

UR_GERICHTE OG S 11 14 vom 5. November 2013

UR Obergericht, 2013-11-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ur_gerichte OG S 11 14

FR: UR_GERICHTE OG S 11 14 du 5 novembre 2013

IT: UR_GERICHTE OG S 11 14 del 5 novembre 2013

Erwägungen

E. 5

Unbestritten ist die gemessene Geschwindigkeit von 125 km/h. Weiter steht fest, dass eine Geschwindigkeitsüberschreitung stattgefunden hat. Jedoch bestehen darüber Zweifel, welche Höchstgeschwindigkeit als massgebend zu betrachten ist. Die Vorinstanz und die Berufungsbeklagte gehen davon aus, dass im Autobahnabschnitt, wo die Messstelle aufgestellt worden ist, eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gegolten haben soll. Laut dem Berufungskläger hingegen sei eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h beachtlich gewesen. Damit lässt sich die Geschwindigkeitsüberschreitung nach Abzug der Toleranz von 4 km/h mit netto 41 km/h oder 21 km/h beziffern. Je nach Sichtweise ist das Verhalten des Beschwerdeführers entweder als einfache (Art. 90 Ziff. 1 SVG) oder als grobe Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Ziff. 2 SVG) zu werten.

Sachverhaltsmässig stellt sich die Ausgangslage wie folgt dar:

Von Mitte August 2009 bis Ende Juni 2011 erfolgte die Gesamterneuerung des Nationalstrassenabschnittes N2 zwischen der Verzweigung Altdorf Nr. 36 und dem Anschluss Erstfeld Nr. 37 (Kanton Uri). Die Ausführung der Bauarbeiten erfolgte in drei Bauphasen: von Mitte August 2009 bis Ende Dezember 2009 (Phase I), von Anfang Januar 2010 bis Mitte Juni 2010 (Phase II) und von Anfang Dezember 2010 bis Mitte Juni 2011 (Phase III). Aus Sicherheitsgründen (Sicherheit des Baustellenpersonals und der Verkehrsteilnehmer) waren im Bereich der Baustelle Höchstgeschwindigkeitsbeschränkungen notwendig (act. 1/9 Akten Staatsanwaltschaft). Anlässlich der Bauphase II wurde die Höchstgeschwindigkeit in Fahrtrichtung Nord im Bereich von km 150.400 bis km 149.350 auf 100 km/h und von km 149.350 bis km 140.300 auf 80 km/h beschränkt (Verfügung des ASTRA vom 16.12.2009; BBl 2010 S. 126 f.). Während der Bauphase III wurde die Höchstgeschwindigkeit in Fahrtrichtung Nord im Bereich von km 149.750 bis km 149.250 auf 100 km/h und von km 149.250 bis km 140.300 auf 80 km/h festgesetzt (Verfügung des ASTRA vom 13.10.2010 s. 1/9/1 Akten Staatsanwaltschaft). Dabei war die Signalisation der 80er-Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung bei km 149.250 sowohl am rechten Strassenrand neben der Ausfahrtsspur als auch auf der linken Seite neben der Überholspur angebracht worden.

E. 6

Im Verfahren 6B_522/2012 hatte das Bundesgericht eine angeklagte Geschwindigkeitsüberschreitung von 39 km/h zu beurteilen, die sich während der Bauphase II ereignete. Das Bundesgericht hält darin fest:

a) Die Einspurstrecke der Ausfahrt Erstfeld schliesst sowohl bei km 149.350 als auch bei km 149.300 rechts an die Autobahn an. Bei km 149.350 ist diese durch eine

Sicherheitslinie, bei km 149.300 durch eine Sperrfläche abgetrennt. Die Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 80 km/h" befand sich rechts der Ausfahrtsspur. Sie bezog sich zwingend auf die Ausfahrt Erstfeld und nicht auf die eigentliche Autobahn. Daran ändert die von der Vorinstanz zitierte Rechtsprechung zur Massgeblichkeit rechtswidrig aufgestellter Höchstgeschwindigkeitssignale nichts, da vorliegend nicht die Gültigkeit einer falschen Geschwindigkeitssignalisation (zum Beispiel 30 km/h statt 50 km/h) in Frage steht. Vielmehr geht es darum, dass das Signal rechts der Ausfahrtsspur keine Geltung für die beiden Autobahnspuren erlangen konnte (BGE 6B_522/2012 vom 25.01.2013 E. 3.3).

b) Ohne Wirkung bleibt auch das am linken Fahrbahnrand aufgestellte Signal "Höchstgeschwindigkeit 80 km/h". Das Bundesgericht bejaht einen Ausnahmefall vom Signalstandort am rechten Strassenrand lediglich mit Zurückhaltung. In der jüngeren Vergangenheit beurteilte es ein am linken Strassenrand zurückversetztes Signal "Einfahrt verboten" in einer langgezogenen Linkskurve als rechtmässig (BGE 6S.337/2003 vom 14.11.2003 E. 1.2). Gemäss Vorinstanz bestehen denn auch keine Anhaltspunkte, die einen Ausnahmefall vom Signalstandort am rechten Strassenrand gebieten würden. Als Wiederholungssignal kam dem am linken Fahrbahnrand angebrachten Signal gemäss Art. 103 Abs. 1 SSV keine eigenständige Funktion zu. Es konnte nicht die Funktion des rechts der Fahrbahn aufzustellenden Signals übernehmen. Dies ist gerade auf Autobahnen einsichtig, können doch überholende Autos und Lastwagen auf der Überholspur die linksseitigen Wiederholungssignale teilweise über längere Zeit für Fahrzeuglenker auf der Normalspur verdecken. Die Vorinstanz hat nicht festgestellt, dass der Beschwerdeführer auf der Überholspur fuhr. Es ist daher nicht auszuschliessen, dass ihm die Sicht auf das linksseitige Geschwindigkeitssignal verdeckt war (BGE a.a.O. E. 3.4).

c) Konnte der Beschwerdeführer die Signalisierung "Höchstgeschwindigkeit 80 km/h" nicht erkennen beziehungsweise diese nicht dem von ihm benutzten rechten Fahrstreifen der Autobahn zuordnen, ist zu seinen Gunsten von der ab km 150.400 geltenden Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auszugehen (BGE a.a.O. E. 3.5).

E. 7

Es drängt sich auf, den vorliegenden Fall gleich zu handhaben. Dazu merkt die Berufungsbeklagte zunächst an, dass nicht dieselbe Situation betreffend Signalisation wie in dem vom Bundesgericht beurteilten Fall geherrscht habe. Dies trifft insoweit zu, als sich die Signalstandorte nicht genau an denselben Autobahnabschnitten befunden haben. Jedoch spricht der Umstand, dass die Signalisation ■Höchstgeschwindigkeit 80 km/h■ bei km 149.250, mithin 50 m weiter hinten als während der Bauphase II, angebracht worden ist, für die Anwendung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung. Dieser Signalstandort befand sich nämlich beinahe am Ende der Sperrfläche, welche die Autobahn von der Ausfahrt Erstfeld abtrennte. Damit erfolgte eine deutlichere Abtrennung von der Autobahn als etwa bei km 149.300. Damit musste und durfte der Berufungskläger die Signalisation ■Höchstgeschwindigkeit 80 km/h■ der Ausfahrtsstrecke zuordnen (VI-act. 01.06 Ziff. 11).

E. 8

Des Weiteren weist die Berufungsbeklagte auf die Anwendbarkeit der Rechtsprechung hin, wonach selbst rechtswidrig aufgestellte Schilder im Interesse der Verkehrssicherheit zu beachten sind, sofern sie nicht fernab des Strassenrandes stehen und danach gesucht werden müsste. Denn Signalisierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit schaffen Vertrauen, auf das sich die Strassenbenützer bei vielen Verkehrsvorgängen (Abbiegen, Überholen)

verlassen können müssen. Etwas anderes könnte nur in besonderen Ausnahmefällen gelten, wenn solche Anordnungen ganz offenkundig mangelhaft und damit nichtig wären (BGE 128 IV 186 f. E. 4.3). Dieses Vorbringen vermag angesichts der klaren Äusserung des Bundesgerichtes, dass vorliegend kein Anwendungsfall der besagten Rechtsprechung gegeben ist (BGE a.a.O. E. 3.3) nicht zu überzeugen.

E. 9

Überdies geht die Berufungsbeklagte von einem Ausnahmefall aus, der es rechtfertige, eine Signalisation lediglich am linken Strassenrand genügen zu lassen. Dabei stützt sich die Berufungsbeklagte auf das Schreiben der ASTRA vom 10. Juni 2011 (s. act. 1.9) ab.

a) Der Standort von Signalen wird von Art. 103 SSV geregelt. Danach stehen Signale am rechten Strassenrand. Sie können am linken Strassenrand wiederholt, über die Fahrbahn gehängt, auf Inseln gestellt oder in zwingenden Ausnahmefällen ausschliesslich links angebracht werden (Art. 103 Abs. 1 SSV). Signale werden so aufgestellt, dass sie rechtzeitig erkannt und nicht durch Hindernisse verdeckt werden (Art. 103 Abs. 2 SSV). Verbotssignale verpflichten nur, wenn sie klar und ohne weiteres in ihrer Bedeutung erkennbar sind. Ein Signal muss leicht und rechtzeitig erkannt werden können, wobei der Massstab eines Fahrzeuglenkers zu Grunde zu legen ist, der dem Strassenverkehr die notwendige und von ihm vernünftigerweise zu erwartende Aufmerksamkeit zuwendet. Diese Rechtsprechung gilt sowohl für Verbots- als auch für Gebotssignale (BGE 127 IV 232 E. 2c/aa; Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 06.03.2009, OG S 08 11, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2008 und 2009, Nr. 17 S. 107).

b) In seinem Schreiben vom 10. Juni 2011 rechtfertigte das ASTRA die strittige Geschwindigkeitssignalisierung, wobei es die Geltung des Signals ■Höchstgeschwindigkeit 80 km/h■ bei km 149.250 am rechten Strassenrand neben der Ausfahrtsspur auf die Autobahn bezog. Wovon es somit nicht ausgegangen ist, war ein Ausnahmefall vom Signalstandort am rechten Strassenrand. Eine ausschliesslich linksseitige Signalisierung auf Autobahnen macht denn auch wenig Sinn und ist der Verkehrssicherheit nicht zuträglich. Können doch Signale links der Überholspur durch Last- und Personenwagen für andere Verkehrsteilnehmer über längere Zeit verdeckt werden. Dem Gesetz wäre vielmehr Genüge getan worden, wenn etwa die Möglichkeit, das Signal über die Fahrbahn zu hängen, wahrgenommen worden wäre. Dadurch hätte die Erkennbarkeit der Signalisierung gewährleistet werden können (vgl. BGE 6S.337/2003 vom 14.11.2003 E. 1.2). Insgesamt konnte dem am linken Fahrbahnrand aufgestellten Signal also keine eigenständige Funktion zukommen. Überhaupt gibt der Beschwerdeführer an, dass er die linksseitig signalisierte Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h nicht erkannt hat (VI-act. 01.06 Ziff. 9 f.; staatsanwaltliche Einvernahme vom 08.09.2011 Ziff. 21).

E. 10

Gründe, weshalb vorliegender Fall anders beurteilt werden sollte, als dies das Bundesgericht in BGE 6B_522/2012 machte, sind letztlich nicht dargetan. Damit kann dem Berufungskläger bloss eine Geschwindigkeitsüberschreitung um 21 km/h zum Vorwurf gemacht werden. Dafür ist er wegen einfacher Verkehrsregelverletzung zu verurteilen (Philippe Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zürich/St. Gallen 2011, N. 52 und 54 zu Art. 90 SVG).

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