

ZH_BEZIRKSGERICHT_ZUERICH GC250151 vom 30. Januar 2026

Zh Bezirksgericht Zuerich, 2026-01-30, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_bezirksgericht_zuerich_GC250151

FR: ZH_BEZIRKSGERICHT_ZUERICH GC250151 du 30 janvier 2026

IT: ZH_BEZIRKSGERICHT_ZUERICH GC250151 del 30 gennaio 2026

Erwägungen

E. 1

Mit Strafbefehl Nr. ... des Stadtrichteramtes Zürich (fortan: Stadtrichteramt) vom 4. Juli 2025 wurde der Einsprecher wegen Missachtens eines Lichtsignals im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 68 SSV mit einer Busse von Fr. 250.– bestraft. Zudem wurden ihm die Kosten in der Höhe von Fr. 250.– auferlegt (act. 2).

E. 2

Gegen den Strafbefehl erhob der Einsprecher mit Schreiben vom 16. Juli 2025 (eingegangen beim Stadtrichteramt am 18. Juli 2025) fristgerecht Einsprache (act. 4). Nach durchgeführter Untersuchung hielt das Stadtrichteramt am Strafbefehl fest und überwies die Akten am 23. September 2025 an das hiesige Gericht zur Durchführung des Hauptverfahrens (act. 13).

E. 2.1

Das Verbot der doppelten Strafverfolgung bzw. der Grundsatz "ne bis in idem" ist in Art. 11 Abs. 1 StPO geregelt. Demnach darf, wer in der Schweiz rechtskräftig verurteilt oder freigesprochen worden ist, wegen der gleichen Straftat nicht erneut verfolgt werden.

E. 2.2

Mit Verfügung vom 27. Oktober 2025 hob das hiesige Bezirksgericht den Strafbefehl des Stadtrichteramtes Nr. ... vom 4. Juli 2025 auf, da dieser lediglich mit einer Faksimileunterschrift versehen und damit mangelhaft war, und wies die Akten zur Durchführung des Vorverfahrens an die Untersuchungsbehörde zurück (act. 14). Dabei handelt es sich nicht um einen verfahrensabschliessenden materiellen Entscheid, sondern um einen prozessualen Zwischenentscheid. Es liegt daher keine res iudicata und somit auch keine doppelte Strafverfolgung in der gleichen Sache vor. Dass der neue Strafbefehl Nr. ... des Stadtrichteramtes bereits am

- 5 - 4. November 2025, mithin innerhalb der Beschwerdefrist der Verfügung vom 27. Oktober 2025 erlassen wurde, hat sodann ebenfalls keine Ungültigkeit zur Folge. Gegen die Verfügung vom 27. Oktober 2025 wurde keine Beschwerde erhoben. Im Übrigen käme einer Beschwerde ohnehin keine aufschiebende Wirkung zu (Art. 387 StPO), weshalb innerhalb der Beschwerdefrist ein neuer Strafbefehl ausgestellt werden konnte. 3. Was die Vorladung vom 5. Januar 2026 betrifft, so bringt der Einsprecher zutreffend vor, dass als Gegenstand der heutigen Hauptverhandlung fälschlicherweise der Strafbefehl des Stadtrichteramtes Zürich Nr. ... vom 4. Juli 2025 aufgeführt ist (vgl. act. 21/1). Hierzu ist jedoch anzumerken, dass jeder nach Treu und Glauben in diesem Verfahren handelnden

Person (Art. 3 Abs. 2 lit. a StPO; dazu BGE 143 IV 117 E. 3.2) klar sein muss, dass der Strafbefehl vom 4. Juli 2025 mit Verfügung vom 27. Oktober 2025 aufgehoben und hernach durch den Strafbefehl vom 4. November 2025 ersetzt worden war (vgl. act. 15), weshalb einzig noch der Strafbefehl vom 4. November 2025 zur Beurteilung stehen kann, womit auch in dieser Hinsicht keine Verfahrenshindernisse bestehen. 4. Zusammengefasst sind die im Rahmen der Vorfragen gestellten Anträge nach erfolgter Zwischenberatung allesamt abzuweisen (vgl. Prot. S. 6 f.). III. Sachverhalt 1. Tatvorwurf Dem Einsprecher wird vorgeworfen, am 21. Oktober 2024 um 17.32 Uhr als Lenker des Personenwagens mit dem Kennzeichen ZG... das Rotlichtsignal auf Höhe der Verzweigung B.____-strasse/C.____-strasse in Zürich ..., Fahrtrichtung Zürich D.____, pflichtwidrig unvorsichtig missachtet zu haben und über den Kreuzungsbereich weiter in Richtung E.____-platz gefahren zu sein (act. 15). 2. Standpunkt des Einsprechers Der Einsprecher bestreitet nicht, das besagte Fahrzeug im Übertretungszeitpunkt gelenkt zu haben. Er macht jedoch zusammengefasst geltend, dass er mit der Front

- 6 - seines Autos nie über die Stopplinie gefahren sei, bevor es auf Rot umgeschaltet habe. Weiter bestreitet der Einsprecher die korrekte Datenerfassung, da die "Tast-Leiste" bei einem Hybrid-Fahrzeug nicht korrekt funktioniere (Prot. S. 8 ff.). Im Nachfolgenden ist zu prüfen, ob sich der angeklagte Sachverhalt erstellen lässt. Hierzu dienen im Wesentlichen die Fotodokumentation (act. 1/1), das Eichzertifikat und der Bericht "Zustand einer Anlage" (act. 8/2 und 8/1), die Aussagen und Eingaben des Einsprechers (act. 1/3 und 7 sowie Prot. S. 8 ff.) sowie das Schreiben der Stadtpolizei Zürich vom 27. Januar 2025 (act. 1/5). 3. Beweisregeln Das Gericht legt seinem Urteil denjenigen Sachverhalt zugrunde, den es nach seiner freien, aus der Hauptverhandlung und den Untersuchungsakten geschöpften Überzeugung als verwirklicht erachtet (Art. 10 Abs. 2 StPO). Eine strafrechtliche Verurteilung kann nur erfolgen, wenn die Schuld der beschuldigten Person mit hinreichender Sicherheit erwiesen ist. Es darf namentlich kein vernünftiger Zweifel darüber bestehen, dass sich der in der Anklageschrift vorgeworfene Tatbestand tatsächlich verwirklicht hat. Dies bedingt, dass das Gericht eine persönliche Gewissheit erhält. Nicht ausreichend ist, wenn die vorliegenden Beweise objektiv klar auf eine Schuld des Beschuldigten hindeuten, das Gericht aber persönlich nicht zu überzeugen vermögen. Allfällige abstrakte theoretische Zweifel sind nicht massgebend, weil solche immer möglich sind und absolute Gewissheit nicht verlangt werden kann. Es muss ausreichen, wenn vernünftige Zweifel an der Schuld der beschuldigten Person ausgeschlossen werden können. 4. Beweismittel

E. 2.03

Sekunden wenige Meter weiter vorne nach der Ampel und knapp auf bzw. nach dem Fussgängerstreifen (Bilder 2 und 4) zu sehen ist (act. 1/1).

E. 3

Mit Verfügung des hiesigen Gerichts vom 27. Oktober 2025 wurde der Strafbefehl aufgrund eines Formmangels aufgehoben und es wurden die Akten zur Durchführung eines neuen Vorverfahrens an das Stadtrichteramt zurückgewiesen (act. 14).

E. 3.1

Es ist erstellt, dass der Einsprecher das bereits seit 1.25 Sekunden auf Rot stehende Lichtsignal an der B.____-strasse/C.____-strasse zumindest mit der Hinterachse seines Fahrzeugs überfahren hat. Selbst wenn der Einsprecher die Stopplinie mit seiner Front noch

bei Grün oder Orange überfahren hat, durfte er bei stockendem Verkehr nicht in die Kreuzung hineinfahren, ohne sich zuvor zu vergewissern, dass er diese während der Grünphase durchfahren können (vgl. BGer Urteil 6B_466/2024 vom 23. August 2024, E. 2.2). Eine Missachtung des Rotlichts ist bereits dann gegeben, wenn der Lenker bereits so weit gefahren ist, dass er keinen Einblick mehr auf die Lichtsignalanlage hat.

E. 3.2

Was die Ausführungen des Einsprechers betrifft, wonach ihm eine zügige Durchfahrt der Kreuzung aufgrund des ihm vorausfahrenden Fahrzeugs verhindert worden sei und er nur noch vor dem Haltebalken hätte anhalten können, wenn er eine Vollbremsung vollzogen hätte, womit er andere Verkehrsteilnehmer gefährdet hätte, so ist darauf hinzuweisen, dass ein Fahrer bei stockendem Verkehr und grossem Verkehrsaufkommen stets die Geschwindigkeit der Verkehrssituation (inkl. Lichtsignalanlagen) vorausschauend anzupassen hat, sodass er rechtzeitig reagieren kann. Der Einsprecher hätte daher die Rotlichtanlage erst dann passieren dürfen, wenn er gesehen hätte, dass er die Kreuzung hindernisfrei passieren kann. Andernfalls hätte er vor dem Haltebalken warten müssen. Für dieses voraussehbare mögliche Haltemanöver (eine Ampel kann jederzeit auf Rot umschalten) hätte der Einsprecher die Geschwindigkeit entsprechend anpassen müssen. Ein Überqueren des Haltebalkens bei roter Ampel stellt eine Rotlichtmissachtung dar, unabhängig davon ob dies mit der Vorderachse, beiden Achsen oder lediglich mit der Hinterachse, wie vorliegend, geschieht.

E. 3.3

Sodann ergibt sich aus der Eingabe des Einsprechers vom 11. Dezember 2024 (act. 1/3) und seinen Aussagen an der stadtrichterlichen Einvernahme vom 27. August 2025 (act. 7), dass er gesehen hatte, wie die Rotlichtanlage von Grün auf Rot wechselte, beschreibt er doch, wie er das Umschalten der Rotlichtanlage auf Orange sah und dabei keine Vollbremsung vollziehen wollte (act. 1/3 S. 1; act. 7 F/A 11). Des Weiteren zeigt der Umstand, dass der Einsprecher lediglich rund eine

- 12 - bis zwei Sekunden nach dem Umschalten auf Rot vollständig über den Haltebalken und den Fussgängerstreifen hinausfuhr, dass er zweifellos damit rechnen musste, dass die Rotlichtanlage im Zeitpunkt seines Fahrmanövers immer noch auf Rot geschaltet war, entspricht es doch der allgemeinen Lebenserfahrung, dass eine Rotlichtanlage in der Regel während mehr als eine bis zwei Sekunden Rot anzeigt. Damit geht auch der Einwand des Einsprechers, wonach er erstmals auf der Fotodokumentation gesehen habe, dass das Lichtsignal bereits während 1.25 Sekunden auf Rot gestanden habe, und er dies in der konkreten Situation gar nicht habe wissen können, da er das Rotlicht bzw. die Ampel schon lange nicht mehr gesehen habe (act. 7 F/A 25), ins Leere.

E. 3.4

Hätte der Einsprecher in Anbetracht der stark frequentierten Verkehrssituation (stockender Feierabendverkehr über eine längere Strecke hinweg) die gebotene Aufmerksamkeit aufgebracht und wäre er vorausschauend gefahren, hätte er vermeiden können, dass er nicht mehr vor dem Haltebalken anhalten konnte und hernach trotz Rot mit der Hinterachse seines Fahrzeugs den Haltebalken (und auch den Fussgängerstreifen) überquerte. Die Missachtung des Lichtsignals ist entsprechend dem pflichtwidrig unvorsichtigen Handeln des Einsprechers in der betreffenden Situation geschuldet. 4. Da vorliegend auch keine Rechtfertigungs- oder Schuldausschlussgründe ersichtlich sind,

erweist sich die rechtliche Würdigung des Stadtrichteramtes als zu- treffend und der Einsprecher hat sich des fahrlässigen Nichtbeachtens eines Licht- signals im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG und Art. 100 Ziff. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 68 Abs. 1 und Abs. 1bis SSV strafbar gemacht. V. Sanktion 1. Das Ordnungsbussengesetz dispensiert von der Anwendung der Strafzumes- sungsgrundsätze des Strafgesetzbuchs (vgl. Art. 1 Abs. 5 OBG, wonach Vorleben und persönliche Verhältnisse des Täters unberücksichtigt bleiben). Für die gleichen Verstösse sind für alle schuldhaft handelnden Täter die gleichen Bussen und Voll- zugsmodalitäten vorgesehen. Die in diesem Sinne fehlende Differenzierung ist dem

- 13 - Ordnungsbussenverfahren immanent und zeichnet es gegenüber dem Geldsum- mensystem und dem Tagessatzsystem aus (BGE 135 IV 221 E. 2.2). 2. Gemäss Art. 14 OBG kann eine Ordnungsbusse, das heisst eine Busse unter Ausserachtlassung von Vorleben und persönlichen Verhältnissen des Täters, auch im ordentlichen Strafverfahren ausgefällt werden. Von dieser Möglichkeit ist in Nachachtung des Rechtsgleichheitsgebotes (Art. 8 Abs. 1 BV) grundsätzlich Ge- brauch zu machen, sofern kein zureichender Grund dagegen spricht (vgl. OFK BetmG-SCHLEGEL/JUCKER, Art. 14 OBG N 4 mit Hinweis). Es erscheint auch im vor- liegenden Fall unter dem Aspekt der Gleichbehandlung gerechtfertigt, sich bei der Höhe der Busse an den Tarifen der Ordnungsbusse zu orientieren. 3. Der Einsprecher hat deshalb eine Busse in der Höhe von Fr. 250.– (vgl. Ziff. 309 Anhang 1 OBV) zu bezahlen. 4. Im Rahmen des Ordnungsbussenverfahrens ist eine Ersatzfreiheitsstrafe aus- geschlossen. Wird die Busse nicht innert Frist bezahlt, wird das ordentliche Straf- verfahren eingeleitet (Art. 6 Abs. 4 OBG). Demgegenüber können im ordentlichen Verfahren ausgesprochene Bussen grundsätzlich mit einer Ersatzfreiheitsstrafe verbunden werden (WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, Art. 1 OBG N 7; vgl. dazu auch BSK StGB I-HEIMGARTNER, Art. 106 N 15). In ständiger Praxis erscheint ein Umwandlungssatz von einem Tag Ersatzfreiheitsstrafe pro Fr. 100.– Busse als angemessen (ZR 115/2016 Nr. 14). Es ist daher eine Ersatzfreiheitsstrafe von drei Tagen auszufällen. VI. Kostenfolgen Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Einsprecher kostenpflichtig (Art. 426 Abs. 1 StPO). Es sind ihm sowohl die Kosten des gerichtlichen Verfahrens als auch diejenigen des Strafbefehls und der nachträglichen Gebühren aufzuerlegen. Die gerichtliche Entscheidegebühr ist in Anwendung von § 14 GebV OG auf Fr. 600.– festzusetzen.

- 14 - Es wird erkannt:

E. 4

November 2025 der Strafbefehl vom 4. Juli 2025 ersetzt und der Einsprecher wegen fahrlässigen Nichtbeachtens eines Lichtsignals im Sinne von Art. 90 Abs. 1 und Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG sowie Art. 68 Abs. 1 und Abs. 1bis SSV mit einer Busse von Fr. 250.– bestraft. Zudem wurden ihm die Kosten in der Höhe von Fr. 250.– zzgl. Untersuchungskosten in der Höhe von Fr. 150.– auferlegt (act. 15).

E. 4.1

Fotodokumentation In den Akten befindet sich eine Fotodokumentation, worauf das Fahrzeug des Ein- sprechers, jeweils von hinten bzw. von vorne betrachtet, zunächst bei Rot 1.25 Se- kunden bereits knapp auf dem Fussgängerstreifen, mit den Hinterrädern gerade noch auf der Stopplinie beim Lichtsignal (Bilder 1 und 3), und sodann bei Rot

E. 4.2

Eichzertifikat sowie Bericht "Zustand einer Anlage" Weiter liegt das Eichzertifikat vom 8. März 2024 vor, dass eine Gültigkeit bis zum 31. März 2025 aufweist (act. 8/2). Sodann liegt der Bericht "Zustand einer Anlage" vom 21. Oktober 2024 in den Akten (act. 8/1).

E. 4.3

Die Aussagen bzw. Eingaben des Einsprechers

E. 4.3.1

Mit Einwand vom 11. Dezember 2024 machte der Einsprecher im Wesentlichen geltend, dass sich im Übertretungszeitpunkt nach der Kreuzung ein Stau gebildet habe. Nachdem für ihn sowie für den ihm vorausfahrenden Personenwagen nach der Kreuzung genug Platz vorhanden gewesen sei, sei er losgefahren. Der Wagen vor ihm sei zwar zunächst zügig losgefahren, sei dann aber plötzlich langsam über die Kreuzung gefahren, sodass ihm eine zügige Durchfahrt verhindert worden sei. Er habe den Wechsel auf Orange gesehen und habe sich dazu entschieden, die Kreuzung zügig durchzufahren. Aufgrund des unerwartet langsam vorausfahrenden Wagens habe er sich dann doch dazu entschieden, die Kreuzung nicht zu durchfahren, damit er den einmündenden Verkehr nicht behindere. Nach einer der Situation angepassten Bremsung sei er schliesslich auf dem Fussgängerstreifen und damit aus dem Sichtbereich der Ampel zum Stehen gekommen. Er habe sich dann dazu entschieden, sich zwischen den Fussgängerstreifen und der Kreuzung zu stellen, damit er die Fussgänger nicht behindere. Dabei sei er zwei Mal geblitzt worden (act. 1/3).

E. 4.3.2

Anlässlich der Einvernahme vom 27. August 2025 wiederholte der Einsprecher im Wesentlichen seine bisherigen Argumente aus seinem Einwand vom

E. 4.3.3

Anlässlich der Hauptverhandlung bestätigte der Einsprecher seine in der Untersuchung zu Protokoll gegebene Darstellung. Er bestritt nach wie vor nicht, das besagte Fahrzeug im genannten Zeitraum gefahren zu sein, machte jedoch geltend, dass er sich sicher sei, mit der Front seines Fahrzeuges nie über die Stopplinie gefahren zu sein, bevor das Lichtsignal auf Rot umgeschaltet habe. Er sei sich ganz sicher, dass er mit der Front seines Autos über der Stopplinie gestanden habe, bevor die vorgegebene Toleranz abgelaufen sei. Mit den sich in den Akten befindenden Fotos sei der Beweis nicht erbracht, zu welchem Zeitpunkt und wo er das Rotlicht effektiv überfahren haben soll. Zudem bezweifle er, dass die "Tast-Leiste" bei einem bremsenden Hybridfahrzeug richtig funktioniere (Prot. S. 8 ff.).

E. 4.4

Schreiben der Stadtpolizei Zürich vom 27. Januar 2025 Gestützt auf den Einwand des Einsprechers vom 11. Dezember 2024 (vgl. act. 1/3) hat die Stadtpolizei Zürich in ihrem Schreiben vom 27. Januar 2025 zusammengefasst festgehalten, dass auf dem Bildmaterial klar ersichtlich sei, dass der Einsprecher den relevanten Messbereich resp. den Konfliktbereich bei Rot passiert habe und in der Folge weitergefahren sei. Ein bei grünem bzw. gelbem Licht passieren des Fahrzeug falle auch dann nicht mehr in den Aufnahmebereich der Kamera, wenn es verkehrsbedingt abbremsen und anhalten müsse (act. 1/5).

- 9 - 5. Beweiswürdigung

E. 5

Gegen den Strafbefehl vom 4. November 2025 (zugestellt am 6. November 2025; vgl. act. 15/1) erhob der Einsprecher mit Schreiben vom 14. November 2025 (Datum Poststempel: 15. November 2025; vgl. act. 16/1) fristgerecht Einsprache (act. 16). Mit Schreiben vom 21. November 2025 teilte das Stadtrichteramt dem Einsprecher mit, dass sie die Untersuchung als vollständig erachten und am Strafbefehl festhalten würden (act. 18). Am 28. November 2025 überwies das Stadtrichter-

- 4 - teramt die Akten an das hiesige Gericht zur Durchführung des Hauptverfahrens (act. 20).

E. 5.1

Aufgrund der im Recht liegenden Fotodokumentation vom 21. Oktober 2024 (act. 1/1) kann festgestellt werden, dass der Einsprecher an jenem Tag, um 17:32:55 Uhr, mit seinem Fahrzeug mit dem Kennzeichen ZG... auf der linken Fahrspur fahrend erst zu zwei Drittel der Fahrzeuglänge den Haltebalken überquert hatte, als die Ampel bereits seit 1.25 Sekunden auf Rot war und von der Rotlichtüberwachungsanlage erfasst wurde (Foto 1 und 3); rund eine Sekunde später und bei immer noch roter Ampel wurde durch dieselbe Überwachungsanlage eine zweite Aufnahme erstellt, auf welcher das Fahrzeug des Einsprechers zirka eine Fahrzeuglänge weiter vorne zu sehen ist (Foto 2 und 4).

E. 5.2

Gestützt auf die Bilder der Rotlichtüberwachungsanlage bestehen keine ernsthaften Zweifel daran, dass der Einsprecher am 21. Oktober 2024, um 17:32 Uhr, in Zürich an der Verzweigung B.____-strasse/C.____-strasse bei roter Ampel zumindest mit der Hinterachse seines Fahrzeugs den Haltebalken der Rotlichtanlage überquerte.

E. 5.3

An dieser Überzeugung ändert auch der Einwand des Einsprechers nichts, wonach er mit seiner Front noch bei Orange über die Haltelinie gefahren sein soll, hat doch die Stadtpolizei Zürich in ihrem Schreiben vom 27. Januar 2025 festgehalten, dass die Ampel bereits beim Passieren des relevanten Messbereichs Rot gewesen sein muss, ansonsten es vorliegend erst gar nicht zu einer bildlichen Erfassung der Übertretung gekommen wäre (vgl. act. 1/5). Wäre der Einsprecher noch während der Gelbphase mit seinem Fahrzeug vollständig über die Haltelinie resp. den relevanten Messbereich hinausgefahren und dabei auf dem Fussgängerstreifen zum Stehen gekommen, so wäre er – wie die Stadtpolizei Zürich ausführte – auch dann nicht mehr in den Aufnahmebereich der Kamera gefallen, wenn er verkehrsbedingt hätte abbremsen oder anhalten müssen. Es ergibt sich aus der Fotodokumentation klar, dass der Einsprecher den Haltebalken zumindest mit der Hinterachse seines Fahrzeugs noch nicht vollständig überquert hatte, als die Ampel bereits auf Rot umgeschaltet war (vgl. act. 1/1 Foto 1).

- 10 -

E. 5.4

Schliesslich ist hervorzuheben, dass der Vorgang von einer Messanlage bildlich erfasst wurde, die sich aus technischer Sicht in einem einwandfreiem Zustand befand. Weder dem im Übertretungszeitpunkt gültigen Eichzertifikat noch dem Bericht "Zustand einer Anlage"

lässt sich entnehmen, dass die Messanlage zu diesem Zeitpunkt die gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllt hätte (act. 8/2 und 8/1). Im Gegenteil; die Messanlage entsprach den gesetzlichen Vorgaben und durfte für die Messung von Rotlichtübertretungen eingesetzt werden. Inwiefern die Datenerfassung aufgrund des Hybridfahrzeuges des Einsprechers nicht korrekt verlaufen sein soll, leuchtet nicht ein.

E. 5.5

Der (objektive) Anklagesachverhalt ist somit rechtsgenügend anhand der vom Stadtrichteramt vorgebrachten Beweismittel erstellt. Im Ergebnis hat der Einsprecher nichts vorgebracht, was diese Beweise zu erschüttern vermöchte. Der subjektive Tatbestand ist im Rahmen der rechtlichen Würdigung zu prüfen. IV. Rechtliche Würdigung 1. Das Stadtrichteramt hat das Verhalten des Einsprechers als einfache Verletzung der Verkehrsregeln, konkret als fahrlässiges Nichtbeachten eines Lichtsignals, im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG und Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 68 Abs. 1 und Abs. 1bis SSV gewürdigt. 2. Eine leichte Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG begeht, wer Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt. Gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG sind Signale und Markierungen zu befolgen. Dabei gehen Lichtsignale gemäss Art. 68 Abs. 1 SSV den allgemeinen Vortrittsregeln, den Vortrittssignalen und Markierungen vor. Rotes Licht bei Lichtsignalen bedeutet "Halt" (Art. 68 Abs. 1bis SSV). Art. 75 Abs. 1 SSV besagt, dass die Haltelinie anzeigt, wo das Fahrzeug bei Lichtsignalanlagen halten muss und dass der vorderste Teil des Fahrzeugs die Haltelinie nicht überragen darf.

- 11 - 3.

E. 6

Mit Verfügung vom 5. Januar 2026 wurde zur Hauptverhandlung auf den 30. Januar 2026 vorgeladen (act. 21/1-3).

E. 7

Zur Hauptverhandlung erschien der Einsprecher persönlich (Prot. S. 5). Im Anschluss an die Verhandlung wurde das Urteil mündlich eröffnet, begründet und dem Einsprecher schriftlich im Dispositiv übergeben (Prot. S. 12; act. 23). II. Prozessuales 1. Im Rahmen der Vorfragen bemängelte der Einsprecher, dass in der Vorladung vom 5. Januar 2026 (act. 21/1) der Strafbefehl vom 4. Juli 2025 als Gegenstand der heutigen Hauptverhandlung aufgeführt sei, obwohl es dazu bereits ein rechtskräftiges Urteil gebe. Zudem machte er geltend, dass der Strafbefehl vom 4. November 2025 ausgestellt worden sei, obwohl zu diesem Zeitpunkt die Verfügung vom 27. Oktober 2025 betreffend Rückweisung des Strafbefehls vom 4. Juli 2025 noch nicht rechtskräftig gewesen sei (Prot. S. 6). 2.

E. 11

Dezember 2024 und führte zudem aus, dass ihm im damaligen Zeitpunkt das Timing nicht ganz klar gewesen sei. Während des Beschleunigens habe das Lichtsignal auf Orange umgeschaltet und er habe sich entscheiden müssen, ob er abbremsen oder weiterfahren. Der vor ihm fahrende Lenker sei inmitten der Kreuzung stehen geblieben, obschon er vor sich Platz gehabt habe. Er habe sich deshalb

- 8 - entscheiden müssen, ob er eine Vollbremsung mache; das Problem sei jedoch, dass sein Auto nicht automatisch bremsen, wenn es kalt sei. Hätte er eine Vollbremsung

vollzogen, hätte ihn das hinter ihm fahrende Fahrzeug über die Kreuzung geschoben. Er habe deshalb eine normale Bremse ausgelöst und sei dann nicht mehr in eine Vollbremsung hineingekommen (act. 7 F/A 11 ff.). Seiner Meinung nach sei es entscheidend, wann er die Haltelinie überschritten habe. Als er nämlich die Haltelinie überschritten habe, habe er das Rotlicht bzw. die Ampel schon lange nicht mehr gesehen. Mit den dokumentierten Bildern sei die Rotlichtmissachtung daher nicht belegt (a.a.O. F/A 25 f.). Das Einzige, was er in dieser Situation hätte machen können, sei eine Vollbremsung gewesen. Er glaube jedoch nicht, dass das hinter ihm fahrende Fahrzeug dies überlebt und rechtzeitig hätte bremsen können (a.a.O. F/A 35).

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