (act. 2.6 Ziff. 3a). Die Vorinstanz bemerkte hierzu, die Fotodokumentation liefere kein eindeutiges Bild (E. 4.6.2.5 erst- instanzliche Urteilsbegründung). Dem ist zuzustimmen. Die Beschädigungen am Auflieger befinden sich vor allem im hinteren Bereich. Wo genau sich die einzelnen Schäden am Fahrzeug befinden, lässt sich nicht eruieren, da die entsprechenden Markierungen auf den Fotos fehlen. Der Personenwagen des Beschuldigten weist auf der rechten Seite Beschädigungen auf, wobei diese im hinteren Bereich (Tür und Kotflügel) grösser sind. Der geschätzte Sachschaden beläuft sich laut Polizeirapport auf CHF 2'500.00 (act. 1 StA S. 2). Das Schadensbild schliesst keine der beiden im Raum stehenden Unfallhergänge eindeutig aus. Es kann damit nicht mit Sicherheit eruiert werden, wie die Kollision im Detail abgelaufen ist. Vorliegend ist dies jedoch aber auch nicht notwendig. Die Vorinstanz erwog zutreffend, dass es sich nicht um eine klassische Aussage-gegen-Aussage-Situation handelt. Vielmehr lässt sich der Vorfall anhand der aktenkundigen Aussagen rekonstruieren. Namentlich kommt den Aussagen des unbeteiligten Augenzeugen C. \_\_ besonders Gewicht zu. Wie erwähnt, werden die Wahrnehmungen von B. \_\_ als Unfallbeteiligtem durch diejenigen von C. \_\_ bestätigt. Für das Urteil kann sich das Gericht beweiswürdigend auf diese Aussagen stützen, weshalb den dokumentierten Schäden keine ausschlaggebende Bedeutung zukommt.

Seite 14 von 29

Die Verteidigung führt ferner aus, zwischen den Parteien, B. \_\_ und C. \_\_ bestehe Einigkeit, dass der Personenwagen des Beschuldigten als Folge der Kollision nach links geschleudert worden sei (act. 2.6 Ziff. 4c). Diese Feststellung ist aktenwidrig. Keine der Auskunftspersonen sagte etwas in diese Richtung aus. Vielmehr hielt B. \_\_ fest, der Beschuldigte sei zwischen «mir und den Leitposten der Baustelle wie eingekleimt» worden (act. 2 StA Frage 2). Der Beschuldigte brachte an seiner ersten Einvernahme zu Protokoll, sein Fahrzeug sei aufgrund des Zusammenstosses nach links gedrückt worden. Infolgedessen sei er mit seinem linken Aussenspiegel gegen einen rot-weißen Baustellenpfosten kollidiert (act. 4 StA Frage 3). An der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme führte er aus, er habe am hinteren Teil seines Personenwagens einen Schlag bekommen und sei dann zur Seite und nach vorne «geschoben» worden (act. 30 StA Frage 5). Ein Schleudern nach links behauptet demnach auch der Beschuldigte nicht. Es können daher keine Rückschlüsse auf die gefahrene Geschwindigkeit der beteiligten Fahrzeuge gezogen werden. Bereits aus diesem Grund laufen die vom Verteidiger gezogenen Schlüsse ins Leere. Weiter versucht die Verteidigung das geschilderte Überholmanöver in Zweifel zu ziehen. So hätte der Beschuldigte mindestens 90 km/h schnell fahren müssen, um das gemäss Aussage von C. \_\_ mit 70 km/h fahrende Sattelmotorfahrzeug überholen zu können. Er spricht weiter von einer «eher realistischen Überholgeschwindigkeit von 100 oder gar 110 km/h». Der Beschuldigte hätte so das Überholmanöver in jedem Fall vor dem Spurabbau erfolgreich abgeschlossen (act. 2.6 Ziff. 4e). Dem ist entgegenzuhalten, dass innerhalb des Bereichs, in dem der Unfall stattgefunden hat, die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt war (act. 1 StA S. 4). Da vorliegend keine Hinweise auf eine Geschwindigkeitsüberschreitung des Beschuldigten bestehen, ist nicht davon auszugehen, dass er schneller als 80 km/h gefahren ist. Die Argumentation des Verteidigers geht deshalb ins Leere und ist nicht geeignet, die Aussagen der Auskunftsperson C. \_\_ als unglaubhaft

erscheinen zu lassen. Kommt hinzu, dass der Kern der Aussagen der beiden Auskunftsperson gerade der ist, dass die Geschwindigkeit des Beschuldigten für ein Überholmanöver vor dem Spurabbau nicht ausreichend hoch war respektive der Weg zu kurz, weshalb es überhaupt zum Unfall kam. Selbst wenn die Fahrzeuge – wie von B. \_\_\_ geschätzt – 40 bis 60 km/h schnell gefahren wären, würde sich daran nichts ändern. Denn ein erfolgreiches Überholmanöver wäre im Vorherein ausgeschlossen gewesen. Auch in Bezug auf den Umstand, inwiefern der Beschuldigte das Sattelmotorfahrzeug nach dem Unfall noch gesehen hat, macht er widersprüchliche Aussagen. An der Berufungsverhandlung schildert er, er habe nach dem Schlag des Aufliegers gegen sein Fahrzeug die Augen geöffnet und gesehen, dass sich das Sattelmotorfahrzeug bereits 50 bis 100 Meter weiter befunden habe und plötzlich auf die rechte Spur gefahren sei. Es sei ihm komisch vorgekommen, dass der Lastwagen plötzlich diese Spur gewechselt habe (act. 7.1 S. 10 Rz. 2 ff.). Der Beschuldigte kann sich hier einzig auf den Wechsel des Sattelschleppers auf die Ausfahrtspur Göschenen beziehen, der von B. \_\_\_ und C. \_\_\_ übereinstimmend

Seite 15 von 29

dargelegt wurde. Ersterer habe die Absicht, von der Autobahn abzufahren, frühzeitig angezeigt, was sogar der dem Beschuldigten folgende C. \_\_\_ erkennen konnte. Im bisherigen Verfahren bestritt der Beschuldigte indes durchwegs, den Sattelschlepper nach der Kollision überhaupt noch gesehen zu haben (zum Beispiel act. 4 StA Fragen 3 und 21). So behauptete er auch, den Blinker von B. \_\_\_ nicht gesehen zu haben (act. 4 StA Frage 20). Schliesslich erklärte der Beschuldigte auf Nachfrage, weshalb er nach der Kollision nicht über die Ausfahrtspur Göschenen von der Autobahn abgefahren sei, er habe ins Tessin fahren wollen (act. 4 StA Frage 23). Zusammen mit dem soeben Dargelegten weist diese Äusserung darauf hin, dass der Beschuldigte das Fahrzeug von B. \_\_\_ zwar noch gesehen und sich sogar kurz entschlossen hatte, diesem zu folgen, sich aber gleich darauf wieder dagegen entschied, um rechtzeitig an sein Ziel zu gelangen. Die Aussagen des Beschuldigten, er habe den Lastwagen nach dem Unfall aus den Augen verloren und nicht mehr gewusst, wo dieser sei, erscheinen vor diesem Hintergrund sowie angesichts der Aussagen der beiden Auskunftspersonen als unglaubhaft. Anlässlich seiner ersten Einvernahme wurde dem Beschuldigten folgende Frage gestellt: «Es fuhr hinter Ihnen ebenfalls ein Lastwagen, welcher Ihnen bis zur Raststätte in Stalvedro TI hinterherfuhr. Dieser konnte den Unfall mitverfolgen und hat Sie daraufhin auf dem Rastplatz angesprochen. Was sagen Sie dazu?» Er antwortete: «Das stimmt» (act. 4 StA Frage 26). An der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme wollte er hingegen nichts mehr davon wissen. Er führte insbesondere aus: «Meiner Meinung nach fuhr dieser C. \_\_\_, mit dem ich gesprochen habe, ziemlich weit hinten, den habe ich nicht gesehen. Der kennt die Situation nur von dem, was ich erzählt habe» (act. 30 StA Frage 6). Der Beschuldigte widerspricht sich auch an dieser Stelle, was der Glaubhaftigkeit seiner Aussagen nicht zuträglich ist. Schliesslich ist auch hier angesichts der übereinstimmenden Aussagen der Auskunftspersonen klar, dass der Beschuldigte an der Befragung der Staatsanwaltschaft nicht die Wahrheit gesagt hat. Die in ihrer Gesamtheit äusserst widersprüchlichen Aussagen des Beschuldigten sind offensichtlich nicht geeignet, irgendwelche Zweifel an der Richtigkeit der Aussagen von B. \_\_\_ und C. \_\_\_ zu wecken. Nach den Ausführungen kann vielmehr davon ausgegangen werden, dass der Beschuldigte rechtzeitig sein Ziel im Tessin erreichen wollte. Er beabsichtigte, B. \_\_\_ zu überholen, was ihm aufgrund des Spurabbaus

vor der Baustelle nicht mehr gelang. Aufgrund der widersprüchlichen Aussagen des Beschuldigten kann nicht angenommen werden, dass ein hohes Verkehrsaufkommen herrschte oder die Fahrzeuge gar im Schritttempo unterwegs waren. Der Beschuldigte musste B. \_\_ in der Folge wieder an sich vorbeiziehen lassen und ging fälschlicherweise davon aus, er könne bereits auf die frei gewordene Normalspur wechseln. Da B. \_\_ den Beschuldigten aber noch nicht vollständig passiert hatte, kollidierte Letzterer mit dem Ende des Aufliegers; und nicht etwa, weil dieser aufgrund der Rechtskurve auf die

Seite 16 von 29

Überholspur ausgeschwenkt wäre. Dieser Vorgang ist ausserdem mit dem Spurenbild an den Fahrzeugen ohne Weiteres vereinbar.

### **E. 3.2.5**

Fazit Aus den dargelegten Gründen kommt das Obergericht zum Schluss, dass sich der Sachverhalt betreffend den unvorsichtigen Fahrspurwechsel so zugetragen hat, wie er im Strafbefehl vom xx.xx.2021 umschrieben ist. Insbesondere wird vorliegend nicht davon ausgegangen, dass der Beschuldigte aufgrund eines Ausschwenkens des Aufliegers oder wegen dichten Verkehrs zum Stillstand gekommen wäre. Vielmehr steht fest, dass er das Überholmanöver vor dem Spurabbau nicht rechtzeitig beenden konnte, B. \_\_ vorbeiziehen lassen musste und gleichwohl zu früh auf die Normalspur wechselte, wodurch es schliesslich zur Kollision kam.

### **E. 3.3**

Überfahren der Doppellinie

#### **E. 3.3.1**

Beweisergebnis der Vorinstanz Hinsichtlich des Überfahrens der Doppellinie gelangte die Vorinstanz gestützt auf die glaubhaften Aussagen von B. \_\_ und C. \_\_ zum Schluss, dass der in der Anklage umschriebene Sachverhalt habe sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit so zugetragen (E. 4.6.2.6 erstinstanzliche Urteilsbegründung).

#### **E. 3.3.2**

Vorbringen der Verteidigung Der Beschuldigte führt aus, dass dieses Fahrmanöver nur von der Auskunftsperson C. \_\_ beobachtet worden sei. B. \_\_ habe ein solches nicht wahrgenommen. Nachdem die Glaubwürdigkeit der Auskunftsperson sowie die Glaubhaftigkeit ihrer Aussagen als erschüttert gelten müssten, könne nicht willkürlich darauf abgestellt werden. Der Beschuldigte sei daher in diesem Punkt freizusprechen (act. 2.6 Ziff. 6).

#### **E. 3.3.3**

Aussagen des Beschuldigten Sowohl an der staatsanwaltlichen Einvernahme (act. 30 StA) als auch anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (act. 00.01 LG) machte der Beschuldigte keine klaren Aussagen hinsichtlich des Überfahrens der Doppellinie. Er äusserte sich lediglich vage dazu. An der Berufungsverhandlung wurde ihm sodann ein Foto aus der polizeilichen Fotodokumentation (act. 14 S. 3 StA) vorgehalten. Es zeigt die Situation in der Galerie Schöni in Göschenen. Darauf sind die Überholspur sowie die Normalspur, getrennt durch eine Leitlinie, abgebildet. Rechts daneben ist die Ausfahrtsspur nach Göschenen sichtbar, die durch eine Doppellinie von den beiden anderen Spuren abgetrennt wird. Der Beschuldigte gab hierzu zu Protokoll, er habe die Doppellinie mit den

Rädern der rechten Fahrzeugseite überfahren («Ich versuchte auch auf die rechte Spur, aber [...] da war eine volle Linie und eine unterbrochene. Mit den Rädern rechts habe ich die volle Linie überfahren. [...], also auf die mittlere Spur, aber das ist mir nicht gelungen.» [act. 7.1 S. 10 Rz. 27 ff.], «Ich bin tatsächlich hier auf die

Seite 17 von 29

rechte Spur mit zwei Rädern gekommen.» [act. 7.1 S. 12 Rz. 13 f.], «Ich bin nur mit zwei Rädern auf die rechte Spur gekommen, habe gesagt: Nein, du musst die mittlere Spur nehmen, schneller fahren als er, überholen [...]» [act. 7.1 S. 13 Rz. 32 f.]). In Bezug auf das Überfahren der Doppellinie führte der Beschuldigte schliesslich aus, er habe versucht, dem Sattelmotorfahrzeug nachzufahren, und gesehen, dass dieses «schon» auf der rechten Spur gefahren sei. Er habe daraufhin auch versucht, auf die rechte Spur zu kommen, da er sich selbst noch auf der «mittleren Spur» befunden habe. Es sei «eine volle Linie und eine unterbrochene» dagewesen. Mit den Rädern rechts habe er die volle Linie überfahren. Da er das Sattelmotorfahrzeug aber überholen wollte, sei er wieder zurück auf die mittlere Spur gefahren (act. 7.2 S. 10 Rz. 25 ff., S. 11 Rz. 34 ff., S. 12 Rz. 13 ff., Rz. 23, Rz. 27 ff., S. 13 Rz. 32 f.).

#### **E. 3.3.4**

Aussagen von C.\_\_ Die Angaben von C.\_\_ stimmen mit jenen des Beschuldigten überein. So brachte er zu Protokoll, nach der Kollision seien beide Fahrzeuge zunächst weitergefahren. Auf der Höhe der Ausfahrtsspur nach Göschenen habe B.\_\_ frühzeitig den Blinker gesetzt und damit angedeutet, dass er und der Beschuldigte rausfahren sollen. Der Beschuldigte sei zunächst nachgefahren, habe anschliessend wieder auf die Normalspur gewechselt und sei in Richtung Süden weitergefahren. Dabei sei er nur «so halb» hinter B.\_\_ hergefahren, mit der halben Fahrzeugseite auf der Ausfahrtsspur. Auf Höhe der Dosierstelle habe er jedoch wieder auf die Normalspur gewechselt (act. 11 StA Fragen 11 f.).

#### **E. 3.3.5**

Erwägungen des Obergerichts Zum Überfahren der Doppellinie liegen die Aussagen der nicht am Unfall beteiligten Auskunftsperson C.\_\_ sowie diejenigen des Beschuldigten vor. C.\_\_ erwähnte das fragliche Ereignis von sich aus, nachdem er nach dem Verhalten der beiden Lenker nach der Kollision gefragt worden war. Dabei berichtete er sachlich und belastete den Beschuldigten nicht mehr als notwendig. Seine Aussagen erscheinen deshalb vorderhand als glaubhaft. Auf den polizeilichen Aufnahmen nicht zu sehen, aber als gerichtsnotorisch zu qualifizieren, ist der Umstand, dass sich die Doppellinie über die gesamte Strecke der Ausfahrtsspur Göschenen erstreckt. Das bedeutet, dass es unerheblich ist, an welcher Stelle der Beschuldigte von der rechten (Ausfahrtsspur) auf die mittlere Fahrbahn (Normalspur) gewechselt hat. In jedem Fall musste er dazu die Doppellinie überfahren. Der Beschuldigte gibt selbst zu, die Doppellinie überfahren zu haben. Auch ohne dieses Geständnis wäre angesichts der bisherigen Aussagen und der örtlichen Gegebenheiten vom angeklagten Sachverhalt auszugehen gewesen. Die vom Beschuldigten angesprochene rechte Spur, auf der sich das Sattelmotorfahrzeug seiner Ansicht nach befunden haben soll, ist die Ausfahrtsspur nach Göschenen. Wenn

Seite 18 von 29

der Beschuldigte überlegt hatte, dass er nicht auf derselben Spur wie B. \_\_ – also ganz rechts – fahren könne und ihn deshalb überholen müsse, zugleich aber angibt, auf die mittlere Spur gefahren zu sein, bestehen für das Obergericht keine Zweifel, dass er – wenn auch nur mit zwei Rädern rechts – die Doppellinie überfahren hat. Die Nennung der mittleren Spur durch den Beschuldigten weist klar darauf hin, dass die Ausfahrtsspur nach Göschenen zum Tatzeitpunkt bereits begonnen hatte und folglich drei Fahrspuren nebeneinander verliefen.

### **E. 3.3.6**

Fazit Nach dem Gesagten gelangt das Obergericht zur Überzeugung, dass der Beschuldigte die Doppellinie, welche die Ausfahrtsspur nach Göschenen von den übrigen Fahrspuren trennt, mindestens mit zwei Rädern seines Fahrzeugs überfahren hat. Für die rechtliche Würdigung ist demnach von dem im Strafbefehl vom 1. Juli 2021 umschriebenen Sachverhalt auszugehen.

## **E. 4**

Rechtliche Würdigung

### **E. 4.1**

Einfache Verkehrsregelverletzung infolge unvorsichtigem Fahrspurwechsel

#### **E. 4.1.1**

Objektiver und subjektiver Tatbestand Es kann auf die zutreffenden theoretischen Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (E. 5.1.1 erstinstanzliche Urteilsbegründung). Ergänzend bleibt festzuhalten, dass sich auch gemäss Art. 26 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) im Verkehr jedermann so zu verhalten hat, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Eine Pflicht zur erhöhten Sorgfalt gilt insbesondere bei unklaren Verkehrssituationen oder ungewissen Lagen. Aufgrund der besonderen Gefährlichkeit solcher Situationen ist ein besonders risikoarmes Verhalten geboten.

#### **E. 4.1.2**

Subsumtion Der Vorinstanz ist zuzustimmen, wenn sie ausführt, der Beschuldigte habe beim Wechsel des Fahrstreifens die nötige Rücksichtnahme missachtet. Zutreffend erwog sie, dass er auf das Überholen hätte verzichten und sich stattdessen vor dem Ende seiner Spur hinter B. \_\_ einreihen können. Dies wäre ihm ohne Weiteres zumutbar gewesen. Ferner lag auf der Autobahn aufgrund des Spurabbaus infolge von Bauarbeiten eine gefahrenträchtige Verkehrslage vor, die von den Fahrzeuglenkern erhöhte Sorgfalt verlangte. Ob sich das Sattelmotorfahrzeug nun sehr schnell näherte oder sich auf der rechten Fahrspur eine Kolonne bildete, die nur schrittweise fuhr, war in diesem Zusammenhang unbeachtlich. In beiden Fällen hätte der Beschuldigte mit erhöhter Vorsicht die Verkehrssituation beobachten müssen. Dies galt insbesondere im Hinblick auf B. \_\_, da der Beschuldigte bereits das Überholmanöver gestartet, es infolge des Spurabbaus jedoch wieder abbrechen und das Sattelmotorfahrzeug an sich vorbeifahren lassen musste.

Seite 19 von 29

Der Beschuldigte war unter diesen Umständen nicht vortrittsberechtigt und liess die gebotene Sorgfalt vermissen. Er bedachte die vermeidbaren Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht oder nahm darauf keine Rücksicht. Es wäre ihm möglich und zumutbar gewesen, die Vorsicht walten zu lassen, zu der er nach den

Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet war. Nach dem Dargelegten erfüllt der Beschuldigte somit den objektiven und subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m Art. 34 Abs. 3 SVG.

### **E. 4.1.3**

Fazit Der Beschuldigte hat sich der fahrlässigen einfachen Verkehrsregelverletzung durch unvorsichtigen Fahrspurwechsel schuldig gemacht. Die Berufung ist in diesem Punkt abzuweisen.

## **E. 4.2**

Einfache Verkehrsregelverletzung durch Überfahren der Doppellinie

### **E. 4.2.1**

Objektiver und subjektiver Tatbestand Nach Art. 27 Abs. 1 SVG sind Signale und Markierungen sowie die Weisungen der Polizei zu befolgen. Die Signale und Markierungen gehen den allgemeinen Regeln, die Weisungen der Polizei wiederum den allgemeinen Regeln, Signalen und Markierungen vor. Doppellinien bestehen aus einer Sicherheitslinie neben einer Leitlinie (Art. 73 Abs. 4 Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]). Fahrzeuge, die sich auf der Seite der Sicherheitslinie befinden, dürfen diese weder überfahren noch überqueren (Art. 73 Abs. 6 lit. c SSV). Für die übrigen theoretischen Ausführungen kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (E. 5.2.1 erstinstanzliche Urteilsbegründung).

### **E. 4.2.2**

Subsumtion Der Beschuldigte sagte an der Berufungsverhandlung aus, er habe die Doppellinie mit beiden rechten Rädern überfahren, als er beabsichtigte, B. zu folgen. Damit verletzte er eine Verkehrsregel. Wie bereits die Vorinstanz zutreffend festhielt, lag kein zwingender Grund für das Überfahren der Doppellinie vor. Der Beschuldigte hätte keinen Spurwechsel mehr vornehmen dürfen; vielmehr stand ihm die Möglichkeit offen, die Ausfahrt zu nehmen und anschliessend wieder auf die Autobahn aufzufahren. Der Beschuldigte erfüllt damit den objektiven Tatbestand der einfachen Verkehrsregelverletzung durch Überfahren einer Doppellinie. Der Beschuldigte bedachte die vermeidbaren Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht oder nahm darauf keine Rücksicht. Es sind keine Gründe ersichtlich, die es ihm unmöglich oder unzumutbar gemacht hätten, mit der gebotenen Vorsicht zu handeln, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet war. Der Beschuldigte handelte damit fahrlässig und erfüllt auch den subjektiven Tatbestand.

Seite 20 von 29

### **E. 4.2.3**

Fazit Der Beschuldigte hat sich der fahrlässigen einfachen Verkehrsregelverletzung durch Überfahren der Doppellinie gemäss Art. 90 Abs. 1 i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG schuldig gemacht.

## **E. 4.3**

Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit

### **E. 4.3.1**

Objektiver Tatbestand Gemäss Art. 91a Abs. 1 SVG wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft, wer sich als Motorfahrzeugführer vorsätzlich einer Blutprobe, einer Atemalkoholprobe oder einer anderen vom Bundesrat geregelten Voruntersuchung, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung gerechnet werden musste, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzogen hat oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt hat. Damit soll verhindert werden, dass der Fahrzeugführer, der sich einer Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit korrekt unterzieht, schlechter gestellt wird als derjenige, der sich ihr entzieht oder sie sonst wie vereitelt (BGE 146 IV 88 E. 1.4.1; 145 IV 50 E. 3.1 mit Hinweisen). Das Bundesgericht legte in seinem Urteil 6B\_286/2023 vom 6. Juli 2023 die aktuelle Rechtsprechung in E. 2.2.2 und 2.2.3 wie folgt dar: Die Unterlassung der sofortigen Meldung eines Unfalls an die Polizei erfüllt den objektiven Tatbestand der Vereitelung einer Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit, wenn (1) der Fahrzeuglenker gemäss Art. 51 SVG zur sofortigen Meldung verpflichtet ist, (2) die Meldepflicht der Abklärung des Unfalls und damit auch der Ermittlung des Zustands des Fahrzeuglenkers dient (Zweckzusammenhang), (3) die Benachrichtigung der Polizei möglich war und (4) bei objektiver Betrachtung aller Umstände die Polizei bei Meldung des Unfalls mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Atemalkoholkontrolle angeordnet hätte (BGE 142 IV 324 E. 1.1.1). Während die Wahrscheinlichkeit der Anordnung einer solchen Untersuchungsmassnahme nach der bisherigen Rechtsprechung von den konkreten Umständen des Einzelfalls (Art, Schwere und Hergang des Unfalls, Zustand sowie Verhalten des Fahrzeuglenkers vor und nach dem Unfall) abhängig gemacht wurde (vergleiche BGE 131 IV 36 E. 2.2.1; 126 IV 53 E. 2a), ist nach der neueren bundesgerichtlichen Rechtsprechung grundsätzlich bereits mit der Anordnung einer Atemalkoholkontrolle zu rechnen, wenn ein Fahrzeugführer in einen Unfall verwickelt ist (BGE 142 IV 324 E. 1.1.2 f.; vergleiche Art. 55 Abs. 1 SVG). Anders verhält es sich nur dann, wenn die Kollision zweifelsfrei auf einen vom Fahrzeuglenker unabhängigen Umstand zurückzuführen ist (BGE 142 IV 324 E. 1.1.3). Ob eine Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit sehr wahrscheinlich ist, ist eine Rechtsfrage (BGE 142 IV 324 E. 1.1.1). Eine allfällige Meldepflicht ergibt sich nicht aus Art. 91a SVG, sondern aus anderen Regelungen des Strassenverkehrsrechts. Nach Auffassung des Bundesgerichts ist der Zweckzusammenhang insbesondere bei Art. 51 Abs. 2 und Abs. 3 SVG sowie Art. 56 Abs. 2 Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) gegeben.

Seite 21 von 29

Ereignet sich ein Unfall, an dem ein Motorfahrzeug oder Fahrrad beteiligt ist, so müssen alle Beteiligten sofort anhalten. Sie haben nach Möglichkeit für die Sicherung des Verkehrs zu sorgen (Art. 51 Abs. 1 SVG). Ist nur Sachschaden entstanden, so hat der Schädiger sofort den Geschädigten zu benachrichtigen und Namen und Adresse anzugeben. Wenn dies nicht möglich ist, hat er unverzüglich die Polizei zu verständigen (Art. 51 Abs. 3 SVG). Will ein Geschädigter die Polizei beiziehen, obwohl keine Meldepflicht besteht, so haben die übrigen Beteiligten bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken, bis sie von der Polizei entlassen werden (Art. 56 Abs. 2 VRV). Der Fall einer Streifkollision zwischen zwei am Verkehr teilnehmenden Fahrzeuglenkern fällt nicht unter den Anwendungsbereich von Art. 51 Abs. 3 SVG, wonach der Schädiger den Geschädigten sofort benachrichtigen und Namen sowie Adresse angeben und, wenn dies nicht möglich ist, unverzüglich die Polizei verständigen muss. Diese Bestimmung betrifft die Fälle, in denen der Geschädigte nicht selbst als Verkehrsteilnehmer am Unfall mitbeteiligt ist. Im

vorliegenden Fall bestand somit keine Meldepflicht des Beschuldigten gestützt auf Art. 51 Abs. 3 SVG. Vielmehr kommen Art. 51 Abs. 1 SVG und Art. 56 Abs. 2 VRV zur Anwendung (BGE 131 IV 36 E. 3.4.1; vergleiche auch BGE 125 IV 283 E. 2a in fine). Es steht ausser Frage, dass der Beschuldigte verpflichtet war, nach der Streifkollision sofort anzuhalten. Das Aufgebot der Polizei war nicht obligatorisch, da keine Personen verletzt worden waren, sondern lediglich ein Sachschaden entstanden ist. Trotzdem hätte B. \_\_ aus diversen Gründen – unabhängig von einer allfälligen Alkoholisierung des Beschuldigten – den Beizug der Polizei verlangen können. Hätte B. \_\_ die Polizei hinzuziehen wollen, insbesondere da der Beschuldigte bis heute die Schuld an der Kollision von sich weist, wäre der Beschuldigte gestützt auf Art. 56 Abs. 2 VRV verpflichtet gewesen, an der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken, bis er von der Polizei entlassen worden wäre. Für den Beschuldigten bestand mithin das unberechenbare Risiko, dass er bei Erfüllung seiner Verhaltenspflichten in den Kontakt mit der Polizei gelangte. Diese hätte bei der Abklärung des Sachverhalts möglicherweise Tatsachen festgestellt, welche den Verdacht begründeten, dass der Beschuldigte eine oder mehrere Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz begangen hatte (vergleiche BGE 131 IV 36 E. 3.4.1). Ob die Benachrichtigung der Polizei möglich war, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls. Massgebend ist, ob der Meldepflichtige in der konkreten Situation die Möglichkeit hatte, Meldung zu machen. In Zeiten der Mobilfunktelefonie dürfte eine Unmöglichkeit nur mehr selten vorkommen. Von einer Unmöglichkeit der Meldung ist insgesamt nur dann auszugehen, wenn eine Meldung einfach ausgeschlossen oder nur mit unzumutbarem Aufwand möglich ist. Der Gang in eine Gaststätte beispielsweise darf ohne Weiteres erwartet werden (Christoph Riedo, in Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 183 zu Art. 91a).

Seite 22 von 29

Der Beschuldigte bringt vor, sein Mobiltelefon habe nicht funktioniert, weshalb eine Alarmierung der Polizei nicht möglich gewesen sei. Dieses Argument erweist sich nach dem Ausgeführten als nicht stichhaltig. Wäre eine Meldung an die Polizei unmittelbar an der Unfallstelle nicht zumutbar gewesen, hätte der Beschuldigte in Göschenen von der Autobahn abfahren und sich beispielsweise direkt bei der dortigen Bereitschafts- und Verkehrspolizei, Werkhof Göschenen, melden oder in Göschenen selbst eine Möglichkeit zum Telefonieren suchen können. So war es auch B. \_\_ ohne weiteres möglich, die Ausfahrt zu nehmen und die Polizei zu verständigen. Alternativ hätte der Beschuldigte dem Sattelmotorfahrzeug nachfahren können, das frühzeitig die Ausfahrt angezeigt hatte und im Anschluss telefonisch die Polizei über den Unfall informierte. Eine Meldung respektive das Folgen des Sattelmotorfahrzeugs über die Ausfahrt Göschenen wäre für den Beschuldigten somit zumutbar gewesen. Schliesslich ist bei objektiver Betrachtung aller Umstände davon auszugehen, dass die Polizei bei Meldung des Unfalls mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Atemalkoholkontrolle angeordnet hätte. Gemäss Art. 55 Abs. 1 SVG können Fahrzeugführer sowie andere Verkehrsteilnehmer, die an einem Unfall beteiligt sind, einem Alkoholtest unterzogen werden. Seit dem Inkrafttreten dieser Bestimmung am 1. Januar 2005 ist eine solche Untersuchung auch ohne vorherigen Verdacht möglich, während der frühere Art. 55 Abs. 2 SVG «eine geeignete Untersuchung vorsah, wenn Anzeichen von Angetrunkenheit vorlagen». Seit dem 1. Januar 2008 erlaubt Art. 10 Abs. 1 der Verordnung vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs (SKV; SR 741.013) der Polizei zudem, systematisch Vortests durchzuführen, um festzustellen, ob

Alkoholkonsum vorliegt. In Anbetracht dieser gesetzlichen Entwicklung ist bei einem Unfall generell mit einer Atemalkoholkontrolle zu rechnen (BGE 142 IV 324 E. 1.1.2-1.1.3; BGer 6B\_730/2019 vom 09.08.2019 E. 2.1). Das Argument, es habe keine Anzeichen dafür gegeben, dass der Beschuldigte alkoholisiert gefahren sei, geht somit ins Leere. Bereits die Tatsache, dass ein Unfall passiert ist, hätte genügt, um beim Beschuldigten eine Atemalkoholkontrolle anzuordnen. Er hätte insbesondere nach der Streifkollision mit B.\_\_ mit einer solchen Massnahme rechnen müssen. Folglich hat der Beschuldigte den objektiven Tatbestand von Art. 91a Abs. 1 SVG erfüllt.

#### **E. 4.3.2**

Subjektiver Tatbestand Der Tatbestand von Art. 91a Abs. 1 SVG erfordert Vorsatz, wobei Eventualvorsatz genügt (BGE 146 IV 88 E. 1.4.1; 145 IV 50 E. 3.1; je mit Hinweisen). Dieser ist gegeben, wenn der Fahrzeuglenker die Meldepflicht sowie die Tatsachen kannte, die die hohe Wahrscheinlichkeit der Anordnung einer Blutprobe begründeten, und die Unterlassung der gemäss Art. 51 SVG vorgeschriebenen und ohne Weiteres möglichen Meldung vernünftigerweise nur als Inkaufnahme der Vereitelung einer Blutprobe gewertet werden kann (BGE 142 IV 324 E. 1.1.1; 131 IV 36 E. 2.2.1; 126 IV 53 E. 2a; 120 IV 73 E. 4; BGer 6B\_470/2021 vom 27.09.2021 E. 1.1.2; 6B\_841/2020 vom 13.08.2020 E. 1.3; 6B\_441/2019 vom 12.09.2019 E. 2.1.1).

Seite 23 von 29

Der subjektive Tatbestand ist hingegen nicht erfüllt, wenn der Fahrzeuglenker den Drittschaden, der eine Meldepflicht begründet hätte, nicht bemerkte und sich somit seiner Meldepflicht nicht bewusst war. Dies gilt selbst dann, wenn diese Unkenntnis auf eine pflichtwidrige Unvorsichtigkeit zurückzuführen ist, da die fahrlässige Tatbegehung straflos bleibt (Christoph Riedo, in Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 235 zu Art. 91a). Es ist unbestritten, dass der Beschuldigte den Unfall bemerkt hat. Ebenso steht fest, dass er auf eine Meldung an die Polizei verzichtete, weil er den Schaden offenbar als nicht gravierend einschätzte und möglichst schnell zu seinem Ferienhaus im Tessin gelangen wollte. Es musste ihm jedoch bewusst gewesen sein, dass auch B.\_\_ die Polizei rufen konnte, zumal er den entstandenen Schaden am Sattelmotorfahrzeug nicht einschätzen konnte. Gerade eine Streifkollision beim Wechsel der Fahrspur in einem Baustellenbereich konnte auf eine Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit hinweisen. Der Beschuldigte hat sich trotz Kenntnis der Streifkollision vom Unfallort entfernt und sich somit einem allfälligen freiwilligen Beizug der Polizei durch B.\_\_ entzogen. Er wusste zudem, dass auch bei einem Unfall mit blossem Sachschaden die Polizei beigezogen werden kann. Mit seinem bewussten Verzicht auf eine Meldung nahm er in Kauf, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Atemalkoholprobe angeordnet würde. Aufgrund dieser Umstände musste sich der Beschuldigte der hohen Wahrscheinlichkeit einer Atemalkoholkontrolle bewusst gewesen sein. Der Beschuldigte vereitelte somit eventualvorsätzlich Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit und erfüllt damit auch den subjektiven Tatbestand von Art. 91a Abs. 1 SVG.

#### **E. 4.3.3**

Fazit Damit ergibt sich zusammenfassend, dass der Beschuldigte durch sein gesamtes Verhalten nach der Streifkollision – Weiterfahren, ohne anzuhalten, sowie das Unterlassen einer Meldung an die Polizei spätestens nach seiner Ankunft zu Hause – wissentlich und willentlich mögliche polizeiliche Abklärungen hinsichtlich seiner Fahrfähigkeit verhindert

hat. Er hat damit sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht den Tatbestand der Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit im Sinne von Art. 91a Abs. 1 SVG erfüllt. Die entsprechende Verurteilung im angefochtenen Entscheid ist daher nicht zu beanstanden, und die Berufung ist in diesem Punkt abzuweisen.

## **E. 5**

Strafzumessung

### **E. 5.1**

Grundlagen, Strafrahen und Straftat Es kann auf die korrekten theoretischen Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (E. 6.1 erstinstanzliche Urteilsbegründung). Der Beschuldigte wird vorliegend wegen einfacher Verkehrsregelverletzung infolge unvorsichtigem Fahrspurwechsel (Art. 90 Abs. 1 SVG), einfacher Verkehrsregelverletzung durch Überfahren der Doppellinie (Art. 90 Abs. 1 SVG), pflichtwidrigen Verhaltens nach Unfall

Seite 24 von 29

(Art. 92 Abs. 1 SVG; dieser Schuldspruch ist vorliegend nicht angefochten) sowie Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit (Art. 91a Abs. 1 SVG) schuldig gesprochen und hierfür zu bestrafen sein. Bei Art. 90 Abs. 1 SVG und Art. 92 Abs. 1 SVG handelt es sich um Übertretungen, die mit Busse zu ahnden sind. Art. 91a Abs. 1 SVG sieht demgegenüber eine Strafdrohung von Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (Vergehen) vor. Somit kommt Art. 49 Abs. 1 StGB (Asperation der Strafen) bei den Übertretungen zur Anwendung.

### **E. 5.2**

Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit

#### **E. 5.2.1**

Die vorinstanzliche Strafzumessung erweist sich – mit Ausnahme der Verbindungsbusse – angesichts der konkreten Umstände als angemessen. Es wird daher auf die Erwägungen des angefochtenen Urteils verwiesen (E. 6.3-6.3.8 erstinstanzliche Urteilsbegründung). Der Beschuldigte wird demnach mit einer bedingten Geldstrafe von 94 Tagessätzen à CHF 100.00 bestraft. Die Probezeit wird auf zwei Jahre festgesetzt.

#### **E. 5.2.2**

Verbindungsbusse Die Vorinstanz verurteilte den Beschuldigten zu einer Verbindungsbusse im Umfang von 14 Strafeinheiten, insgesamt CHF 1'400.00 (14 Einheiten x CHF 100.00). Sie begründete dies damit, dass er zwar nicht vorbestraft sei, sich sein Verschulden jedoch als nicht mehr leicht erweise. Es bestehe eine gewisse Einsicht in sein Fehlverhalten, dennoch erscheine eine Verbindungsbusse als gerechtfertigt (E. 6.3.9 erstinstanzliche Urteilsbegründung). Das Obergericht teilt diese Ansicht nicht. Eine Verbindungsbusse erscheint vorliegend weder aus spezial- noch aus generalpräventiven Gesichtspunkten gerechtfertigt. Der hochbetagte Beschuldigte ist nicht vorbestraft. Für die begangenen Delikte wurde bereits eine nicht unerhebliche Geldstrafe sowie eine Busse ausgesprochen. Zusammen mit dem Strafverfahren und den damit verbundenen Kosten ist damit eine genügende spezialpräventive Wirkung erzielt. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Beschuldigte erneut delinquieren wird. An der Berufungsverhandlung machte der Beschuldigte zudem nicht den Eindruck, die Taten kategorisch von sich zu weisen.

Vielmehr gab er beispielsweise das Überfahren der Doppellinie zu und versuchte, den Hergang des Unfalls zu rekonstruieren. Vom Beschuldigten geht keine kriminelle Energie aus. Er erklärte ausdrücklich, er hätte sich rückblickend anders verhalten und nach dem Unfall eine Meldung an die Polizei machen sollen. Ein zusätzlicher «Denkzettel» in Form einer Verbindungsbusse neben der bedingten Geldstrafe und der Busse erscheint folglich nicht notwendig. Oberinstanzlich ist daher keine Verbindungsbusse auszusprechen.

Seite 25 von 29

Vorliegend hat einzig der Beschuldigte Berufung erhoben, womit das Verschlechterungsverbot gilt (vergleiche E. 1.2). Wie im nachfolgend dargelegt wird, verletzt die Aufhebung der Verbindungsbusse und die damit verbundene Erhöhung der Anzahl Tagessätze das Verschlechterungsverbot nicht. Das Bundesgericht hält im Entscheid BGer 6B\_1309/2020 vom 2. Juni 2021 (E. 1.3.3) fest, dass Geldstrafen und Bussen nach der Rechtsprechung als Sanktionen mit demselben quantitativen Wert gelten (vergleiche auch BGer 6B\_903/2020 vom 10.03.2021 E. 7.2.2). Beide Sanktionen treffen die beschuldigte Person im Rechtsgut Vermögen. Sie unterscheiden sich in ihrer Bemessung und darin, dass nur die Geldstrafe bedingt oder teilbedingt ausgesprochen werden kann. Wird eine unbedingte Geldstrafe mit einer (unbedingten) Busse verglichen, entscheidet die konkret ermittelte Höhe des Betrags. Ist die Geldstrafe hingegen bedingt ausgesprochen (Art. 42 StGB), ist sie die mildere, weil weniger eingriffsintensive Sanktion. Dies gilt grundsätzlich unabhängig davon, ob der Geldstrafenbetrag höher liegt als der Bussenbetrag, denn eine bedingte Strafe ist gegenüber einer gleichartigen unbedingten Strafe immer die mildere Sanktion (BGE 134 IV 82 E. 7.2.4; BGer 6B\_903/2020 vom 10.03.2021 E. 7.2.2). Besteht die Sanktion aus unbedingter Geldstrafe und Busse, ist die Addition der Beträge massgebend (BGer 6B\_903/2020 vom 10.03.2021 E. 7.4). Folglich ist es zulässig, auf die von der Vorinstanz ausgesprochene Verbindungsbusse von 14 Strafeinheiten zu verzichten und eine bedingte Geldstrafe von 94, statt 80 Tagessätzen auszusprechen.

### **E. 5.3**

Einfache Verkehrsregelverletzung durch unvorsichtigen Fahrspurwechsel und durch Überfahren der Doppellinie sowie pflichtwidriges Verhalten nach Unfall Für die Delikte der einfachen Verkehrsregelverletzung durch unvorsichtigen Fahrspurwechsel und durch Überfahren der Doppellinie sowie wegen pflichtwidrigen Verhaltens nach Unfall hat die Vorinstanz eine Busse ausgesprochen. Die von ihr zugesprochene Strafe erscheint nach den konkreten Umständen als angemessen und ist zu bestätigen (E. 6.4.1-6.4.4 erstinstanzliche Urteilsbegründung). Der Beschuldigte ist somit mit einer Busse von CHF 1'000.00 zu bestrafen; die Ersatzfreiheitsstrafe wird auf 10 Tage festgesetzt.

### **E. 5.4**

Konkrete Strafe Zusammenfassend wird eine bedingte Geldstrafe von 94 Tagessätzen à CHF 100.00 mit einer Probezeit von zwei Jahren sowie eine Busse von CHF 1'000.00 ausgesprochen. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung beträgt zehn Tage.

## **E. 6**

Kosten- und Entschädigungsfolgen

### **E. 6.1**

Die Verfahrenskosten setzen sich aus den Gebühren zur Deckung des Aufwands sowie den Auslagen im konkreten Fall zusammen (Art. 422 Abs. 1 StPO). Fällt die Rechtsmittelinstanz einen neuen

Seite 26 von 29

Entscheid, so befindet sie auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung neu (Art. 428 Abs. 3 StPO). Die beschuldigte Person trägt die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsie- gens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 Satz 1 StPO).

#### **E. 6.2**

Die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von insgesamt CHF 3'120.00 werden bestätigt und gehen in- folge des Schuldspruches zu Lasten des Beschuldigten.

#### **E. 6.3**

Die Gerichtsgebühr für das Rechtsmittelverfahren wird auf CHF 2'000.00 festgesetzt (Art. 424 StPO, Art. 1 Abs. 1 lit. b und Art. 2 ff. Gerichtsgebührenverordnung [RB 2.3231], Art. 17 Abs. 1 lit. a Gerichts- gebührenreglement [RB 2.3232]). Die Barauslagen werden mit pauschal CHF 100.00 berücksichtigt (Art. 25 Abs. 2 GGebR). Zwar wurde dem Beschuldigten im Rechtsmittelverfahren keine Verbindungs- busse mehr auferlegt. Im Verhältnis zu den übrigen gestellten Anträgen, mit denen er vollständig un- terliegt, rechtfertigt sich jedoch keine teilweise Kostenauflegung. Die Verfahrenskosten gehen daher vollständig zu Lasten des Beschuldigten.

#### **E. 6.4**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens steht dem Beschuldigten keine Entschädigung zu (Art. 436 Abs. 2 StPO e contrario).

#### **E. 7**

Mitteilung an das Strassenverkehrsamt Nach Art. 104 Abs. 1 SVG müssen die Polizei- und die Strafbehörden der zuständigen Behörde alle Widerhandlungen melden, die eine in diesem Gesetz vorgesehene Massnahme nach sich ziehen könn- ten. Die Meldepflicht der Strafbehörden wird in Art. 123 Abs. 1 und 2 der Verkehrszulassungsverord- nung (VZV; SR 741.51) konkretisiert (Maeder/Niggli, in Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 12 ff. zu Art. 104). Eine Mitteilung von Urteilen wegen Widerhandlungen gegen Strassenver- kehrsvorschriften an die für den Strassenverkehr zuständige Behörde des Wohnsitzkantons erfolgt nur auf Verlangen (Art. 123 Abs. 1 lit. b VZV). Mit Schreiben vom 31. Dezember 2021 und 28. Juli 2025 ersuchte das Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt um Zustellung des rechts- kräftigen Urteils (act. 31 StA). Da der Beschuldigte Wohnsitz in Riehen, Kanton Basel-Stadt, hat, erfolgt eine Mitteilung des Urteils an das Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt nach Eintritt der Rechtskraft.

Seite 27 von 29

Das Obergericht erkennt:

1. Es wird festgestellt, dass Ziffer 1.3 des Urteils des Landgerichtspräsidiums I des Kantons Uri vom 6. Juni 2023 in Rechtskraft erwachsen ist: A.\_\_ ist schuldig des pflichtwidrigen Verhaltens nach einem Unfall, begangen am 29. September 2020 um zirka 07:55 Uhr auf

der Autobahn A2 in Wassen. 2. Die Berufung wird abgewiesen. 3. A.\_\_\_ ist schuldig a. der einfachen Verkehrsregelverletzung infolge unvorsichtigem Fahrspurwechsel, begangen am 29. September 2020 um zirka 07:55 Uhr auf der Autobahn A2 in Wassen; b. der einfachen Verkehrsregelverletzung durch Überfahren der Doppellinie, begangen am 29. September 2020 um zirka 07:55 Uhr auf der Autobahn A2 in Wassen; c. der Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahruntfähigkeit, begangen am 29. September 2020 um zirka 07:55 Uhr auf der Autobahn A2 in Wassen. 4. Dafür wird er unter Einbezug des in Rechtskraft erwachsenen Schuldspruchs gemäss Ziff. 1 hiervor in Anwendung der Artikel 27 Abs. 1, 34 Abs. 3, 51 Abs. 1, 90 Abs. 1, 91a Abs. 1, 92 Abs. 1 SVG 14 Abs. 1, 56 Abs. 2 VRV 73 Abs. 6 lit. c SSV bestraft mit: - Geldstrafe von 94 Tagessätze à CHF 100.00, bedingt Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt. - Busse von CHF 1'000.00 Bezahlt A.\_\_\_ die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von

## **E. 10**

Tagen.

Seite 28 von 29

5. Die Verfahrenskosten, bestehend aus: CHF 3'120.00 Kosten Vorinstanz CHF 2'000.00 Gerichtsgebühr Rechtsmittelverfahren CHF 100.00 Barauslagen pauschal

CHF 5'220.00 Total,

hat A.\_\_\_ zu tragen. 6. Eröffnung - Beschuldigter/Berufungskläger, vertr. durch RA lic. iur. Mahendra Williams - Staatsanwaltschaft/Berufungsbeklagte Mitteilung - Vorinstanz - Amt für Justizvollzug, Bahnhofstrasse 1, 6460 Altdorf (nach Eintritt der Rechtskraft) - Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Kantonspolizei, Administrativ-massnahmen, Clarastrasse 38, Postfach, 4005 Basel (nach Eintritt der Rechtskraft)

Altdorf, 3. Oktober 2025

OBERGERICHT DES KANTONS URI Strafrechtliche Abteilung Die Vizepräsidentin Die Gerichtsschreiberin

Seite 29 von 29

Rechtsmittelbelehrung Gegen diesen Entscheid kann Beschwerde in Strafsachen gemäss Art. 78 ff. Bundesgerichtsgesetz erhoben werden. Die Beschwerde ist innert 30 Tagen nach der Eröffnung der vollständigen Ausfertigung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, in der in Art. 42 Bundesgerichtsgesetz vorgeschriebenen Weise schriftlich einzureichen. Die Beschwerdelegitimation und die zulässigen Beschwerdegründe richten sich nach den massgeblichen Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes. Versand

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