

ZH_OBERGERICHT SB240140 vom 26. November 2024

ZH Obergericht, 2024-11-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SB240140

FR: ZH_OBERGERICHT SB240140 du 26 novembre 2024

IT: ZH_OBERGERICHT SB240140 del 26 novembre 2024

Erwägungen

E. 1

Gegen das eingangs im Dispositiv wiedergegebene, mündlich eröffnete Urteil des Bezirksgerichtes Dielsdorf, Strafsachen, vom 8. Dezember 2023 meldete der Beschuldigte noch anlässlich der Hauptverhandlung Berufung an (Prot. I S. 7 ff. und S. 10) und liess nach Erhalt der begründeten Urteilsausfertigung mit Eingabe vom 6. Februar 2024 fristgerecht die Berufungserklärung einreichen (Urk. 34/1; Urk. 35; Urk. 37).

E. 1.1

Die Vorinstanz bestrafte den Beschuldigten mit einer bedingten Geldstrafe von 70 Tagessätzen zu Fr. 90.– und einer Busse von Fr. 900.– (Urk. 35 S. 23 ff., 33). Ausgehend von seinem Antrag auf Schuldspruch wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG verlangt der Beschuldigte die Bestrafung mit einer Busse von Fr. 260.–. Für den Fall der Bestätigung des vorinstanzlichen Schuldspruchs wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln liess er keinen Antrag zum Strafmass stellen (Urk. 23 S. 2, 6; Urk. 45 S. 2).

E. 1.2

Nachdem die Staatsanwaltschaft auf eine Anschlussberufung verzichtete (Urk. 40), ist bei der nachfolgenden Überprüfung der Sanktion das Verschlechterungsverbot zu beachten (Art. 391 Abs. 2 StPO) und eine strengere Bestrafung durch das Berufungsgericht von vornherein ausgeschlossen. Dies hat vorliegend insbesondere zur Folge, dass als Sanktionsart einzig die Geldstrafe in Betracht kommt. Eine Freiheitsstrafe kann nicht verhängt werden.

E. 1.3

Die Vorinstanz hat den ordentlichen Strafraumen für das zu sanktionierende Delikt korrekt mit 3 Tagessätzen Geldstrafe bis zu 3 Jahren Freiheitsstrafe abgesteckt (Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 102 Abs. 1 SVG; Art. 34 Abs. 1 StGB). Die rechtlichen Grundlagen zur Strafzumessung mit der Unterscheidung zwischen Tat- und Täterkomponente werden im vorinstanzlichen Urteil zutreffend dargelegt, worauf zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden kann (Urk. 35 S. 24). Im Übrigen hat das Bundesgericht diese Grundlagen wiederholt dargelegt (BGE 144 IV 313 E. 1.2; 141 IV 61 E. 6.1.1; 136 IV 55 E. 5.4 ff.; je mit Hinweisen).

- 33 - 2. Strafzumessung

E. 2

Mit Präsidialverfügung vom 9. April 2024 wurde die Berufungserklärung der Staatsanwaltschaft zugestellt und Frist angesetzt, um zu erklären, ob Anschlussberufung erhoben oder ein Nichteintreten auf die Berufung des Beschuldigten beantragt werde (Urk.

38). Mit Eingabe vom 11. April 2024 (Datum Poststempel) beantragte die Staatsanwaltschaft die Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils und verzichtete damit sinngemäss auf die Erhebung einer Anschlussberufung, was dem Beschuldigten zur Kenntnis gebracht wurde (Urk. 40 f.).

E. 2.1

Tatkomponente

E. 2.1.1

Hinsichtlich der objektiven Tatschwere ist verschuldensmindernd zu gewichten, dass der B.____-tunnel richtungsgetrennte Röhren aufweist. Der Beschuldigte musste somit nicht mit Gegenverkehr rechnen, als er sein Fahrzeug am 26. März 2022 durch die Röhre in Richtung Bern lenkte. Zur Tatzeit um ca. 03:40 Uhr war das Verkehrsaufkommen äusserst gering (vgl. Urk. 22 S. 8) und die Fahrbahn trocken. Aufgrund der Beleuchtung im Tunnel waren die Sichtverhältnisse ideal, was sich ebenfalls verschuldensmindernd auswirkt. Dennoch sind die räumlichen Verhältnisse in Strassentunnels bekanntermassen beengt und können sich Unfälle weitaus gravierender auswirken als auf offenen Strassen, was sich deutlich verschuldenserhöhend auswirkt. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass unmittelbar nach dem B.____-tunnel Richtung Bern eine Baustelle folgte, welche aufgrund der geänderten Verkehrsführung ein erhöhtes Unfallpotential barg und wo teilweise auch in der Nacht Bauarbeiten ausgeführt wurden. Als der Beschuldigte sein Fahrzeug durch den B.____-tunnel lenkte, überschritt er die höchstzulässige Geschwindigkeit erheblich, nämlich um 41 km/h. Faktisch fuhr er um die Hälfte schneller, als erlaubt gewesen wäre. Sein Fahrverhalten war unter der gegebenen Verkehrssituation sehr gefährlich, verantwortungs- und rücksichtslos. Daran ändert nichts, dass der Beschuldigte den massgeblichen Abschnitt der Autobahn A1 beinahe täglich auf seinem Arbeitsweg zurücklegte und daher gut kannte. Es sind indessen weitaus gravierendere Fälle denkbar, welche sich unter den Tatbestand der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG subsumieren lassen. M.a.W. stellt sich die abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, die der Beschuldigte durch seine Fahrweise schuf, nicht allzu ausgeprägt dar. Vor diesem Hintergrund erscheint die objektive Schwere der verübten Tat noch leicht.

E. 2.1.2

Mit Bezug auf die subjektive Tatschwere ist festzuhalten, dass für die massive Geschwindigkeitsüberschreitung keinerlei Notwendigkeit bestand. Leicht verschuldensmindernd fällt ins Gewicht, dass der Beschuldigte bewusst fahrlässig - 34 - handelte. Die subjektive Tatschwere führt damit zu einer leichten Relativierung der objektiven Tatschwere. Insgesamt ist von einem eher leichten Verschulden auszugehen, wofür mit der Vorinstanz eine (hypothetische) Strafe von 80 Tagessätzen Geldstrafe angemessen erscheint (vgl. Urk. 35 S. 27).

E. 2.2

Täterkomponente

E. 2.2.1

Zum Vorleben und den persönlichen Verhältnissen des aktuell 33-jährigen Beschuldigten kann auf die zutreffenden Erwägungen im angefochtenen Urteil verwiesen werden (Urk. 35

S. 27 f.). Seit der erstinstanzlichen Hauptverhandlung ist es nach den Angaben des Beschuldigten zu keinerlei Veränderungen gekommen (Prot. II S. 5 ff.). Aus seinem Werdegang und den persönlichen Verhältnissen ergeben sich keine strafzumessungsrelevanten Faktoren.

E. 2.2.2

Der Beschuldigte hat in der Schweiz weder Vorstrafen noch Administrativmassnahmen betreffend den Strassenverkehr erwirkt (Urk. 44; Urk. 14/4), was ebenfalls strafzumessungsneutral zu werten ist.

E. 2.2.3

Der Beschuldigte anerkannte zwar, den Personenwagen mit dem Kennzeichen "ZH..." zur Tatzeit mit einer Geschwindigkeit von netto 121 km/h auf der Autobahn A1 durch den B.____-tunnel in Richtung Bern gelenkt zu haben. Sein Geständnis erfolgte allerdings erst anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme vom 31. August 2022 und bei erdrückender Beweislage. Im Übrigen stellte der Beschuldigte den Anklagevorwurf in Abrede. Ein umfassendes Geständnis und damit ein Ausdruck von Reue oder gar Einsicht in das Unrecht seines Verhaltens kann ihm deshalb nicht zugutegehalten werden.

E. 2.2.4

Insgesamt führt die Täterkomponente weder zu einer Erhöhung noch zu einer Reduktion der vorstehend festgesetzten Strafe. Mit der Vorinstanz bleibt es folglich bei einem Strafmass von 80 Tagessätzen Geldstrafe.

E. 2.3

Tagessatzhöhe

- 35 -

E. 2.3.1

Zu den rechtlichen Grundlagen für die Bemessung der Tagessatzhöhe kann auf die zutreffenden Erwägungen im angefochtenen Urteil (Urk. 35 S. 28 f.) und die bundesgerichtliche Rechtsprechung verwiesen werden (BGE 142 IV 315 E. 5.3.2; 134 IV 60 E. 6; Urteil des Bundesgerichts 6B_900/2020 vom 1. Oktober 2020 E. 2.2; je mit Hinweisen).

E. 2.3.2

Für seine Tätigkeit als Disponent und Leiter Logistik für die Metzgerei L.____ AG erzielt der Beschuldigte aktuell ein monatliches Nettoerwerbseinkommen von rund Fr. 5'885.–, welches ihm 13 Mal ausbezahlt wird (Urk. 21 S. 4; Urk. 43; Prot. II S. 5 f.). Neben seinem Erwerbseinkommen fliessen dem Beschuldigten keine weiteren Einkünfte zu, weshalb zur Bemessung der Tagessatzhöhe auf den monatlichen Nettoverdienst von rund Fr. 6'375.– (inkl. 13 Monatslohn) abzustellen ist. Davon sind die Krankenkassenprämien von aktuell Fr. 460.– pro Monat (Urk. 43; vgl. auch Prot. II S. 6) und ein pauschaler Betrag für die laufenden Steuern abzuziehen. Sodann ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte (zusammen mit seiner ebenfalls erwerbstätigen Lebenspartnerin) für den Unterhalt seines 4-jährigen Sohnes aufzukommen hat (Urk. 43; Prot. II S. 6). Anderweitige finanzielle Lasten, welche für die Berechnung der Tagessatzhöhe relevant wären, wurden nicht geltend gemacht und sind auch nicht ersichtlich. Unter Berücksichtigung aller relevanter Faktoren erscheint die von der Vorinstanz festgesetzte Tagessatzhöhe von Fr. 90.– angemessen und

ist daher zu übernehmen.

E. 2.3.3

Im Sinne eines Zwischenresultats ist festzuhalten, dass eine Geldstrafe von 80 Tagessätzen zu Fr. 90.– dem Verschulden und den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten angemessen erscheint. 3. Vollzug / Verbindungsbusse

E. 3

Beweismittel und deren Verwertbarkeit

E. 3.1

Im angefochtenen Urteil sind die Voraussetzungen für die Gewährung des bedingten Strafvollzugs korrekt dargelegt (Urk. 35 S. 29). Diese brauchen nicht wiederholt zu werden. Die objektiven Voraussetzungen nach Art. 42 Abs. 1 und 2 StGB sind vorliegend erfüllt. Mit der Vorinstanz sind keine Umstände ersichtlich, welche die Vermutung einer günstigen Prognose umzustossen vermögen, zumal es sich beim Beschuldigten um einen Ersttäter handelt, der zudem über einen un-

- 36 - getrübbten automobilistischen Leumund verfügt (vgl. Urk. 36; Urk. 14/4). Der Vollzug der Geldstrafe ist daher aufzuschieben und die Probezeit auf zwei Jahre festzusetzen. Einem anderslautenden Entscheid würde ohnehin das Verschlechterungsverbot (Art. 391 Abs. 2 StPO) entgegenstehen.

E. 3.2

Die Vorinstanz sprach gestützt auf Art. 42 Abs. 4 StGB eine Verbindungsbusse von Fr. 900.– aus, um der sog. Schnittstellenproblematik im Bereich der Strafbestimmungen des Strassenverkehrsrechts zu begegnen. Als Folge davon reduzierte sie die festgesetzte Geldstrafe von 80 Tagessätzen zu Fr. 90.– um insgesamt 10 Tagessätze, damit es in der Summe, d.h. unter Hinzurechnung der Verbindungsbusse von Fr. 900.– (entspricht 10 Tagessätzen zu Fr. 90.–), bei einer insgesamt schuldangemessenen Sanktion bleibt (Urk. 35 S. 30 f.). Dieses Vorgehen steht im Einklang mit der einschlägigen bundesgerichtlichen Rechtsprechung und ist nicht zu beanstanden (vgl. BGE 149 IV 321 E. 1.3 mit Hinweisen). Das vorinstanzliche Urteil ist somit auch in diesem Punkt zu bestätigen.

E. 3.3

Gemäss Art. 105 Abs. 1 StGB sind die Bestimmungen über den (teil-) bedingten Strafvollzug bei Bussen nicht anwendbar. Daraus folgt, dass der Beschuldigte die Fr. 900.– Busse zu bezahlen hat. Ausgehend von der vorstehend festgesetzten Tagessatzhöhe von Fr. 90.– wäre die Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse eigentlich auf 10 Tage festzusetzen. Dem steht allerdings das Verschlechterungsverbot (Art. 391 Abs. 2 StPO) entgegen, womit es beim vorinstanzlichen Entscheid sein Bewenden hat (Urk. 35 S. 31, 33). 4. Fazit Im Ergebnis ist der Beschuldigte mit einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen zu Fr. 90.– zu bestrafen, deren Vollzug unter Ansetzung einer Probezeit von zwei Jahren aufzuschieben ist. Sodann ist gegen den Beschuldigten eine Verbindungsbusse von Fr. 900.– auszusprechen, die er zu bezahlen hat. Für den Fall der schuldhaften Nichtbezahlung der Busse tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 9 Tagen.

- 37 - VI. Kosten- und Entschädigungsfolgen Wie vorstehend aufgezeigt wurde, ist der Beschuldigte anlagegemäss der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art.

90 Abs. 2 SVG schuldig zu sprechen. Damit unterliegt er im Berufungsverfahren mit sämtlichen Anträgen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens ist das erstinstanzliche Kostendispositiv zu bestätigen (Urk. 35 S. 33, Dispositivziffern 5 und 6). Darüber hinaus sind dem Beschuldigten die Kosten des Berufungsverfahrens aufzuerlegen (Art. 426 Abs. 1 und Art. 428 Abs. 1 und 3 StPO). Es wird erkannt:

E. 3.4

Der Beschuldigte stellte nicht in Abrede, auf der Höhe der Messstelle mit einer Geschwindigkeit von netto 121 km/h (nach Abzug der technisch bedingten Sicherheitsmarge von 6 km/h) unterwegs gewesen zu sein. Er sagte allerdings aus, dass er die Anzeige des Tacho nicht ständig im Blick gehabt und die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit erst realisiert habe, als er vom Geschwindigkeitsmessgerät "geblitzt" worden sei (Urk. 2/2 F/A 18 f.; vgl. auch Urk. 1 S. 2). Selbst wenn zugunsten des Beschuldigten davon ausgegangen würde, dass er im Zeitpunkt nicht sicher wusste, dass er sein Fahrzeug auf eine Geschwindigkeit von maximal 127 km/h beschleunigt hatte, so bestehen dennoch keine überwiegenden Zweifel daran, dass er bemerken oder zumindest damit rechnen musste, dass er mit einer stark übersetzten Geschwindigkeit auf der Autobahn A1 in Richtung Bern unterwegs war. So handelt es sich beim Beschuldigten um einen erfahrenen Autofahrer, der die vorliegend relevante Strecke durch den B.____-tunnel bereits unzählige Male gefahren sein musste, seit die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h beschlossen und umgesetzt worden war. Die Geschwindigkeitsüberschreitung war mit 41 km/h erheblich. Faktisch fuhr der Beschuldigte um die Hälfte schneller, als erlaubt gewesen wäre, was ihm bei der gebotenen Aufmerksamkeit mit Sicherheit hätte auffallen müssen, auch wenn zur Tatzeit kaum andere Autofahrer auf dem Autobahnabschnitt unmittelbar vor der Messstelle unterwegs waren. Angesichts dieser Umstände musste der Beschuldigte wissen oder immerhin mit der Möglichkeit rechnen, dass er die signalisierte Höchstgeschwindigkeit erheblich überschritt und damit eine elementare Verkehrsregel auf schwerwiegende Weise verletzte, was er durch sein Verhalten in Kauf nahm.

E. 3.5

Es entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, dass bei derart hohen Geschwindigkeiten aufgrund des entsprechend verlängerten Bremswegs und der massiv höheren kinetischen Energie bei einer Kollision mit einem Hindernis oder einem anderen Verkehrsteilnehmer nicht nur mit einem Sachschaden zu rechnen ist, sondern andere Fahrzeuglenker mindestens schwere Verletzungen davontra-

- 28 - gen könnten. Mit Bezug auf die konkrete Verkehrssituation ist sodann zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte die zu beurteilende Geschwindigkeitsüberschreitung in einem Tunnel beging, wo die räumlichen Verhältnisse bekanntermassen beengt sind und sich Unfälle weitaus gravierender auswirken können als auf offenen Strassen. Allerdings ist nicht ausser Acht zu lassen, dass der B.____-tunnel richtungstrennte Röhren aufweist. Der Beschuldigte musste somit keinen Gegenverkehr gewärtigen, als er durch die Röhre in Richtung Bern fuhr. Zur Tatzeit um ca. 03:40 Uhr war das Verkehrsaufkommen äusserst gering (vgl. Urk. 22 S. 8). Der Beschuldigte behauptete indes nicht, auf der relevanten Strecke alleine unterwegs gewesen zu sein, sondern führte aus, dass ein anderes Auto vor ihm auf derselben Spur gefahren sei und andauernd Gas gegeben und anschliessend wieder stark abgebremst habe, weshalb er es auf der linken Spur überholt

habe und dabei "geblitzt" worden sei (Urk. 2/2 F/A 22). Das bedeutet, dass sich der Beschuldigte durch die Fahr- bzw. Bremsmanöver stören liess und überholte, um den anderen Autofahrer hinter sich zu lassen. Aufgrund der Beleuchtung im Tunnel waren die Sichtverhältnisse zwar gut. Zudem war die Fahrbahn trocken. Diese Umstände sind jedoch nicht geeignet, das Verhalten des Beschuldigten subjektiv in einem milderen Licht erscheinen zu lassen. Zu berücksichtigen ist sodann, dass unmittelbar nach dem B.____-tunnel Richtung Bern eine Baustelle folgte, wo teilweise auch in der Nacht Bauarbeiten ausgeführt wurden, was der Beschuldigte wusste, zumal er beinahe täglich auf dem Weg zu seinem Arbeitsort dort vorbeikam. Der Beschuldigte fuhr also mit erheblich übersetzter Geschwindigkeit auf eine Baustellensituation zu, welche aufgrund der geänderten Verkehrsführung erhöhtes Unfallpotential barg, was gerade der Grund dafür war, dass anfangs März 2020 beschlossen wurde, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für den hier relevanten Abschnitt der Autobahn A1 auf 80 km/h zu reduzieren. Unter den genannten Umständen ist nicht davon auszugehen, dass der Beschuldigte unbewusst fahrlässig handelte und die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig nicht in Betracht zog. Vielmehr musste er um die allgemeine Gefährlichkeit seiner Fahrweise wissen und zumindest damit rechnen, dass er durch die erhebliche Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit im B.____-tunnel eine abstrakte Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer schuf.

- 29 -

E. 3.6

Entgegen der Vorinstanz (Urk. 35 S. 23) darf Eventualvorsatz nicht allein aus der Tatsache geschlossen werden, dass sich der Täter des Risikos der Tatbestandsverwirklichung bewusst war und dennoch handelte, denn dieses Wissen wird auch bei der bewussten Fahrlässigkeit vorausgesetzt (BGE 130 IV 58 E. 8.4). Sowohl der eventualvorsätzlich als auch der bewusst fahrlässig handelnde Täter weiss um die Möglichkeit des Erfolgseintritts. Hinsichtlich der Wissenskomponente stimmen beide Erscheinungsformen des subjektiven Tatbestands somit überein. Unterschiede bestehen hingegen auf der Willensseite. Der bewusst fahrlässig handelnde Täter vertraut (aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit) darauf, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg nicht eintreten, das Risiko der Tatbestandserfüllung sich nicht verwirklichen werde. Demgegenüber nimmt der eventualvorsätzlich handelnde Täter den Eintritt des als möglich erkannten tatbestandsmässigen Erfolgs ernst, rechnet mit ihm und findet sich mit ihm ab. Wer den Erfolg dergestalt in Kauf nimmt, "will" ihn im Sinne von Art. 12 Abs. 2 Satz 2 StGB (BGE 147 IV 439 E. 7.3.1; 133 IV 1 E. 4.1; je mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 6B_16/2023 vom 17. Mai 2024 E. 2.2.2). Dass der Beschuldigte einen Unfall im Sinne des Eventualvorsatzes in Kauf nahm, muss aus den tatsächlichen Umständen zu erschliessen sein, die diesen Schluss zweifelsfrei zulassen. Angesichts der einhergehenden Selbstgefährdung ist Eventualvorsatz allerdings nicht leichthin anzunehmen (BGE 133 IV 9 E. 4.2.5 mit Hinweis). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist eventualvorsätzliche Tatbegehung nur bei krasser Fahrweise zu bejahen, wenn der Täter das Geschehen gleichsam "aus der Hand gibt", er es nicht mehr unter Kontrolle hat, die Gefahrenlage zu meistern oder einen Unfall durch eigene Machtmittel zu vermeiden, bzw. sich der noch glimpfliche Ausgang alleine dem glücklichen Zufall zuschreiben lässt, letzteres insbesondere dann, wenn sich der Täter mit massiver Geschwindigkeitsüberschreitung ein Rennen mit einem anderen Fahrzeuglenker

liefert, sodass zu schliessen ist, er habe sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden (BGE 133 IV 9 E. 4.3 f.; 130 IV 58 E. 9.1.1). An dieser Rechtsprechung hat das Bundesgericht in jüngeren Entscheiden festgehalten (Urteil des Bundesgerichts 6B_16/2023 vom 17. Mai 2024 E. 2.2.4 mit Hinweisen).

- 30 -

E. 3.7

Der Vorinstanz ist nicht zu folgen, wenn sie festhält, der Beschuldigte habe die ernstliche Gefährdung der Sicherheit anderer in Kauf genommen und daher eventualvorsätzlich gehandelt (Urk. 35 S. 23). Weder die vorstehend dargelegte Verkehrssituation noch die Fahrweise des Beschuldigten (vgl. E. IV.3.5.) lassen den Schluss auf eine eventualvorsätzliche Begehung der groben Verkehrsregelverletzung im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu. Dass es der Beschuldigte tatsächlich auf einen Unfall hätte "ankommen lassen wollen", lässt sich anhand der erhobenen Beweismittel nicht nachvollziehen. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern der Beschuldigte das Geschehen mit der angeklagten Geschwindigkeitsüberschreitung gleichsam "aus der Hand gegeben" und nicht mehr im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut hätte. Eine solche Annahme darf wie erwähnt nicht leichthin getroffen werden. Damit wird die Rücksichtslosigkeit der zu beurteilenden Fahrweise des Beschuldigten jedoch nicht erheblich relativiert. Mit der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 41 km/h in einem Autobahntunnel manifestierte der Beschuldigte ein rücksichtsloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Daran ändert nichts, dass er alleine unterwegs war, mithin keine Beifahrer dabei hatte, zur Tatzeit bloss ein geringes Verkehrsaufkommen herrschte, die Fahrbahn trocken war und die Sichtverhältnisse aufgrund der Beleuchtung im B.____-tunnel ideal waren. Diese Umstände sind nicht geeignet, die Fahrweise des Beschuldigten subjektiv in einem derart milderen Licht erscheinen zu lassen, dass keine Rücksichtslosigkeit vorliegen würde. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass er bewusst fahrlässig handelte und demzufolge auch den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllte.

E. 3.8

Da die Staatsanwaltschaft dem Beschuldigten in der Anklageschrift eine (eventual-) vorsätzliche Tatbegehung vorwirft (Urk. 16 S. 2 f.), stellt sich bei diesem Ergebnis der rechtlichen Würdigung die Frage nach der Vereinbarkeit mit dem Anklagegrundsatz. In diesem Zusammenhang ist nochmals hervorzuheben, dass sowohl die (eventual-) vorsätzliche als auch die fahrlässige Verletzung der Verkehrsregeln gleichermassen strafbar ist. Die für die Annahme von Fahrlässigkeit erforderliche Pflichtverletzung ergibt sich gemäss bundesgerichtlicher Recht-

- 31 -
sprechung aus der im Strassenverkehr allgemein geltenden Pflicht zur Aufmerksamkeit (vgl. Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 VRV) und der als bekannt vorausgesetzten Kenntnis der Verkehrsregeln (vgl. Art. 14 Abs. 1 und 3 lit. a SVG). Das Element der Pflichtverletzung ist somit dem zur Anklage erhobenen Vorwurf einer groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG inhärent, auch wenn es in der Anklage nicht explizit erwähnt wird (Urteil des Bundesgerichts 6B_62/2024 vom 13. September 2024 E. 3.3 f.). Entgegen der Ansicht der Verteidigung (Prot. II S. 13 f.) würde das Berufungsgericht insofern nicht über den Anklagevorwurf hinausgehen, wenn es auf bewusste Fahrlässigkeit erkennen würde: Da dem Beschuldigten in der Anklageschrift

zur Last gelegt wird, er habe durch die Geschwindigkeitsüberschreitung bewusst eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen und in Kauf genommen, würde die Würdigung des angeklagten Verhaltens als fahrlässige grobe Verkehrsregelverletzung vielmehr einer Reduktion gleichkommen. Dass sich der Beschuldigte der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst war und (aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit) darauf vertraute, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg (die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer) doch nicht eintreten werde, ist – nach dem Grundsatz in maiore ad minus – im Anklagevorwurf der groben Verkehrsregelverletzung quasi mitenthalten. Aufgrund der Ausgestaltung des Tatbestandes von Art. 90 Abs. 2 SVG und der zuweilen schwierigen Abgrenzung zwischen Eventualvorsatz und bewusster Fahrlässigkeit musste der Beschuldigte grundsätzlich damit rechnen, dass das angeklagte Verhalten in subjektiver Hinsicht auch als fahrlässige grobe Verkehrsregelverletzung gewürdigt werden könnte. Nachdem das Berufungsgericht den Beschuldigten anlässlich der Berufungsverhandlung auf eine allenfalls abweichende rechtliche Würdigung im vorstehenden Sinne aufmerksam machte und Gelegenheit zur Stellungnahme einräumte (Prot. II S. 12 und 13 f.; Art. 379 StPO in Verbindung mit Art. 344 StPO), ist nicht ersichtlich, dass ihm eine wirksame Verteidigung dagegen nicht möglich gewesen wäre. Eine Verletzung des Anklageprinzips liegt somit nicht vor.

- 32 - 4. Fazit Der Beschuldigte ist auch in zweiter Instanz der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 SVG, Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 4a Abs. 1 und Abs. 5 VRV und Art. 22 Abs. 1 SSV schuldig zu sprechen. V. Strafzumessung und Vollzug 1. Ausgangslage

E. 4

Beweiswürdigung

E. 4.1

Wie vorstehend dargelegt wurde, ist mit Bezug auf den objektiven Sachverhalt zu prüfen, ob sich anklagegemäss erstellen lässt, dass zur Tatzeit entlang der vom Beschuldigten befahrenen Strecke auf der Autobahn A1 bis zur Messstelle im B.____-tunnel Richtung Bern (vgl. dazu Urk. 9) Verkehrssignale mit dem Hinweis "Höchstgeschwindigkeit 80" angebracht waren. Wie bereits die Verteidigung zutreffend festgehalten hat (Urk. 23 S. 4 f.; vgl. auch Urk. 45 S. 5), liegen dazu keine direkten Beweismittel vor. Insbesondere konnten bei den im Verlauf der Untersuchung kontaktierten Amtsstellen keine Fotos oder Videos erhältlich gemacht werden, welche den massgeblichen Autobahnabschnitt zwischen der Auffahrt bei C.____ und der Messstelle unmittelbar nach Verübung der angeklagten Tat zeigen.

E. 4.2

Liegen keine direkten Beweise vor, ist nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung auch ein indirekter Beweis zulässig. Dabei wird aus bestimmten Tatsachen, die nicht unmittelbar rechtserheblich, aber bewiesen sind (Indizien), auf die zu beweisende, unmittelbar rechtserhebliche Tatsache geschlossen. Eine Mehrzahl von Indizien, welche für sich allein betrachtet nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf eine bestimmte Tatsache oder Täterschaft hindeuten und insofern Zweifel offen lassen, können in ihrer Gesamtheit ein Bild erzeugen, das den Schluss auf den vollen rechtsgenügenden Beweis von Tat oder Täter erlaubt (Urteile des Bundesgerichts 6B_916/2023 vom 1. Oktober 2024 E. 2.2;

- 9 - 6B_1380/2023 vom 25. März 2024 E. 1.3.2; 6B_546/2023 vom 13. November 2023 E. 1.3.2; je mit Hinweisen). Nachfolgend ist daher auf die erhobenen Indizien einzugehen und zu prüfen, ob diese Rückschlüsse auf die zur Tatzeit signalisierte Höchstgeschwindigkeit an der Messstelle in der Röhre des B. _____-tunnels in Richtung Bern erlauben.

E. 4.3

Fallausdruck / Aussagen des Zeugen E. _____ / Auskünfte der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei Zürich

E. 4.3.1

Bei den Akten befindet sich zunächst ein sog. Fallausdruck der mobilen Geschwindigkeitsmessanlage, welche den vom Beschuldigten gelenkten Personenwagen Mercedes Benz mit den Kontrollschildern "ZH..." am 26. März 2022 um 03:40 Uhr auf der Autobahn A1 im B. _____-tunnel in Fahrtrichtung Bern erfasste (Urk. 3; vgl. auch Urk. 1 S. 2). Daraus ergibt sich, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit für den Ort, an welchem die Geschwindigkeitsmessanlage aufgestellt worden war (Autobahnkilometer ..., F. _____), mit 80 km/h eingegeben worden war (Urk. 3, Kriterium "Speed Sign: 80"; vgl. auch Urk. 22 S. 13). Wegen dieser Eingabe registrierte die Anlage bei der gemessenen Geschwindigkeit von 127 km/h (vor Abzug der technisch bedingten Sicherheitsmarge) mit Bezug auf das vom Beschuldigten gelenkte Fahrzeug eine Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit.

E. 4.3.2

Die Geschwindigkeitsmessanlage, welche die angeklagte Tat erfasste bzw. aufzeichnete, wurde damals vom Polizeibeamten Fw mbA E. _____ bedient (Urk. 1 S. 3; Urk. 22 S. 5). Dieser erklärte anlässlich seiner Zeugeneinvernahme vom 8. Dezember 2023 zunächst in allgemeiner Weise, wie eine Geschwindigkeitsmessung auf der Autobahn in einem Tunnel mit einem mobilen Messgerät durchgeführt wird (Urk. 22 S. 5 ff.). Dazu werde gemäss den internen Weisungen der Polizei zuerst die Strecke, auf welcher die Messung erfolgen solle, abgefahren, um sicherzugehen, dass einerseits die Signalisation auf dem massgeblichen Autobahnabschnitt korrekt und gut sichtbar sei und dass andererseits die im Messgerät eingestellte Geschwindigkeit mit der Signalisation übereinstimme. Der Zeuge E. _____ versicherte auf entsprechende Nachfrage, dies auch vor der Mes-

- 10 - sung vom 26. März 2022 getan zu haben. Er sei den Autobahnabschnitt vor der Messstelle abgefahren und habe gesehen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit einheitlich mit 80 km/h signalisiert gewesen sei (Urk. 22 S. 6 f., 12 f.). Nach dieser Kontrollfahrt habe er auf dem Rastplatz G. _____ darauf gewartet, dass die Verkehrsleitzentrale die Überholspur sperren würde, damit er sich an der geplanten Messstelle in Position bringen könne. Sobald die entsprechende Signalisation aufgeschaltet worden sei, sei er mit seinem Fahrzeug in den B. _____-tunnel gefahren und habe dieses in einem Querschlag zwischen den beiden Tunnelröhren parkiert. Anschliessend habe er die Messanlage aufgebaut und mit der Geschwindigkeitsmessung begonnen. In der Zwischenzeit habe die Verkehrsleitzentrale den Überholstreifen für den Verkehr wieder freigegeben und ihn darüber informiert. Dieses Vorgehen entspreche dem allgemein vorgeschriebenen Prozedere für Geschwindigkeitsmessungen auf der Autobahn in Tunneln (Urk. 22 S. 7 f.). Auf entsprechende Nachfrage erklärte der Zeuge, dass die Geschwindigkeitsmessung in der Nacht vom 25. auf den 26. März 2022 gut sieben Stunden gedauert habe, dabei aber nichts Besonderes vorgefallen sei (Urk. 22 S. 9). Gemäss

Messprotokoll seien von insgesamt 6'509 gemessenen Fahrzeugen 654 zu schnell gefahren, d.h. sie hätten die im Gerät eingestellte Geschwindigkeit überschritten. Dass rund 10 % der kontrollierten Fahrzeuge "geblitzt" worden seien, sei zwar ein hoher Wert, stelle aber keinen Spitzenwert dar (Urk. 22 S. 10). Wäre es im Verlauf der Messung in der Nacht vom 25. auf den 26. März 2022 zu Problemen mit der Signalisation der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn A1 gekommen, wäre er von der Verkehrsleitzentrale benachrichtigt worden und hätte die Messung nicht gestartet bzw. abgebrochen. Es sei allerdings nichts Derartiges vorgefallen (Urk. 22 S. 15 f.). Wäre die im Messgerät eingestellte Höchstgeschwindigkeit im Verhältnis zur Signalisation auf dem massgeblichen Streckenabschnitt fehlerhaft gewesen, wäre die Polizei wahrscheinlich mit Meldungen von "geblitzten" Automobilisten überhäuft worden. Dies sei aber nicht der Fall gewesen (Urk. 22 S. 16). Die Aussagen des Zeugen erscheinen sehr detailliert, sachlich, widerspruchsfrei und insgesamt schlüssig. Es bestehen keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Zeuge ein Motiv hätte, den vom Beschuldigten bestrittenen Sachverhalt falsch

- 11 - darzustellen bzw. wiederzugeben. An die konkrete Messung der Geschwindigkeitsüberschreitung am Fahrzeug, welches der Beschuldigte am 26. März 2022 um 03:40 Uhr durch den B.____-tunnel in Richtung Bern lenkte, hatte der Zeuge keine spezifischen Erinnerungen. Vielmehr äusserte er sich bloss in allgemeiner Weise über die durchgeführte Geschwindigkeitskontrolle, welche er in der Nacht vom 25. auf den 26. März 2022 durchführte. Dass er sich vor der Einvernahme anhand von Unterlagen, die ihm von seiner früheren Arbeitgeberin (Verkehrsabteilung der Kantonspolizei Zürich) zur Verfügung gestellt wurden, über gewisse Einzelheiten ins Bild setzte (vgl. Urk. 22 S. 3 f.), ist nicht zu beanstanden und vermag die Glaubhaftigkeit seiner Aussagen nicht in Frage zu stellen. Da er im Rahmen seiner spezialisierten Tätigkeit als Messbeamter der Kantonspolizei Zürich zahlreiche Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Messgeräten an vielen verschiedenen Orten durchführte (Urk. 22 S. 5), hätte er ohne Informationen zu jener Messung, zu welcher er im Rahmen dieses Verfahrens konkret befragt wurde, wohl keine sachdienlichen Aussagen machen können. Zudem legte er ohne Weiteres offen, dass und wie er sich auf seine Zeugeneinvernahme vorbereitet hatte, womit nachvollziehbar ist, weshalb er trotz des langen Zeitablaufs von mehr als anderthalb Jahren zwischen der verfahrensgegenständlichen Geschwindigkeitskontrolle und dem Einvernahmetermin teilweise sehr genaue und spezifische Aussagen machen konnte (z.B. zur Anzahl "geblitzter" Fahrzeuge). Der Zeuge E.____ äusserte sich nicht weiter dazu und es wurde seitens der Vorinstanz auch nicht nachgefragt, welche Unterlagen er von seiner ehemaligen Arbeitgeberin zur Verfügung gestellt erhielt und zur Vorbereitung seiner Einvernahme konsultierte. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die entsprechende Dokumentation der Geschwindigkeitskontrolle vom 25./26. März 2022 auch den Auskünften zugrunde lag, welche die Staatsanwaltschaft bei der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei Zürich einholte:

E. 4.3.3

Fw mbA H.____, Gruppenchefin Geschwindigkeitskontrollen / Ordnungsbussen bei der Verkehrsabteilung Zürich, teilte mit E-Mail vom 3. März 2023 mit, dass sich der mit der Geschwindigkeitsmessung vom 25./26. März 2022 beauftragte Polizeibeamte, d.h. der Zeuge E.____, im Journal mit dem Messort (Autobahnkilometer ..., F.____) und der dort geltenden Höchstgeschwindigkeit von

- 12 - 80 km/h angemeldet habe. Zwar liegt dieser Journaleintrag nicht bei den Akten. Es besteht allerdings kein Grund zur Annahme, die diesbezüglichen Angaben von Fw mbA H._____ könnten nicht zutreffen, zumal sie den Eingaben im Geschwindigkeitsmessgerät, welches für die Messung vom 26. März 2022 um 03:40 Uhr verwendet wurde, entsprechen (vgl. dazu den sog. Fallausdruck, Urk. 3). In Übereinstimmung mit den Aussagen des Zeugen E._____ schilderte die Gruppenchefin in der genannten E-Mail vom 3. März 2023 sodann, dass die Verkehrsleitzentrale die Signalisation auf der Autobahn A1 vor der Einfahrt in den B._____ -tunnel so habe schalten müssen, dass der Zeuge E._____ auf der Überholspur in einen Querschlag zwischen den beiden Tunnelröhren habe fahren und dort das Geschwindigkeitsmessgerät aufstellen können. Die Gruppenchefin Fw mbA H._____ wies darauf hin, dass es den Verantwortlichen der Verkehrsleitzentrale bei dieser Umschaltung aufgefallen wäre, wenn auf der Verkehrslenkung eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h signalisiert gewesen wäre, der Zeuge E._____ sich aber für die bevorstehende Geschwindigkeitsmessung im B._____ -tunnel in Fahrtrichtung Bern mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h im Journal angemeldet hätte. Auch sie hielt fest, dass insgesamt 654 Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit "geblitzt" worden seien, und gab in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass sich von den betroffenen Fahrzeuglenkern höchstwahrscheinlich einige unmittelbar nach Auslösen des Blitzes bei der Polizei gemeldet hätten, wenn etwas mit der Signalisation nicht in Ordnung gewesen wäre. Schliesslich warf die Gruppenchefin die Frage auf, weshalb die ganz überwiegende Zahl der Fahrzeuglenker zur Tatzeit die Messanlage mit einer Geschwindigkeit um 80 km/h passiert hätten und entsprechend nicht "geblitzt" worden seien, wenn tatsächlich eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h signalisiert gewesen wäre (Urk. 8/3; vgl. dazu auch Urk. 8/1).

E. 4.3.4

Die vorstehenden Auskünfte der Gruppenchefin Fw mbA H._____ sprechen in der Gesamtschau mit den Aussagen des Zeugen E._____ und dem Fallausdruck des Geschwindigkeitsmessgeräts, welches für die Messung vom 26. März 2022 um 03:40 Uhr verwendet wurde, dafür, dass zur Tatzeit auf der vom Beschuldigten befahrenen Strecke durch den B._____ -tunnel in Fahrtrichtung Bern eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert war.

- 13 -

E. 4.3.5

Der vorgenannten E-Mail der Gruppenchefin Fw mbA H._____ vom 3. März 2023 sind sodann zwei Fotos angehängt, welche beide im B._____ -tunnel aufgenommen wurden: Das eine zeigt die Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 80" und das andere eine mobile Geschwindigkeitsmessanlage in einer Ausbuchtung links neben der Überholspur (Urk. 8/3). Da die Fotos im Zusammenhang mit den Auskünften zur verfahrensgegenständlichen Geschwindigkeitsmessung vom 26. März 2022 zur Verfügung gestellt wurden, liegt der Schluss nahe, dass sie die an jenem Tag geltende Höchstgeschwindigkeit im B._____ -tunnel für die Fahrbahn in Richtung Bern sowie das an jenem Tag verwendete Geschwindigkeitsmessgerät darstellen. Den Fotos selbst lässt sich jedoch nicht entnehmen, von wem, wann und wo genau diese aufgenommen wurden. Auch der Text der E-Mail von Fw mbA H._____ vom 3. März 2023 enthält dazu keine Hinweise.

E. 4.3.6

Der Zeuge E._____ sagte auf Vorhalt dieser Fotos aus, dass er dasjenige, welches die mobile Geschwindigkeitsmessanlage zeige, selber im Verlauf der Geschwindigkeitskontrolle vom 25./26. März 2022 aufgenommen habe. Das andere Foto betreffend die Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 80" habe hingegen nicht er, sondern eine Patrouille der Kantonspolizei Zürich in seinem Auftrag gemacht. Konkret habe er die ihm zugeteilte Patrouille noch vor der Geschwindigkeitsmessung, welche Gegenstand dieses Verfahrens bilde, damit beauftragt, alle Signalisationen auf der Autobahn A1 von der Auffahrt C._____ bis nach D._____ zu fotografieren. Die Fotos, welche er in der Folge von der Patrouille zugeschickt erhalten habe, habe er im System abgelegt. Infolge seiner Pensionierung sei jedoch sein Account bei der Polizei gelöscht worden, weshalb möglicherweise nicht mehr alle damals aufgenommenen Fotos vorhanden bzw. im System abrufbar seien (Urk. 22 S. 10 f.). Ob das bei den Akten liegende Foto betreffend die Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 80" im B._____ -tunnel vor oder nach der Messstelle aufgenommen worden sei, könne er nicht sagen (Urk. 22 S. 11). Indessen sei es gar nicht relevant, wo sich die abgebildete Signalisation genau befinde, da der B._____ -tunnel einen einzigen Sektor darstelle und in den alten Röhren jeweils immer dieselbe Höchstgeschwindigkeit gelte. Bei einer uneinheitlichen Signalisation, wenn also ein Signal innerhalb derselben Tunnelröhre "klemme", gebe es

- 14 - eine automatische Alarmmeldung an die Verkehrsleitzentrale, welche umgehend eine Patrouille dorthin schicke zur Evaluation (Urk. 22 S. 11 f., 14). Auch diese Aussagen des Zeugen E._____ fielen nachvollziehbar, detailliert und in sich stimmig aus. Sodann erscheint es zurückhaltend, dass der Zeuge nach seiner Darstellung die Signalisation im B._____ -tunnel in Fahrtrichtung Bern nicht selbst fotografierte, sondern die ihm zugeteilte Patrouille der Kantonspolizei Zürich damit beauftragte, weil er während seines Einsatzes zur Geschwindigkeitsmessung alleine unterwegs war und nicht aus dem fahrenden Polizeiauto heraus Fotos machen konnte. Dass dem Zeugen für die Geschwindigkeitskontrolle vom 25. auf den 26. März 2022 eine Patrouille der Kantonspolizei Zürich zugeteilt war, ergibt sich auch aus der vorgenannten E-Mail der Gruppenchefin der Verkehrsabteilung Zürich vom 3. März 2023 (Urk. 8/3). Insofern finden die Zeugenaussagen eine Stütze in den erhobenen Akten, was deren Glaubhaftigkeit unterstreicht.

E. 4.3.7

Die Aussagen des Zeugen E._____ sprechen dafür, dass das aktenkundige Foto von der Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 80" in der Nacht vom 25. auf den 26. März 2022 von einer Patrouille der Kantonspolizei Zürich im B._____ -tunnel Richtung Bern aufgenommen wurde, bevor das vom Beschuldigten gelenkte Fahrzeug um 03:40 Uhr vom Geschwindigkeitsmessgerät erfasst wurde. Das Foto sollte gemäss den Zeugenaussagen dazu dienen, die an der Messstelle geltende Höchstgeschwindigkeit zu dokumentieren. Es ist zwar nicht auszuschliessen, dass das Foto an einem anderen Tag und mit Bezug auf eine andere Messstelle (z.B. entlang der Fahrbahn in Richtung St. Gallen) entstand. Dies erscheint jedoch unter Berücksichtigung der Umstände, unter welchen das Foto in die Untersuchungsakten gelangte (vgl. Urk. 8/1-3), und den ausführlichen, detaillierten und originellen Schilderungen des Zeugen E._____ bloss hypothetisch.

E. 4.3.8

Anlässlich der Berufungsverhandlung wendete die Verteidigung ein, dass der Zeuge E._____ die Messstelle im B._____ -tunnel Richtung Bern bereits verlassen habe, als der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug das Geschwindigkeitsmessgerät passiert habe, (Urk. 45 S. 9 f.). Es ist zwar nicht ersichtlich, was die Verteidigung aus diesem Einwand mit Bezug auf den bestrittenen Sachverhalt,

- 15 - nämlich die Signalisation der Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h auf dem relevanten Abschnitt der Autobahn A1, ableiten will. Dennoch ist dazu das Folgende auszuführen: Der Zeuge E._____ gab anlässlich seiner Einvernahme vor Vorinstanz an, dass er die Geschwindigkeitsmessung am 25. März 2022 um 20:41 Uhr gestartet habe und während gut sieben Stunden im B._____ -tunnel geblieben sei (Urk. 22 S. 9). Wenn die Verteidigung angibt, der Beschuldigte habe die Messstelle folglich um 02:41 Uhr verlassen (Urk. 45 S. 9 f.; Prot. II S. 13), unterliegt sie einem Rechenfehler. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der Zeuge E._____ zur Zeit, als das Fahrzeug des Beschuldigten vom Geschwindigkeitsmessgerät erfasst wurde (03:40 Uhr), noch vor Ort war. Dies steht auch im Einklang mit seiner Aussage, dass die ihm zugeteilte Patrouille der Kantonspolizei Zürich um 03:04 Uhr für einen anderen Einsatz aufgeboden worden sei und daher habe wegfahren müssen, während er die Messung fortgesetzt habe (Urk. 22 S. 11). Ferner bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der Zeuge E._____ die Messstelle zu irgendeinem Zeitpunkt verliess und das Geschwindigkeitsmessgerät unbeaufsichtigt liess, was bedeutet hätte, dass die Verkehrsleitzentrale zwei Mal die Signalisation auf der Autobahn A1 vor der Einfahrt in den B._____ -tunnel Richtung Bern so hätte schalten müssen, dass der Zeuge E._____ mit seinem Fahrzeug aus dem Querschlag im Tunnel hätte heraus- und später wieder zur Messstelle hätte hineinfahren können, um die Messung zu beenden und das Messgerät wieder abzubauen.

E. 4.4

Auskünfte von weiteren Amtsstellen

E. 4.4.1

Neben der vorstehend erwähnten E-Mail von Fw mbA H._____, Gruppenchefin Geschwindigkeitskontrollen / Ordnungsbussen bei der Verkehrsabteilung Zürich, befinden sich bei den Akten weitere Auskünfte von Amtsstellen, welche die Staatsanwaltschaft im Verlauf der Untersuchung kontaktierte, um zu eruierten, welche Höchstgeschwindigkeit am 26. März 2022 um 03:40 Uhr beim Standort der mobilen Geschwindigkeitsmessanlage auf der Autobahn A1 im B._____ -tunnel Richtung Bern galt. Die Vorinstanz hat die einzelnen Auskünfte zutreffend wiedergeben bzw. zusammengefasst, worauf einleitend verwiesen werden kann (Urk. 35 S. 14 ff.; Art. 82 Abs. 4 StPO). Bereits an dieser Stelle ist vorwegzuneh-

- 16 - men, dass diese für die Beurteilung des bestrittenen Sachverhalts kaum von Relevanz sind. Dies liegt in erster Linie daran, dass tatsächlich keine der kontaktierten Amtsstellen nachweisen oder zumindest verbindlich mitteilen konnte, welche Höchstgeschwindigkeit zur vorgenannten Tatzeit auf dem vom Beschuldigten befahrenen Abschnitt der Autobahn A1 in Richtung Bern signalisiert war. Nicht einmal die Verkehrsleitzentrale der Kantonspolizei Zürich konnte auf die Anfrage der Staatsanwaltschaft eine klare Antwort geben, obwohl diese Amtsstelle eigentlich dafür zuständig ist, die im B._____ -tunnel installierten, variablen Geschwindigkeitssignale entsprechend der jeweils aktuellen Verkehrslage zu schalten (Urk. 4/2). Die ganz

überwiegende Anzahl der eingeholten Auskünfte bezieht sich auf die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für die Fahr- bahn durch den Tunnel in Richtung Bern per 3. März 2020. Da sich die zu beurtei- lende Tat allerdings am 26. März 2022, d.h. rund zwei Jahre später ereignete, er- scheint der Beweiswert der mitgeteilten Informationen von vornherein gering. Dennoch ist zusammenfassend das Folgende auszuführen:

E. 4.4.2

Für die in Richtung Bern führende Fahrbahn durch den B.____-tunnel galt ursprünglich eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Nachdem sich aufgrund der veränderten Verkehrsführung im Zusammenhang mit Bauarbeiten an der Überdeckung D.____ und am neuen Halbanschluss D.____, d.h. unmittelbar nach dem B.____-tunnel in Richtung Bern, innert weniger Tage zahlreiche Un- fälle ereignet hatten, wurden am 18. Februar 2020 seitens der Verkehrstechni- schen Abteilung der Kantonspolizei Zürich, Verkehrsanordnungen Autobahnen, Sofortmassnahmen beschlossen (Urk. 6/8 = Urk. 7/3). Hinsichtlich der Umsetzung dieser Massnahmen liess die genannte Abteilung mit E-Mail vom 3. März 2020 unter anderem Folgendes mitteilen (Hervorhebungen weggelassen; Urk. 7/4): "Heute Abend wird die Geschwindigkeit in der B.____-röhre [...] der Fahrbahn Bern auf 80 km/h herabgesetzt. [...]. Die bestehende Geschwindigkeit in der Röhre Bern wird durch fixe 80er Tafeln überhängt und kann nicht gesteuert wer- den." Den eingeholten Auskünften der Verkehrstechnischen Abteilung der Kan- tonspolizei Zürich ist somit zu entnehmen, dass per 3. März 2020 für vorerst un- bestimmte Zeit die im B.____-tunnel signalisierte Höchstgeschwindigkeit für die Fahrbahn in Richtung Bern auf 80 km/h reduziert wurde.

- 17 -

E. 4.4.3

Bei den Akten befinden sich zwei Videoaufnahmen, die auf Anfrage der Staatsanwaltschaft vom Nationalstrassenunterhalt (NSU) zur Verfügung gestellt wurden und die Fahrt eines Polizeistreifenwagens auf der Autobahn A1 im Be- reich G.____ bis C.____ zeigen (Urk. 6/6). Die Videos wurden am 5. April 2020, d.h. zwei Monate nach der vorstehenden Anpassung der Signalisation aufgenom- men (vgl. Urk. 6/5). Für die Beurteilung des bestrittenen Sachverhalts ist insbe- sondere die chronologisch zweite Videoaufnahme heranzuziehen. Daraus ergibt sich, dass entlang der Autobahnauffahrt in C.____, über welche auch der Be- schuldigte vor der angeklagten Tat auf die A1 in Richtung Bern gelangte (vgl. dazu Urk. 9), eine Blechtafel die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h signalisiert (Urk. 6/6, nach ca. 00:33 min Laufzeit des zweiten Videos). Die Videoaufnahme kann somit als Nachweis dafür dienen, dass im Nachgang zur vorgenannten E- Mail der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich vom 3. März 2020 durch den NSU unveränderbare Blechtafeln installiert wurden, welche für den vom Beschuldigten befahrenen Abschnitt der Autobahn A1 in Richtung Bern eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisierten.

E. 4.4.4

Mit der Vorinstanz ergeben sich aus den eingeholten Auskünften des NSU keine Hinweise darauf, dass die fix angebrachte Signalisation "Höchstgeschwin- digkeit 80" entlang des vorliegend relevanten Autobahnabschnitts im Zeitraum von zwei Jahren zwischen dem 5. April 2020 und dem Tatzeitpunkt wieder ent- fernt wurde. Weiter ist nicht ersichtlich, dass

die geltende Höchstgeschwindigkeit seitens der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich wieder auf 100 km/h heraufgesetzt wurde. In diesem Zusammenhang ist auf eine E-Mail des stellvertretenden Dienstchefs der Verkehrsleitzentrale der Kantonspolizei Zürich, Fw mbA I._____, vom 9. März 2022 hinzuweisen. Darin hielt er Folgendes fest: "Das Problem hat sich geklärt. Es wurden durch den NSU andere Signale aufgehängt, welche nur noch 80 km/h anzeigen, unabhängig [recte: davon], welcher Betriebszustand gestellt ist." Dieser E-Mail ging eine Anfrage an die J._____ AG voraus, mit welcher sich Fw mbA I._____ danach erkundigte, welche Höchstgeschwindigkeit im B._____tunnel entlang der Fahrbahn in Richtung Bern signalisiert sein sollte. Er wies darauf hin, dass aktuell Differenzen zwischen der An-

- 18 - zeige in der Verkehrsleitzentrale und den Stellungen vor Ort bestehen würden (Urk. 5/3; vgl. dazu auch Urk. 22 S. 14 ff.). Aus diesen E-Mails vom 8. resp. 9. März 2022 ergibt sich, dass rund 2 ½ Wochen vor der angeklagten Tat entlang der vom Beschuldigten befahrenen Strecke noch immer unveränderbare Blechtafeln installiert waren, welche als zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h signalisierten. Folglich ist dem Einwand der Verteidigung nicht zu folgen, wonach die Signalisation im B._____tunnel "immer wieder geändert" worden sei (Urk. 45 S. 8). Vielmehr blieb es seit der Reduktion der geltenden Höchstgeschwindigkeit für die Fahrbahn durch den B._____tunnel in Richtung Bern auf 80 km/h bei der entsprechenden Signalisation. Aus den "Differenzen", die Fw mbA I._____ in seiner E-Mail vom 8. März 2022 erwähnte, lässt sich nicht ableiten, dass die variablen, von der Verkehrsleitzentrale aus steuerbaren Signale eine andere Höchstgeschwindigkeit anzeigten als diejenigen aus Blech. Da Fw mbA I._____ in seiner darauf folgenden E-Mail vom 9. März 2022 darauf hinwies, dass sich "das Problem" geklärt habe, ist vielmehr davon auszugehen, dass faktisch gar keine Differenzen zwischen der Anzeige in der Verkehrsleitzentrale und der Signalisation im B._____tunnel Richtung Bern bestand oder allfällige Differenzen unbeachtlich waren, weil die von der Verkehrsleitzentrale aus steuerbaren Signale teilweise durch solche aus Blech mit dem Hinweis "Höchstgeschwindigkeit 80" überhängt worden waren. Insofern ergibt sich auch kein Widerspruch zum vorstehend bereits erwähnten Foto einer variablen bzw. steuerbaren Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 80", welches gemäss den Aussagen des Zeugen E._____ in der Nacht vom 25. auf den 26. März 2022 von einer Patrouille der Kantonspolizei Zürich im B._____tunnel Richtung Bern aufgenommen wurde (Urk. 8/3; vgl. dazu die E. III.4.3.6. f.).

E. 4.4.5

Als Fw mbA I._____ die vorgenannten E-Mails vom 8. resp. 9. März 2022 an die Staatsanwaltschaft übermittelte, hielt er nicht fest, dass sich die Signalisation im B._____tunnel Richtung Bern inzwischen geändert habe. Vielmehr ergibt sich aus seinem Begleittext, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den vorliegend relevanten Abschnitt der Autobahn A1 fest auf 80 km/h signalisiert sei (Urk. 5/3). Es fällt zwar auf, dass er nicht genau angeben konnte, wann die Re-

- 19 - duktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ursprünglich 100 km/h auf lediglich 80 km/h eingeführt wurde, was verwundert, zumal die entsprechende Anordnung von der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich stammte, welcher Abteilung auch die Verkehrsleitzentrale zugeordnet ist. Allerdings ist dieser Umstand angesichts der aktenkundigen Dokumentation zu dieser Massnahme (vgl. Urk. 6/8 = Urk. 7/3; Urk. 7/4) nicht weiter von Bedeutung. Aus den Auskünften des stellvertretenden Dienstchefs der Verkehrsleitzentrale lässt sich somit ableiten, dass zur Tatzeit auf der vom

Beschuldigten befahrenen Strecke auf der Autobahn A1 unmittelbar vor der Messstelle eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert war.

E. 4.4.6

Die Verteidigung brachte anlässlich der Berufungsverhandlung vor, es sei nicht auszuschliessen, dass Vandalen in der Zeitspanne zwischen der Kontrollfahrt des Zeugen E._____ vor Beginn der Geschwindigkeitsmessung vom 25./26. März 2022 und der "geblitzten" Fahrt des Beschuldigten durch den B._____ -tunnel in Richtung Bern die Blechtafel betreffend "Höchstgeschwindigkeit 80" bei der Auffahrt C._____ entfernt hätten. Aus den aktenkundigen Videoaufnahmen ergibt sich, dass diese Tafel zur Signalisation der geltenden Höchstgeschwindigkeit ohne grossen Aufwand und/oder Können von der provisorisch aufgestellten Halterung hätte abgeschraubt werden können (Urk. 45 S. 5, 10 f.). Eine solche Konstellation erscheint allerdings derart hypothetisch, dass sie nicht ernsthaft in Betracht zu ziehen ist. Hinzu kommt, dass sich in den Akten keine Hinweise auf einen solchen Vandalenakt finden lassen, sondern der Zeuge E._____ anlässlich seiner Einvernahme auf entsprechende Frage erklärte, dass während der Geschwindigkeitsmessung im B._____ -tunnel keinerlei Unregelmässigkeiten aufgetreten seien. Hätten in den frühen Morgenstunden des 26. März 2022 tatsächlich Unbekannte die unveränderbaren Blechtafeln entlang des vom Beschuldigten befahrenen Abschnitts der Autobahn A1 in Richtung Bern entwendet und wäre es insofern zu Problemen mit der Signalisation der erlaubten Höchstgeschwindigkeit gekommen, wäre der Zeuge E._____ gemäss seinen Aussagen von der Verkehrsleitzentrale benachrichtigt worden und hätte die Messung nicht gestartet bzw. abgebrochen (Urk. 22 S. 9, 15 f.). Folglich ist der vorstehende Einwand der

- 20 - Verteidigung nicht geeignet, die aus den Indizien zu ziehenden Schlüsse zu entkräften.

E. 4.5

Aussagen des Beschuldigten

E. 4.5.1

Die Vorinstanz hat die Aussagen des Beschuldigten vollständig und zutreffend zusammengefasst. Darauf kann ohne Weiteres verwiesen werden, da der Beschuldigte anlässlich der Berufungsverhandlung an seiner Darstellung festhielt und auf seine früheren Aussagen Bezug nahm (Prot. II S. 9 ff.; Urk. 35 S. 9 f.; Art. 82 Abs. 4 StPO). Auch die Ausgewürdigung hat die Vorinstanz sorgfältig und überzeugend vorgenommen (Urk. 35 S. 10 ff.). In Ergänzung ihrer entsprechenden Erwägungen ist lediglich das Folgende auszuführen:

E. 4.5.2

Zu berücksichtigen ist, dass der Beschuldigte wiederholt aussagte, er sei regelmässig von seinem Wohnort in C._____ über die Autobahn A1 in Richtung Bern zu seinem Arbeitsort in K._____ (AG) gefahren und zwar "schon immer", d.h. seit einer längeren Zeit (Urk. 2/2 F/A 12 ff.; vgl. auch Prot. II S. 10). Anlässlich der Hauptverhandlung vom 8. Dezember 2023 konkretisierte er auf entsprechende Nachfragen, dass er während fünf Jahren in K._____ (AG) gearbeitet habe, bis er im Jahr 2022 (zu einem nicht näher bekannten Zeitpunkt nach der angeklagten Tat) seine Arbeitsstelle aufgegeben und eine Ausbildung begonnen habe (Urk. 21 S. 8; vgl. auch Prot. II S. 10). Aus den von der Staatsanwaltschaft

eingeholten Auskünften geht hervor, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Fahrbahn durch den B.____-tunnel Richtung Bern bereits per 3. März 2020 auf 80 km/h reduziert wurde und diese Signalisation zumindest am 9. März 2022, d.h. rund 2 ½ Wochen vor der angeklagten Tat, noch immer fortbestand (vgl. Urk. 5/3). Es ist kaum nachvollziehbar und daher nicht ernsthaft in Betracht zu ziehen, dass der Beschuldigte, welcher gemäss eigenen Aussagen ab ca. 2018 an beinahe jedem Arbeitstag über die Autobahn A1 in Richtung Bern zu seinem Arbeitsort fuhr, die Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für den B.____-tunnel nicht mitbekommen hatte. Insofern erscheint es als blosser Schutzbehauptung, wenn er gegenüber der Staatsanwaltschaft und anlässlich der Berufungsverhandlung aussagte, es sei nicht ersichtlich gewesen, dass auf dem Autobahnabschnitt unmittelbar vor der Messstelle eine Höchstgeschwindigkeit

- 21 - von 80 km/h gegolten habe, weshalb er davon ausgegangen sei, dass 100 km/h erlaubt gewesen seien (Urk. 2/2 F/A 5, 17, 24; Prot. II S. 9 f.). An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass sich aus den glaubhaften Aussagen des Zeugen E.____ und den Angaben von Fw mbA H.____, Gruppenchefin Geschwindigkeitskontrollen / Ordnungsbussen bei der Verkehrsabteilung Zürich, ergibt, dass im Verlauf der Geschwindigkeitsmessung in der Nacht vom 25. auf den 26. März 2022 insgesamt ca. 6'500 Fahrzeuge die Messstelle passierten, wo- von 654 mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs waren und daher vom Mess- gerät erfasst wurden. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die ganz überwiegende Zahl der Fahrzeuglenker das Messgerät mit einer Geschwindigkeit um 80 km/h pas- sierten und entsprechend nicht "geblitzt" wurden, wenn tatsächlich eine Höchstge- schwindigkeit von 100 km/h zulässig gewesen wäre. Vielmehr liegt der Schluss nahe, dass die Fahrzeuglenker aufgrund einer entsprechenden Signalisation ent- lang der Autobahn A1, welche durch den B.____-tunnel Richtung Bern führte, von einer erlaubten Geschwindigkeit von maximal 80 km/h ausgingen und sich entsprechend daran hielten. Was die Verteidigung dagegen einwendet, vermag nicht zu überzeugen (Urk. 45 S. 9).

E. 4.5.3

Schliesslich steht der Standpunkt des Beschuldigten, wonach es weder bei der Autobahnauffahrt C.____ noch entlang des darauf folgenden Autobahnab- schnitts der A1 bis zur Messstelle im B.____-tunnel Geschwindigkeitssignale ge- habt habe, in Widerspruch zu den von der Staatsanwaltschaft erhobenen Aus- künften. Diese belegen, dass der NSU zwischen dem 3. März 2020 und dem

E. 4.6

Fazit

E. 4.6.1

Die Aussagen des Beschuldigten sind nicht geeignet, die gewichtigen Indi- zien zu entkräften, welche dafür sprechen, dass zur Tatzeit entlang der von ihm befahrenen Strecke auf der Autobahn A1 bis zur Messstelle im B.____-tunnel Richtung Bern eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert war.

E. 4.6.2

Es ist zwar irritierend, dass keine der kontaktierten Amtsstellen nachweisen oder zumindest verbindlich mitteilen konnte, welche Höchstgeschwindigkeit zur Tatzeit auf dem vorliegend relevanten Autobahnabschnitt zwischen der Auffahrt C.____ und der dokumentierten

Messstelle galt. Die erteilten Auskünfte, welche vorstehend im Einzelnen gewürdigt wurden, können somit bei isolierter Betrachtung nicht beweisen, dass im B.____-tunnel Richtung Bern eine Geschwindigkeit von maximal 80 km/h signalisiert war, sondern deuten nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit darauf hin. Wie vorstehend dargelegt wurde, ist jedoch aus der Gesamtheit der von den Amtsstellen mitgeteilten Informationen zu schliessen, dass am 26. März 2022 an der Messstelle eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h einzuhalten gewesen wäre. Damit in Einklang stehen die glaubhaften Aussagen des Zeugen E.____ und seine Eingaben in das damals verwendete Geschwindigkeitsmessgerät, die aus dem sog. Fallausdruck ersichtlich sind. Daraus ergibt sich, dass der Zeuge E.____ in Befolgung eines verbindlich vorgegebenen Ablaufs für die Vorbereitung bzw. Durchführung der hier relevanten Geschwindigkeitskontrolle in der Nacht vom 25. auf den 26. März 2022 den Abschnitt der Autobahn A1 vor der Messstelle abfuhr und sah, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit einheitlich mit 80 km/h signalisiert war, welche Information er anschliessend in das mobile Messgerät eingab. In Würdigung sämtlicher Beweismittel entsteht im Ergebnis ein überzeugendes, schlüssiges und in sich stimmiges Bild, sodass keine rechtserheblichen Zweifel an der Verwirklichung des bestrittenen Sachverhalts mehr bestehen bleiben. Es ist somit anlagegemäss erstellt, dass zur Tatzeit auf der vom Beschuldigten befahrenen

- 23 - renen Strecke auf der Autobahn A1 bis zur Messstelle im B.____-tunnel Richtung Bern eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert war. IV. Rechtliche Würdigung
1. Ausgangslage

E. 5

April 2020 im B.____-tunnel in Richtung Bern Blechsignale betreffend "Höchstgeschwindigkeit 80" montierte (vgl. dazu Urk. 7/4; Urk. 6/6). Aufgrund der gesamten Indizienlage liegt der Schluss nahe, dass diese Signalisation nicht nur 2 ½ Wochen vor der angeklagten Tat bestand (Urk. 5/3), sondern auch zur Tatzeit. Die Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h sollte dazu dienen, Unfälle im Zusammenhang mit der geänderten Verkehrsführung wegen der Bauarbeiten für die ... B.____-röhre zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund erscheint es unplausibel, dass ausgerechnet vor der Einfahrt in den B.____-tunnel

- 22 - nel Richtung Bern keine Signale mit "Höchstgeschwindigkeit 80" angebracht waren, wie es der Beschuldigte vorbrachte.

E. 8

August 2019 E. 3.2). Nach seinem Wortlaut ("hervorruft oder in Kauf nimmt") erfasst der subjektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG insbesondere vorsätzliches und eventualvorsätzliches Verhalten. Gestützt auf Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG ist der Tatbestand nach konstanter Rechtsprechung indes auch bei grober Fahrlässigkeit anwendbar (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 126 IV 192 E. 2c; Urteil des Bundesgerichts 6B_272/2023 vom 2. Oktober 2024 E. 1.3.1). Stets vorausgesetzt wird ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten

- 25 - ten, d.h. ein schweres Verschulden (BGE 148 IV 374 E. 3.1; 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen).

E. 9

März 2022, d.h. rund 2 ½ Wochen vor der angeklagten Tat noch fortbestand (Urk. 5/3), sondern auch zur Tatzeit. Der Beschuldigte sagte aus, dass er damals bereits seit vier oder fünf Jahren in K._____ (AG) gearbeitet habe und während dieser Zeit regelmässig von seinem Wohnort in C._____ über die Autobahn A1 in Richtung Bern zu seinem Arbeitsort gefahren sei (Urk. 2/2 F/A 12 ff.; Urk. 21 S. 8; vgl. auch Prot. II S. 10). Es erscheint äusserst unglaubhaft, dass der Beschuldigte, welcher gemäss eigenen Aussagen seit ca. 2018 an beinahe jedem Arbeitstag mit dem Auto den B._____ -tunnel durchquerte, die Reduktion der dort erlaubten Höchstgeschwindigkeit nicht mitbekommen hatte. Insofern ist es als blosser Schutzbehauptung zu werten, wenn er gegenüber der Staatsanwaltschaft aussagte, er habe entlang der befahrenen Strecke auf der Autobahn A1 keine Geschwindigkeitssignale gesehen und daher nicht gewusst, dass unmittelbar vor der Messstelle im B._____ -tunnel Richtung Bern eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gegolten habe, weshalb er davon ausgegangen sei, dass 100 km/h erlaubt gewesen seien (Urk. 2/2 F/A 5, 17, 24; vgl. auch Prot. II S. 10). Ein Sachverhaltsirrtum ist daher nicht ernsthaft in Betracht zu ziehen. Damit erübrigt sich auch eine Auseinandersetzung mit dem Vorbringen des Beschuldigten, wonach er in seiner Ausbildung zum Lastwagen-Chauffeur gelernt habe, dass in Tunneln auf der Autobahn eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gelte (Prot. II S. 10; vgl. auch Urk. 45 S. 8). Dazu ist lediglich festzuhalten, dass die von der Verteidigung eingeholte Auskunft des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ergab, dass es weder eine generelle gesetzliche Vorgabe noch eine konkrete Bestimmung gibt, welche für sämtliche Autobahn-Tunnel eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 100 km/h vorschreibt. Vielmehr sei die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse (Kurven, Gefälle, Höhenlage, durchschnittlicher täglicher [Schwer-] Verkehr etc.) festzulegen (Urk. 46/1). Insofern hatte der Beschuldigte keinen Grund zur (irrigen) Annahme, im B._____ -tunnel in Richtung Bern sei grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erlaubt, weshalb seine diesbezügliche Aussage vorgezogen erscheint. Aufgrund der konkreten Umstände ist vielmehr ohne rechtserhebliche Zweifel davon auszugehen, dass dem Beschuldigten sehr wohl bewusst war, dass er am 26. März 2022 bei seiner Fahrt durch den B._____ -tunnel - 27 - in Richtung Bern eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 80 km/h hätte einhalten müssen.

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