Bezirksgericht Uster

Einzelgericht in Strafsachen

Geschäfts-Nr.: GG250042-I/SR/U02/cr/wd/mk

Mitwirkend: Bezirksrichterin MLaw Suter
Gerichtsschreiberin MLaw Ruckstuhl

Urteil vom 9. März 2026

in Sachen

Staatsanwaltschaft See/Oberland,
Anklägerin

gegen

A._____,
Beschuldigte

verteidigt durch Rechtsanwältin Dr. iur. X._____

betreffend **Grobe Verletzung der Verkehrsregeln** (begründete Fassung)

Anklage:

Die Anklageschrift der Staatsanwaltschaft See / Oberland vom 25. September 2025 (act. 1/16) ist diesem Urteil beigeheftet.

Anträge:

1. Die Anklagebehörde: (act. 1/16 S. 3 f.)

   - Schuldspruch im Sinne der Anklage
   - Bestrafung mit einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu Fr. 330.– (entsprechend Fr. 6'600.–) sowie einer Busse von Fr. 1'700.–
   - Gewährung des bedingten Strafvollzugs unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren
   - Festsetzung einer Ersatzfreiheitsstrafe von 6 Tagen bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse
   - Kostenauflage (Kosten, inkl. Gebühr für das Vorverfahren von Fr. 1'980.–)

2. Die erbetene Verteidigung: (act. 20)

   "1. Meine Mandantin sei von Anklage der fahrlässigen groben Verletzung von Verkehrsregeln wegen angeblicher Rotlichtmissachtung und Unachtsamkeit sowie der angeblich deswegen verursachten Kollision mit einem LKW und abstrakter Gefährdung weiterer Verkehrsteilnehmer freizusprechen.

   2. Ihr sei Schadenersatz in Höhe von insgesamt CHF 4'280.10 für die Einholung von Fachauskünften zur Zuverlässigkeitstechnik von Lichtsignalanlagen bei Herrn Prof. Dr. B._____ und bei Herrn Prof. Dr. C._____ auszurichten.

   3. Für die anwaltlichen Bemühungen im Untersuchungs- und Gerichtsverfahren sei einschliesslich heutiger Hauptverhandlung und Urteilsbesprechung eine Prozessentschädigung inkl. MwSt in Höhe von gesamthaft CHF 38'297.10 zuzusprechen.

   4. Die Kosten des Untersuchungs- und Gerichtsverfahrens seien vollumfänglich auf die Staatskasse zu nehmen."

3. Die Beschuldigte: (Prot., sinngemäss)

   - Entscheid gemäss den Anträgen der erbetenen Verteidigung

Erwägungen:

1. Prozessuales

1.1. Die Staatsanwaltschaft See / Oberland (nachfolgend Staatsanwaltschaft) erhob am 25. September 2025 Anklage und überwies die Akten an das hiesige Gericht (act. 1/16 und act. 1/17).

1.2. Mit Verfügung vom 30. Oktober 2025 wurde zur Hauptverhandlung auf den 10. Februar 2026 vorgeladen. Im Rahmen dessen wurde den Parteien Frist für das Stellen allfälliger Beweisanträge angesetzt (act. 2).

1.3. Mit Schreiben vom 9. Januar 2026 stellte die Verteidigerin weitere Beweisergänzungsanträge (act. 8 und act. 9/1-28), welche mit Verfügung vom 26. Januar 2026 gutgeheissen wurden (act. 13).

1.4. Mangels ordnungsgemässer Zustellung der Vorladung an die Beschuldigte persönlich bzw. auf Wunsch der Verteidigung wurde den Parteien die Ladung für die Verhandlung vom 10. Februar 2026 abgenommen (vgl. act. 15). Mit Verschiebungsanzeige vom 5. Februar 2026 wurde der neue Verhandlungstermin auf den 9. März 2026 festgesetzt (act. 16).

1.5. Zur Hauptverhandlung am 9. März 2026 erschien die Beschuldigte persönlich in Begleitung ihrer erbetenen Verteidigerin (Prot. S. 6 ff.). Das Urteil wurde gleichentags an der Hauptverhandlung mündlich eröffnet und begründet (Prot. S. 23).

2. Sachverhalt

2.1. Anklagevorwurf

Die Staatsanwaltschaft wirft der Beschuldigten vor, sich durch das in der Anklageschrift (act. 1/16) umschriebene Verhalten der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG sowie Art. 68 Abs. 1bis SSV schuldig gemacht zu haben.

2.2. Bestrittene und unbestrittene Sachverhaltselemente

2.3. Unbestritten ist, dass die Beschuldigte am 24. Juli 2024 um ca. 16:01 Uhr den Personenwagen Audi Q5, ZH 1, von D._____ herkommend über die E._____-strasse in Richtung F._____ lenkte (act. 1/9 Antwort 10, Prot. S. 13). Verkehrstechnisch handelt es sich hierbei um die Spur "12" (act. 1/3). Weiter unbestritten ist, dass der Fahrer des Lastwagens Scania G490 LB, ZH 2, G._____, gleichzeitig auf der A15 auf die E._____-strasse in Richtung D._____ losfuhr (act. 1/1/1 S. 3, Prot. S. 13), wobei es sich verkehrstechnisch um die Spur "28" handelt (act. 1/3). Die aus dieser Ausgangslage resultierende Kollision, wodurch an beiden Fahrzeugen Sachschäden entstanden sind, ist ebenso unbestritten (Prot. S. 13,). Bestritten wird von der Beschuldigten allerdings die Sachverhaltsdarstellung in der Anklage betreffend den Hergang bzw. die Gründe für die Kollision der beiden Fahrzeuge. Konkret bestreitet die Beschuldigte, dass die Ampel der Spur 12 bereits während 5.3 Sekunden eine Rotphase angezeigt habe, als sie diese überfahren habe. Sie sei bei Grün in die Kreuzung gefahren (Prot. S. 13). Daher wird im folgenden zu prüfen sein, ob die bestrittenen Sachverhaltselemente erstellt werden können. Insbesondere gilt es zu eruieren, ob die betreffende Lichtsignalanlage auf der Spur der Beschuldigten Rot angezeigt hatte, als die Beschuldigte daran vorbeifuhr. Grundlagen der Sachverhaltserstellung

Das Gericht legt in 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). Bestehen unüberwindliche Zweifel daran, dass die tatsächlichen Voraussetzungen der angeklagten Tat erfüllt wurden, so geht das Gericht von der für die beschuldigten Person günstigeren Sachlage aus (Art. 10 Abs. 3 StPO).

2.4. Übersicht Beweismittel

Es liegen insbesondere die folgenden Beweismittel im Recht:

- Verkehrstechnischer Bericht der Kantonspolizei Zürich vom 30. Juli 2024 (act. 1/3)
- Polizeirapport vom 30. August 2025 (act. 1/1/1)

- diverse Akten des Tiefbauamtes (act. 1/7/1-15)
- Aktennotiz der Staatsanwaltschaft betreffend Abklärungen zu weiteren Unfällen (act. 1/8)
- Aufnahmen der zwei Dashcams (act. 1/5 und act. 1/6)
- ergänzend eingereichte Unterlagen der Verteidigung (act. 1/10/3 und act. 9/1-28 sowie act. 21/1-13)
- Einvernahmen der Beschuldigten durch die Polizei (act. 1/4), die Staatsanwaltschaft (act. 1/9) sowie anlässlich der Hauptverhandlung (Prot. S. 6 ff.)
- polizeiliche Befragung der Auskunftspersonen vom 24. Juli 2024.

2.5. Prüfung und Auswertung der Lichtsignal-Steuerung vom 30. Juli 2024 (act. 1/3)

2.5.1. Die Analyse der gesicherten Steuergeräte-Daten der Lichtsignalanlage (nachfolgend LSA) 185 durch Fw H._____ der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich (act. 1/3, nachfolgend Prüfbericht) hält fest, dass weder die Protokolle Betrieb und Störungen (act. 1/7/11 und act. 1/7/12) noch die Überprüfung der Aufzeichnung der Grünzustände mit einem Analyseprogramm Anhaltspunkte für Unregelmässigkeiten der Lichtsignal-Steuerung zum Unfallzeitpunkt ergeben hätten.

2.5.2. Das System basiere auf einer Mikroprozessor-Steuerung, welche die korrekte Schaltfolge der LSA permanent überwache. Eine im Steuergerät der Anlage integrierte elektrische Verriegelung verunmögliche den gleichzeitigen Grünzustand von feindlichen Fahrstreifen (act. 1/3 S.1). Dazu verweist der Prüfbericht auf das dem Prüfbericht angehängte Schreiben des Tiefbauamts vom 25. März 2019. Demgemäss verhindere das Sicherheitskonzept des Steuergeräts zuverlässig verkehrsgefährdende Signalzustände und Fehleinwirkungen. Die LSA's würden softwareseitig, als auch schwach- und starkstromseitig Verriegelungen besitzen, die z.B. ein feindliches Grün ausschliessen würden. Eine Rückspannungsüberwachung verhindere eine falsche Ampelsteuerung (Kabeldefekt etc.)(act. 1/3 S. 8).

2.5.3. Aus dem Prüfbericht gehe für den relevanten Zeitraum eine Rotlichtmissachtung der Position 00007 auf Spur 12 um 16:01:15 Uhr hervor. Zum Zeitpunkt der Rotlichtmissachtung hätten die Ampeln der Spur 12 bereits 5.3 Sekunden Rot

angezeigt, während die Ampeln der Spur 28 seit 3.3 Sekunden Grün angezeigt hätten (act. 1/3 S. 2 und act. 1/7/13).

2.5.4. Der Prüfbericht kommt daher zum Schluss, dass aufgrund der Datenauswertung davon ausgegangen werden müsse, dass die Rotlichtmissachtung (Position 00007) um 16:01:15 Uhr auf der Spur 12 zum vorliegenden Verkehrsunfall geführt habe.

2.6. Akten des Tiefbauamts (act. 1/7/1-15)

2.6.1. Allgemeines

2.6.2. Die Akten des Tiefbauamts des Kantons Zürich enthalten diverse Aktenstücke betreffend den Zustand der LSA 185. Auf diese ist daher im Folgenden näher einzugehen. Lampenservice (act. 1/7/2, 5 und 7)

2.6.2.1. Die Beilagen der Wartungsabrechnung für den Lampenservice vom 14. Juni 2023 (act. 1/7/2), die Beilagen der Wartungsrechnung für den Lampenservice vom 12. November 2024 (act. 1/7/5) und die Beilagen der Wartungsrechnung für den Lampenservice vom 24. März 2025 (act. 1/7/7) bezeichnen den Zustand der Anlagen von Juni 2023 bis März 2025 konstant als gut und lassen mangels gegenteiliger Angaben und Bemerkungen der jährlichen Rapporte keine Rückschlüsse auf einen nicht ordnungsgemässen Zustand der LSA zu.

2.6.3. Aussenanlagenservice (act. 1/7/3)

2.6.3.1. Auch die Wartungsabrechnung samt Beilagen für den Aussenanlageservice vom 14. Juni 2023 (act. 1/7/3) vermag das Bild des ordnungsgemässen Zustandes der LSA nicht zu schmälern. So wird der Zustand der Aussenanlage ebenfalls als gut beurteilt. Mängel werden nicht aufgeführt.

2.6.4. Sicherheitsnachweis SiNA (act. 1/7/4)

Mit Sicherheitsnachweis vom 13. Juni 2024 (Kontrolldatum: 17. April 2024) wurde unter anderem bestätigt, dass die Installationen der LSA 185 gemäss der Verordnung über elektrische Niederspannungsinstellationen und den gültigen Normen

geprüft worden seien und den anerkannten Regeln der Technik entsprechen würden. Auch diesem Dokument lassen sich rund drei Monate vor der Kollision keine Anhaltspunkte für eine nicht ordnungsgemäss funktionierende LSA entnehmen.

2.6.5. Steuergeräteservice (act. 1/7/6 und 9)

2.6.5.1. Die Wartungsrechnung samt Beilagen für den Steuergeräteservice vom 12. November 2024 (act. 1/7/6) und die Wartungsabrechnung samt Beilagen für den Steuergeräteservice vom 12. Mai 2021 (act. 1/7/9) geben ebenfalls Aufschluss über den Zustand der LSA 185. Die Wartungsprotokolle halten fest, dass der allgemeine Zustand des Steuergeräts der LSA 185 am 12. Mai 2021 bzw. am 12. November 2024 und damit sowohl vor als insbesondere auch nach dem Unfall als gut zu qualifizieren gewesen sei. Hinweise auf Unregelmässigkeiten in Bezug auf das Funktionieren des Steuergeräts der LSA 185 lassen sich diesen Dokumenten nicht entnehmen.

2.6.6. Logbuchauszüge (act. 1/7/11,12 und 14)

2.6.6.1. Die anlässlich der Datensicherung zum Verkehrsunfall erhaltenen Logbucheinträge ermöglichen Rückschlüsse auf die Ereignisse, welche durch das Steuerungsgerät registriert wurden.

2.6.6.2. Das Logbuch Betrieb zeigt am 24. Juli 2024 um 16:15:57 Uhr bei Position 00005 die Meldung "Befehle aktiv von Handsteuerung - Ein" an (act. 1/7/11). Dieser Eintrag stimmt mit der Meldung 00001 "Blinken Handsteuerung - Ein" aus dem Logbuch Störungen überein (act. 1/7/12). Dem Polizeirapport vom 30. August 2024 ist dem entsprechend zu entnehmen, dass die LSA durch die Polizei im fraglichen Zeitpunkt manuell auf Blinkbetrieb/Gelbblinken geschaltet worden sei (act. 1/1/1). Die letzte Meldung davor zeigt im Logbuch Betrieb um 12:37:28 Uhr bei Position 00006 "Lokalbetrieb - Ein" (act. 1/7/11) an. Dies wiederum deckt sich mit den Angaben im Polizeirapport, wonach bei Eintreffen der Polizeipatrouille die LSA im Normalbetrieb bzw. nicht auf Blinkbetrieb/Gelbblinken gewesen sei (act. 1/1/1).

2.6.6.3. Weder für den Unfallzeitpunkt (act. 1/7/11 und act. 1/7/12) noch am 6. August 2024 (act. 1/7/14) sind gemäss den vorliegenden Unterlagen Störungsmeldungen ersichtlich.

2.6.7. Statistik Rotfahrer (act. 17/7/13)

Die durch die Auswertung des Steuergerätes erlangte Statistik Rotfahrer (act. 1/7/13) zeigt den Angaben im Prüfbericht (act. 1/3) entsprechend eine am 24. Juli 2024 um 16:01:15 Uhr registrierte Überfahrt.

2.7. Dashcam-Aufnahmen (act. 1/5 und act. 1/6)

Aus den elektronischen Untersuchungsakten gehen zwei Aufnahmen der Kollision hervor, die mittels Dashcam aufgenommen wurden (act. 1/5 und act. 1/6). Die Verteidigung macht geltend, dass diese nicht zulasten der Beschuldigten verwertbar seien (act. 20 S. 20). Dem ist unter Hinweis auf BGE 146 IV 226 E. 2 ff., wonach private Dashcamaufnahmen nicht zur Aufklärung von Straftaten gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG herangezogen werden dürfen, zuzustimmen.

2.8. Fotodokumentation der Verteidigung betreffend Leuchtkraft LSA (act. 1/10/3/1/1-12 und act. 9/1-28)

Von der Verteidigung wurden im Rahmen von Beweisergänzungsanträgen zahlreiche Fotos der LSA 185 vom 6. August 2024, ca. 15:30 Uhr (vgl. act. 8 S. 4) eingereicht, die die zeitweiligen Fehlfunktionen der Anlage belegen sollen (act. 1/10/3/1/1-12 und act. 9/1-28). Darauf sind die Ampeln der LSA auf der Spur 12 in unterschiedlichen Anzeigekonstellationen zu sehen.

2.9. Fotodokumentation der Verteidigung betreffend weitere Kollisionen (act. 1/10/3/2/1-7)

2.9.1. Dem Gericht liegen weiter von der Verteidigung eingebrachte Fotoaufnahmen (act. 1/10/3/2/1-7) sowie die Aktennotiz der Staatsanwaltschaft betreffend Abklärungen weiterer Unfälle im Zeitraum Juli bis September 2024 (act. 1/8) vor. Aus der Aktennotiz geht hervor, dass es im besagten Zeitraum zu keinen weiteren, der Polizei gemeldeten Unfällen gekommen sei.

2.9.2. Die Verteidigung macht hingegen geltend, dass sie weitere Unfallspuren an der Kreuzung habe feststellen und dokumentieren können (act. 1/10/1 S. 2, act. 1/10/3/2/1-7). Die von ihr eingereichten Fotos zeigen verschiedene Schäden wie bspw. umgeknickte Strassenschilder oder einen aufgerissenen Bodenbelag im Bereich der hier interessierenden LSA.

2.10. Expertenauskünfte der Verteididung (insbesondere act. 21/7 und act. 21/10)

2.10.1. Unter dem Titel "Reliability Engineering" macht die Verteidigung diverse Ausführungen über die Zustandsentwicklung von technischen Anlagen, worunter auch LSA's fallen würden, insbesondere zu deren Sicherheit, Zuverlässigkeit und dem Verschleiss. Hierzu werden insbesondere Ausführungen aus einem Werk von I._____ (act. 21/7) zur Zuverlässigkeitstechnik sowie eine Fachauskunft von Prof. em. ETH Dr. Ing. habil. C._____ vorgebracht (act. 20 S. 12 ff.). Im Rahmen dieser Fachauskunft beantwortet Prof. em. ETH Dr. Ing. habil. C._____ 9 (theoretische) Fragen zur Zuverlässigkeit bzw. zur Funktionsweise von LSA's. Eine konkrete Bezugnahme auf die vorliegend infrage stehende LSA nimmt dieser jedoch nicht vor (act. 21/10).

2.11. Aussagen der Beteiligten

2.11.1. Vorab ist hier festzuhalten, dass allen Beteiligten grundsätzlich Glaubwürdigkeit zu attestieren ist bzw. diese nicht eingeschränkt ist. Massgebend ist aber ohnehin die Glaubhaftigkeit der konkreten, im Prozess relevanten aussagen.

2.11.2. Anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 29. August 2024 bestritt die Beschuldigte, dass die Ampel rot angezeigt habe. Sie erklärte mehrfach, dass sie bei grün über die Ampel gefahren sei (act. 1/1/1, act. 1/4 Antwort 3, 4, 6, 21, 24, 40, 42, 48, 50, 51, 52, 53, 57). Die Beschuldigte führte aus, dass sämtliche drei Ampeln der Spur 12 Grün angezeigt hätten, als sie in die Kreuzung hineingefahren sei (act. 1/4 Antwort 21-24).

2.11.3. Diese Aussagen wiederholte die Beschuldigte anlässlich der staatsanwaltschaftlichen (Schluss-)Einvernahme vom 22. Mai 2025. Sie bestritt weiterhin,

dass die Ampel Rot angezeigt habe (act. 1/9 Antwort 6, 35, 36, 43, 60, 67). Die Beschuldigte betonte dabei, sie sei sich zu "300% sicher", dass alle drei Ampeln Grün angezeigt hätten (act. 1/9 Antwort 35 und 44). Weiter gab sie an, die Strecke gut zu kennen und deswegen konzentriert und mit Bremsbereitschaft unterwegs gewesen zu sein (act. 1/9 Antwort 22 - 25).

2.11.4. Auch anlässlich der Hauptverhandlung vom 9. März 2026 stellte sich die Beschuldigte auf den Standpunkt, dass alle drei Ampeln Grün angezeigt hätten (Prot. S. 14).

2.11.5. Der am 24. Juli 2024 anlässlich der Tatbestandsaufnahme durch die Kantonspolizei Zürich einvernommene G._____ sagte aus, von der A15 kommend als erstes Fahrzeug vor der LSA gestanden zu sein. Nachdem die LSA auf Grün geschaltet habe, sei er losgefahren und habe nach links in die E._____-strasse einbiegen wollen. In diesem Moment habe sich die Kollision mit der von der E._____-strasse herkommenden Beschuldigten ereignet. Nach Ansicht von G._____ hätte dieser nichts machen können, um den Unfall zu verhindern (act. 1/1/1 S. 3).

2.11.6. Ebenso im Rahmen der Tatbestandsaufnahme durch die Kantonspolizei Zürich sagte J._____ als Auskunftsperson aus, an dritter Stelle hinter dem Lastwagen von G._____ still gestanden zu haben. Nachdem die LSA auf Grün gewechselt und sich die Kolonne in Bewegung gesetzt habe, habe er beobachtet, wie der weisse Audi von der E._____-strasse herkommend mit dem auf der Kreuzung befindlichen Lastwagen kollidiert sei. Der Lastwagen auf seiner Spur habe definitiv Grün gehabt und sei zwischen 20 bis 30 km/h schnell gewesen. Zur Geschwindigkeit des Audis konnte die Auskunftsperson keine Angaben machen, ausser, dass sich dieser noch zirka 20 Meter hinter der LSA befunden habe als der Lastwagen losgerollt sei (act. 1/1/1 S. 3).

2.11.7. Als dritte Auskunftsperson unterstreicht auch K._____die Aussage, dass die Ampel von der A15 kommend auf Grün geschaltet und sich der Lastwagen in Bewegung gesetzt habe. Als sich der LKW auf der Kreuzung befunden habe, habe er den von D._____ herkommenden PW gesehen, der kurz darauf mit dem Lastwagen kollidiert sei. Während der Lastwagen nicht schnell unterwegs gewe-

sen sei, habe die Audi-Lenkerin eine Geschwindigkeit von zirka 50 bis 60 km/h gehabt.

2.11.8. Kein Anspruch auf Parteiöffentlichkeit besteht im polizeilichen Ermittlungsverfahren, soweit es sich um selbständige Ermittlungen nach Art. 306 f. handelt. Entsprechend sind die hier gemachten Aussagen von Auskunftspersonen grundsätzlich verwertbar, jedoch ist dem Konfrontationsrecht Rechnung zu tragen (BSK-StPO-SCHLEIMINGER/SCHAFFNER, 3. Aufl., Basel 2023, Art. 147 N 12). Den Konfrontationsanspruch geltend zu machen, obliegt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts der Verteidigung (Urteil des BGer 6B_1196/2018 vom 6. März 2019). Da vorliegend keine Konfrontation verlangt wurde, sind die Aussagen der Auskunftspersonen verwertbar. Zumal diese auch nicht bestritten wurden.

2.12. Sachverhaltserstellung im engeren Sinn

2.12.1. Gemäss Bericht der Verkehrspolizei des Kantons Zürich sowie dem Schreiben des Tiefbauamts des Kantons Zürich sind die Lichtsignalanlagen an Staatsstrassen im Kanton Zürich mit Verriegelungen ausgestattet, die Grün auf feindlichen Spuren ausschliessen (act. 1/3). Alle drei Auskunftspersonen machen übereinstimmend geltend, dass die Ampel auf der Spur 28 unmittelbar vor der Kollision Grün angezeigt habe (act. 1/1/1 S. 3 f.). Dieser Umstand wird von der Beschuldigten denn auch nicht bestritten. Es ist vorliegend somit erstellt, dass G._____ auf seiner Spur 28 Grün hatte.

2.12.2. Dem Prüfbericht lässt sich entnehmen, dass die infrage stehende Lichtsignalanlage mit einer Rotfahrer-Registratur ausgerüstet ist (act. 1/3 S. 2). Werden die sich im Fahrbahnbelag befindlichen Induktionsschleifen/Detektoren während einer Grün-Phase erfasst, erfolgt im Umkehrschluss keine Aufzeichnung. Vorliegend wurde am 24. Juli 2024 auf der Position 000007 auf der Spur 12 um 16:01:15 eine 5.3-sekündige Rotlichtfahrt registriert und aufgezeichnet.

2.12.3. Von Seiten der Beschuldigten wurde nie eingewendet, dass es nichtsie gewesen sei, die diesen Logbucheintrag um 16:01:15 Uhr in der Statistik Rotfahrer ausgelöst habe. Wenn von der Prämisse ausgegangen werden kann, dass die

Ampel ordnungsgemäss funktioniert hat, dann muss die Beschuldigte das Rotlicht um 5.3 Sekunden überfahren haben und die von ihr geltend gemachte Grün-Grün-Phase wäre folglich nicht möglich gewesen.

2.12.4. Die Verteidigung stellt sich jedoch zusammengefasst auf den Standpunkt, die LSA habe Fehlfunktionen aufgewiesen, die im Tatzeitpunkt zu einem Grün-Grün-Konflikt geführt hätten. Darauf ist im Folgenden näher einzugehen.

2.12.5. Den beigezogenen Logbüchern kann entnommen werden, dass weder das Logbuch Betrieb noch das Logbuch Störungen Anhaltspunkte zu Unregelmässigkeiten bzw. Störungsmeldungen der LSA zum Unfallzeitpunkt zeigen (act. 1/7/11, 12 und 14). Der Prüfbericht hält mit dieser Beobachtung übereinstimmend Folgendes ausdrücklich fest: "Weder das Protokoll (Betrieb/Störungen) noch die Überprüfung der genannten Aufzeichnung der Grünzustände mit einem Analyseprogramm ergaben Anhaltspunkte über Unregelmässigkeiten der Lichtsignal-Steuerung zum Unfallzeitpunkt." Der Prüfbericht erscheint nachvollziehbar und es sind keine Anhaltspunkte erkennbar, wonach nicht darauf abgestellt werden könnte.

2.12.6. Die Verteidigung begründet die angeblich vorliegende Fehlfunktion an der LSA, welche überdies denn auch nicht in den Logbüchern angezeigt worden sei, unter anderem mit einer mangelhaften Wartung der Anlage. In Bezug auf den Lampenservice kann festgehalten werden, dass dieser (wie gemäss Tiefbauamt vorgesehen, act. 1/7/15) jeweils einmal jährlich stattgefunden hat und dabei der Zustand der Anlagen sowohl vor als auch nach dem Unfall jeweils als gut bescheinigt wurde (act. 1/7/2, 5 und 7). Die Revision der Aussenanlage vom 14. Juni 2023 (welche gemäss Tiefbauamt alle 5 Jahr vorzunehmen ist, act. 1/7/15) bescheinigt ebenfalls einen guten Zustand (act. 1/7/3). Auch dem Sicherheitsnachweis (SiNA) lässt sich nichts Gegenteiliges entnehmen (act. 1/7/4).

2.12.6.1. Die Verteidigung macht weiter geltend, dass der Steuergeräteservice zum Unfallzeitpunkt überfällig gewesen sei (act. 20 S. 16)

2.12.6.2. Nach dem Schreiben des Tiefbauamtes (act. 1/7/15) ist das Steuergerät der LSA alle drei Jahre der Kontrolle zu unterziehen. Der letzte Steuergeräteservice vor dem Unfall fand am 12. Mai 2021 statt (act. 1/7/8). Der darauffolgende Steuergeräteservice wurde am 12. November 2024 durchgeführt (act. 1/7/6). Wenngleich diese Kontrolle rund ein halbes Jahr zu spät erfolgt ist, kann daraus nicht einfach so auf ein nicht ordnungsgemässes Funktionieren der Anlage geschlossen werden. Selbst eine nie gewartete Anlage kann einwandfrei funktionieren. Im Zeitpunkt des Unfalls war die Kontrolle des Steuerungsgerätes sodann erst seit zweieinhalb Monaten fällig. Bei einer vorgesehen Prüfung alle 36 Monate fällt dies nicht ins Gewicht. Ein nicht ordnungsgemässes Funktionieren des Steuerungsgerätes wurde sodann am 12. November 2024 und damit lediglich vier Monate nach dem Unfall nicht festgestellt. Im Gegenteil: Die Wartungsrechnung samt Beilagen für den Steuergeräteservice vom 12. November 2024 (act. 1/7/6) belegt, dass der Zustand der Anlage weiterhin als "gut" eingestuft wurde. Dabei wurden unter anderem die Detektoren kontrolliert und ein Lampentest durchgeführt. Im Anschluss daran konnte das Steuerungsgerät ohne jegliche Reparaturen bzw. den Austausch wesentlicher Bestandteile weiterbetrieben werden.

2.12.6.3. Wohl lediglich ein schwerwiegender Defekt am Steuergerät hätte einen Grün-Grün-Konflikt auslösen können, ist es doch gerade die Kernaufgabe eines Steuergeräts bzw. einer LSA, die gleichzeitige Freigabe feindlicher Fahrbahnen zu verhindern. Da nach der Kollision kein solcher gefunden werden konnte, ist auf die einwandfreie Funktionsfähigkeit des Steuergeräts zu schliessen.

2.12.7. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es sich zwar um ein älteres Modell einer LSA handelt, diese jedoch regelmässig, umfassend und von verschiedenen Personen gewartet wurde und dabei jeweils keine Hinweise auf Fehlfunktionen festgestellt werden konnten. Daran vermögen auch die Badewannenkurve nach I._____ bzw. die theoretische Fachauskunft von Prof. em. ETH Dr. Ing.habil C._____ zum Thema "Reliability Engineering" (act. 21/10) nichts zu ändern, da diese Ausführungen nicht die konkret infrage stehende LSA betreffen.

2.12.8. Weiter bringt die Verteidigung vor, dass sie selbst Fehlfunktionen der LSA beobachtet habe. Von der Verteidigung wurden im Rahmen von Beweisergän-

zungsanträgen Fotos der hier interessierenden LSA 185 vom 6. August 2024, ca. 15:30 Uhr (vgl. act. 8 S. 4) eingereicht, welche die zeitweiligen Fehlfunktionen der Anlage belegen sollen (act. 1/10/3/1/1-12 und act. 9/1-28).

2.12.9. Die Fotos vom 6. August 2024 sollen gemäss Verteidigung stochastisch auftretende Fehlfunktionen der LSA 185 aufzeigen und deren willkürlich wechselnden und unvorhersehbaren Ablauf der Lichtsignalfolge darstellen (act. 8 S. 2). Die Anlage habe sowohl am 24. Juli 2024 als auch am 6. August 2024 nicht auf Gelbblinken umgeschaltet, obwohl die Ampel Fehlfunktionen aufgewiesen hätte (act. 20 S. 11 und S. 20). Es habe zudem festgestellt werden können, dass die LSA nicht wie im Normalbetrieb vorgesehen durch das gleichzeitige Aufleuchten aller drei Ampeln in gleicher Farbe mit gleicher Stärke erfolgt sei (act. 8 S. 3).

2.12.10. Die Verteidigung macht insbesondere geltend, dass die rechte der drei Ampeln nicht geleuchtet habe (siehe dazu act. 9/15). Gemäss der Auskunft des Tiefbauamts sei diese rechte Ampel für die Registrierung des Steuergeräts massgeblich (act. 20 S. 11 unter Verweis auf act. 1/7/15). Bei einem Ausfall der rechten Ampel hätte die LSA in den gelb blinkenden Modus schalten müssen, was jedoch sowohl am 24. Juli 2024 sowie am 6. August 2024 nicht erfolgt sei (act. 20 S. 11).

2.12.11. Hier kann offen bleiben, ob die Ampel auf der rechten Seite am 6. August 2026 ein farblich ausreichend ausgeprägtes Rot anzeigte oder nicht. Die Beschuldigte hat mehrfach betont, dass am Unfalltag beim Befahren der Kreuzung alle drei Leuchten der Lichtsignalanlage hell und Grün geleuchtet hätten (act. 1/4 Antwort 21-24 und Prot. S. 14). Die Vorbringen, dass die Ampeln dunkel oder nur sehr schwach geleuchtet hätten, sind für den Zeitpunkt des Unfalls somit nicht massgeblich. Die Aufnahmen vom 6. August 2024 vermögen über den Zustand der LSA 185 am 24. Juli 2024 nichts auszusagen. Offen bleiben kann weiter, ob die gezeigten Bilder tatsächlich Situationen abbilden, in denen eine Fehlermeldung hätte angezeigt werden müssen oder ob die Fotos der Ausfälle der rechten Ampel bspw. jeweils in einer Millisekunde zwischen dem jeweiligen Farbwechsel erfolgt sind.

2.12.12. Die Verteidigung macht weiter geltend, dass sie weitere Unfallspuren an der Kreuzung habe feststellen und dokumentieren können (act. 1/10/1 S. 2, act. 1/10/3/2/1-7) Diese eingereichten Bilder belegten, dass es nach dem Unfall der Beschuldigten zu neuen, teils schweren Kollisionen auf der gleichen Kreuzung gekommen sei, die auf eine zumindest zeitweise nicht ordnungsgemäss funktionierende Signalanzeige zurückzuführen seien (act. 1/10/1 S. 2, act. 20 S. 5). Aus den eingereichten Unterlagen sind zwar Schäden an der Unfallstelle erkennbar, allerdings stehen diese gemäss den vertieften Abklärungen der Kantonspolizei Zürich nicht im Zusammenhang mit der LSA 185 (act. 1/8). Die von der Verteidigung vorgebrachten Argumente bezüglich weiterer Unfälle lassen keinerlei Rückschlüsse über den Grün- oder Rotzustand der LSA im Zeitpunkt des Unfalls zu.

2.12.13. In Würdigung aller Umstände bestehen keine erheblichen, nicht zu unterdrückenden Zweifel daran, dass die Beschuldigte am 24. Juli 2024 um ca. 16:01 Uhr auf der Fahrspur (Spur 12) bei Rot über die Kreuzung fuhr, wo sie mit dem Lastwagen des ihr auf der feindlichen Fahrspur der A15 (Spur 28) entgegenkommenden G._____ kollidierte. Es ist schlicht nicht denkbar, dass die von der Verteidigung behaupteten fundamentalen Fehlfunktionen der LSA 185 bei keiner einzigen (regelmässig durchgeführten) Kontrolle entdeckt worden sein soll und sich dieser Fehler überdies trotz der hohen Verkehrsintensität auf dieser Kreuzung einzig bei der Beschuldigten gezeigt hätte. Der in der Anklageschrift umschriebene Sachverhalt ist somit erstellt. Für die rechtliche Würdigung ist daher im Folgenden vom Sachverhalt gemäss Anklageschrift auszugehen.

3. Rechtliche Würdigung

3.1. Die Staatsanwaltschaft würdigt das Verhalten der Beschuldigten – Missachtung des Rotlichtsignals – in rechtlicher Hinsicht als fahrlässige grobe Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 SVG, Art. 27 Abs. 1 SVG sowie Art. 68 Abs. 1^{bis} SSV (act. 1/16 S. 3).

3.2. Gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG haben die Verkehrsteilnehmer Signale und Markierungen zu befolgen. In Art. 68 SSV werden die Art und die Bedeutung der Lichtsignale geregelt, wobei gem. Abs. 1 rotes Licht "Halt" bedeutet.

3.3. Der Tatbestand der groben Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und dadurch die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet (BGE 130 IV 32 E. 5.1). Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist dabei nicht erst bei einer konkreten, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben (BGE 131 IV 133 E. 3.2). Lichtsignale stellen nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschriften dar, deren Verletzung in der Regel objektiv als grobe Verkehrsregelverletzung qualifiziert wird (vgl. BGE 123 IV 88 E. 3a; 118 IV 84 E. 2b; BGer 6B_324/2012 vom 27. September 2012 E. 3.4). Da die anderen Verkehrsteilnehmer auf die Verkehrsregelung durch Lichtsignale vertrauen, schafft die Missachtung eines Lichtsignals regelmässig eine mindestens abstrakte erhöhte Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer (WEISSENBERGER, Kommentar SVG und OBG, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2015, Art. 90 SVG N 77). So wird eine erhöhte abstrakte Gefahr etwa bereits dann bejaht, wenn der Fahrzeuglenker bei übersichtlichen Verkehrsverhältnissen in einer verkehrsarmen Zeit das Rotlicht übersieht (BGE 118 IV 285 E. 3b) oder bei Rotlicht eine Kreuzung befährt, ohne die Gewissheit zu haben, dass sie verkehrsfrei ist (BGE 118 IV 84 E. 2b).

3.4. Wie oben bereits dargelegt, ist als erstellt zu erachten, dass die Beschuldigte das angezeigte Rotlicht missachtet hat und bei Rot über die Kreuzung fuhr. Im Sinne der Rechtsprechung schuf die Beschuldigte durch die Missachtung des Rotlichts somit eine erhöhte abstrakte Gefahr. Durch die nachfolgende Kollision der Beschuldigten mit dem ihr korrekt entgegenkommenden G._____ hat sich die geschaffene abstrakte erhöhte Gefährdung zudem verwirklicht, weshalb das Vorliegen einer konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ohne weiteres bejaht werden kann. Somit ist der objektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt.

3.5. Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässiger Begehung mindestens grobe Fahrlässigkeit (BGE 142 IV 93 E. 3.1). Diese ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kann aber auch vorliegen, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, mithin unbewusst fahrlässig handelt. In solchen Fällen ist grobe Fahrlässigkeit zu bejahen, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht und daher besonders vorwerfbar ist (BGE 131 IV 133 E. 3.2). Dabei ist das inkriminierte Verhalten je eher als rücksichtslos einzustufen, desto schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt (Urteil des BGer 6B_324/2012 vom 27. September 2012 E. 3.4). Für die Annahme der Grobfahrlässigkeit ist nicht erforderlich, dass der Täter aus egoistischen Motiven wie etwa aus Zeitdruck, Ungeduld oder Leichtsinn gehandelt hat. Vielmehr genügt das Vorliegen von objektiven Merkmalen, wenn keine besonderen Umstände hinzukommen, die den in der Person des Fahrzeuglenkers liegenden Grund des momentanen Versagens erkennen und in einem milderen Licht erscheinen lassen (vgl. Urteil des OGer ZH SB110689 vom 12. März 2012 E. 4.3.5).

3.6. Die Staatsanwaltschaft wirft der Beschuldigten vor, dass sie ihr Fahrzeug nicht mit der ihr obliegenden Aufmerksamkeit gelenkt und gebührend auf die Lichtsignale geachtet hätte, was ihr ohne weiteres möglich gewesen wäre (act. 1/16 S. 2). Die Beschuldigte hingegen macht geltend, sie habe auf Spur 12 freie Fahrt gehabt, wodurch sie keine Verkehrsregel verletzt und auch nicht fahrlässig gehandelt habe. Sie war nach eigenen Aussagen stets konzentriert und hat Bremsbereitschaft gehalten.(vgl. act. 1/4 Antwort 17, 19 und 20; act. 1/9 Antwort 20, Prot. S. 14 und 16). Erstellt ist gemäss vorstehenden Erwägungen, dass die Beschuldigte übersah, dass ihr Lichtsignal tatsächlich schon während 5.3 Sekunden Rot anzeigte, als sie in die Kreuzung einfuhr. Sie realisierte zudem auch nicht, dass auf der Gegenfahrbahn bereits Fahrzeuge verkehrten. Dies zeugt von erheblicher Unachtsamkeit. Denn gerade diese Kreuzung mit Einmündungen von drei Seiten mit je zwei bzw. drei Spuren setzt eine grosse Aufmerksamkeit aller

Verkehrsteilnehmer voraus. Dass die Beschuldigte das für sie geltende Rotlicht nicht gehörig beachtete, überschreitet vorliegend das Mass einer nur pflichtwidrigen Unvorsichtigkeit und erscheint deshalb als grobfahrlässig. Hätte die Beschuldigte tatsächlich die für ihren Fahrstreifen geltende Ampel mit immerhin drei separaten Leuchten für die gleiche Fahrspur beim Aufbringen der gebotenen Aufmerksamkeit beachtet, hätte sie realisiert, dass ihre Ampel auf Rot stand. Ebenso hätte sich die nachfolgende Kollision voraussehen und vermeiden lassen.

3.7. Es sind weder Rechtfertigungs- noch Schuldausschlussgründe ersichtlich. Dementsprechend ist die Beschuldigte der fahrlässigen groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG sowie Art. 68 Abs. 1bis SSV schuldig zu sprechen.

4. Strafzumessung

4.1. Strafrahmen

Verletzungen von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG werden mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft. Soweit das Strassenverkehrsgesetz keine Normen zur Strafzumessung enthält, kommen die allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches zur Anwendung (Art. 102 Abs. 1 SVG).

4.2. Strafzumessung im engeren Sinn

4.2.1. Das Gericht misst die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu. Es berücksichtigt dabei das Vorleben, die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters. Das Verschulden wird nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsguts, nach der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach bestimmt, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Gefährdung oder Verletzung zu vermeiden (Art. 47 Abs. 1 und 2 StGB). Der Begriff des Verschuldens muss sich auf den gesamten Unrechts- und Schuldgehalt der konkreten Strafe beziehen, wobei zwischen der Tat- und der Täterkompo-

nente zu unterscheiden ist. Bei der Tatkomponente ist als Ausgangspunkt die objektive Schwere des Delikts festzulegen. Es sind das Ausmass des verschuldeten Erfolges, das Mass einer Gefährdung, die Art und Weise der Herbeiführung dieses Erfolges, die Willensrichtung, mit der der Täter gehandelt hat, und die Beweggründe des Täters zu beachten. Die Täterkomponente fasst das Gesetz unter den Begriffen des Vorlebens, den persönlichen Verhältnissen sowie den Beweggründen und Zielen des Täters zusammen. Einbezogen wird ferner das Verhalten des Täters nach der Tat und im Strafverfahren, allenfalls gezeigte Reue und Einsicht sowie die Strafempfindlichkeit (BGE 129 IV 6 E. 6.1; BSK StGB I- NIGGLI/WIPRÄCHTIGER, 4. Aufl., Basel 2019, Art. 47 StGB N 11 ff. und N 84 ff.).

4.2.2. Bei der Bemessung der Strafe ist der gesetzliche Strafrahmen zu beachten. Dabei sind insbesondere der Strafverschärfungsgrund gemäss Art. 49 StGB und die Strafmilderungsgründe gemäss Art. 48 StGB zu berücksichtigen. Als Regelsanktion gilt gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung für den Bereich der leichteren Kriminalität die Geldstrafe (Art. 34 StGB), für den Bereich der mittleren Kriminalität die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe (Art. 40 StGB). Die Geldstrafe stellt die Hauptsanktion dar und Freiheitsstrafen sollen nur verhängt werden, wenn der Staat keine anderen Mittel hat, die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten. Dies ergibt sich aus dem Prinzip der Verhältnismässigkeit, wonach bei alternativ zur Verfügung stehenden Sanktionen im Regelfall diejenige gewählt werden soll, die weniger stark in die persönliche Freiheit des Betroffenen eingreift bzw. die ihn am wenigsten hart trifft. Kriterien bei der Wahl der Sanktionsart sind sodann die Zweckmässigkeit einer bestimmten Sanktion, ihre Auswirkungen auf den Täter und sein soziales Umfeld sowie ihre präventive Effizienz (BGE 134 IV 82 E. 4.1; BGE 134 IV 97 E. 4.2.2). Das Gericht bestimmt bei Ausfällung einer Geldstrafe gemäss Art. 34 Abs. 1 StGB auch die Zahl der Tagessätze nach dem Verschulden des Täters. Die Höhe des Tagessatzes dagegen bestimmt sich nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum (Art. 34 Abs. 2 StGB). Der Tagessatz soll dem Teil des täglichen wirtschaftlichen Einkommens des Verurteilten entsprechen, auf den er nicht zwingend angewiesen ist.

4.2.3. Die Beschuldigte ist nicht vorbestraft (vgl. act. 1/11/7 und act. 1/11/8), ist davon auszugehen, dass eine Geldstrafe eine genügend abschreckende Wirkung im Hinblick auf ihr zukünftiges Verhalten haben wird. Aufgrund des Prinzips der Verhältnismässigkeit ist deshalb eine Geldstrafe auszusprechen.

4.2.4. Bezüglich Tatkomponente und objektiver Tatschwere ist festzuhalten, dass das Verschulden der Beschuldigten innerhalb der groben Verkehrsverletzung leicht wiegt. Die Beschuldigte missachtete die Lichtsignalisation, welche bereits seit 5.3 Sekunden auf Rot stand, gänzlich und verursachte hierdurch einen Sachschaden von rund Fr. 25'000.–(vgl. act. 1/1/1 und act. 1/2). Die geschaffene Gefahr hat sich dadurch verwirklicht. Vorliegend kann wohl von Glück gesprochen werden, dass kein weiterer (insbesondere Personen-)Schaden entstanden ist. Man stelle sich vor, dass anstelle des robusten Lastwagens ein kleiner Personenwagen in die Kollision auf der Kreuzung verwickelt worden wäre. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Beschuldigte in die Fahrerseite des Lastwagens prallte.

4.2.5. Hinsichtlich der subjektiven Tatschwere kann festgehalten werden, dass die Beschuldigte die Tat infolge pflichtwidriger Unvorsicht grobfahrlässig verursacht hat. Das Tatverschulden ist dabei insgesamt als leicht einzuschätzen. Daraus resultiert eine Einsatzstrafe von 20 Tagessätzen Geldstrafe.

4.2.6. In persönlicher Hinsicht (Täterkomponente) ist auf die Ausführungen der Beschuldigten anlässlich der Hauptverhandlung vom 9. März 2026 (Prot. S. 7 ff.), der polizeilichen Einvernahme vom 29. August 2024 (act. 1/4 Antworten 65 bis 68) und der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme vom 22. Mai 2025 (act. 1/9 Antworten 69 bis 79) abzustellen. Die Beschuldigte lebt gemeinsam mit ihrem Ehemann und ihrem 20-jährigen Sohn in einem Einfamilienhaus in L._____ (Prot. S. 8 und 10). Sie erzielt derzeit kein Einkommen. Ihre letzte Anstellung wurde infolge COVID-19 beendet. Seither verläuft ihre Stellensuche nach Angaben der Beschuldigten erfolglos (Prot. S. 10 f.). Aus dem Werdegang und den persönlichen Verhältnissen der Beschuldigten ergeben sich keine Besonderheiten, aus denen sich strafmassrelevante Faktoren ableiten lassen. Die Beschuldigte ist nicht im Strafregister verzeichnet (act. 1/11/8). Im Register für Administrativmass-

nahmen wurden keine Massnahmen vermerkt (act. 1/11/9). Diese Umstände sind bei der Strafzumessung ebenfalls neutral zu behandeln (BGE 136 IV 1 E. 2.6.4).

4.2.7. Somit ergibt sich unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände eine Geldstrafe von 20 Tagessätzen, wobei – wie nachstehend näher auszuführen ist – die zusätzliche Ausfällung einer Busse dem Gesamtverschulden Rechnung trägt.

4.2.8. Ausgangspunkt für die Ermittlung der Höhe des Tagessatzes bildet das Einkommen der Beschuldigten, wobei auf die tatsächliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit abgestellt wird (BGE 116 IV 4 E. 3a). Zum Einkommen zählen neben den Einkünften aus der Arbeit auch Erträge aus dem Vermögen, wie Miet- und Pachtzinsen, Kapitalzinsen, Dividenden, etc. (BGE 134 IV 60 E. 6.1). Bestreitet die beschuldigte Person ihren Lebensunterhalt nicht aus ihrem Einkommen, sondern aus ihrem Vermögen, so ist die Geldstrafe hierauf zu basieren. Das Vermögen ist bei der Bemessung des Tagessatzes nur subsidiär zu berücksichtigen, wenn besondere Vermögensverhältnisse einem vergleichsweise geringen Einkommen gegenüberstehen (BGE 134 IV 60 E. 6.2). Hierbei sind Unterstützungspflichten von Familienangehörigen zu berücksichtigen, sodass deren Lebensstandards nicht eingeschränkt werden (BGE 134 IV 60 E. 6.4). Der Umfang der Anrechnung des Vermögens liegt dabei im Ermessen des Gerichts. Mit der Geldstrafe soll die Beschränkung des Lebensstandards und ein Konsumverzicht bezweckt werden. Sie soll allerdings keinen konfiskatorischen Charakter aufweisen. Ein solcher liegt vor, wenn mehr als 10% des Vermögens einbezogen wird. Bei 360 möglichen Tagessätzen ergibt dies pro Tagessatz eine Anrechnung von höchstens 0.028 % des Vermögens (Urteil des Obergerichts Uri 2022_OG S 22 7 vom 7. Oktober 2022 E. 4.7; BSK StGB I- NIGGLI/WIPRÄCHTIGER, 4. Aufl., Basel 2019, Art. 34 StGB N 66.).

4.2.9. Gemäss eigenen Aussagen verfügt die Beschuldigte über "wenig" Vermögen (Prot. S. 10). Gemäss Steuererklärung 2024, welche der Staatsanwaltschaft im Anklagezeitpunkt noch nicht vorgelegen hat, versteuerte die Beschuldigte im Jahr 2024 kein Einkommen (act. 19 S. 2). Hingegen lassen sich dem Vermögensverzeichnis der Steuererklärung 2024 unter dem Titel "A._____" (exkl. der Position "Erbengemeinschaft [Betrag geschätzt, Gerichtsfall]") Vermögenswerte von

total rund Fr. 1'200'000.– entnehmen (act. 19 S. 28).Da die Beschuldigte angab, ihren Lebensunterhalt aus ihrem Vermögen zu bestreiten (Prot. S. 7 und 11), ist zu ihren Gunsten davon auszugehen, dass sich ihr genanntes Vermögen seit Ende 2024 bis heute auf rund Fr. 1'000'000.– reduziert hat. In der Befragung zur Person gab die Beschuldigte weiter an, dass ihr eine Erbschaft in Höhe zwischen Fr. 1'600'000.– und Fr. 1'700'000.– zugefallen sei (Prot. S. 11). Zugunsten der Beschuldigten ist von einem Betrag in der Höhe von Fr. 1'600'000.– auszugehen. Bei der Beschuldigten ist somit von einem Vermögen von rund Fr. 2'600'000.– auszugehen. Die ebenfalls sehr guten bzw. noch besseren finanziellen Verhältnisse ihres Ehemannes (act. 19) werden dabei ausdrücklich nicht berücksichtigt.

4.2.10. Die Abweichung bzw. Erhöhung des von der Staatsanwaltschaft geforderten Tagessatzes von Fr. 330.– lässt sich durch folgende Berechnung begründen. Ausgehend von einem Vermögen von rund Fr. 2'600'000.– kann ein Tagessatz von 0.028% des Vermögens ermittelt werden, was einem Betrag von Fr. 728.– entspricht. Unter Beachtung der Unterstützungspflicht für ihren volljährigen, aber noch unterstützungsbedürftigen Sohn ist die Tagessatzhöhe auf Fr. 500.– zu reduzieren. Somit ergibt sich eine Geldstrafe von 20 Tagessätzen à Fr. 500.–, welche mit einer Verbindungsbusse zu ergänzen ist, um dem Gesamtverschulden der Beschuldigten Rechnung zu tragen (vgl. dazu sogleich unten E. 4.2.13. f.).

4.2.11. Das Gericht schiebt den Vollzug einer Geldstrafe oder einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten und höchstens zwei Jahren in der Regel auf, wenn eine unbedingte Strafe nicht notwendig erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten (Art. 42 Abs. 1 StGB). Voraussetzung dafür ist das Fehlen einer ungünstigen Prognose. Bei der Beurteilung, ob eine ungünstige Prognose fehlt, ist eine Gesamtbetrachtung aller Umstände vorzunehmen, insbesondere der Tatumstände, des Vorlebens, des Leumundes und des Gesamtbildes der Täterpersönlichkeit (JOSITSCH/EGE/SCHWARZENEGGER, Strafrecht II, 9. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2018, S. 151). Schiebt das Gericht den Vollzug einer Strafe ganz oder teilweise auf, so bestimmt es dem Verurteilten eine Probezeit von zwei bis fünf Jahren (Art. 44 Abs. 1 StGB).

4.2.12. Da die Beschuldigte einen unbescholtenen Leumund aufweist und eine ungünstige Prognose fehlt, ist der Vollzug der Geldstrafe aufzuschieben. Die Probezeit ist auf das Minimum von zwei Jahren festzusetzen.

4.2.13. Eine bedingte Geldstrafe kann mit einer Busse nach Art. 106 StGB verbunden werden (Art. 42 Abs. 4 StGB). Die Staatsanwaltschaft beantragt, es sei eine Verbindungsbusse in der Höhe von Fr. 1'700.– auszusprechen (act. 1/16 S. 3 f.). Damit soll einerseits die Schnittstellenproblematik zwischen der unbedingten Busse (für Übertretungen) und der bedingten Geldstrafe (für Vergehen) entschärft werden; also dem Problem, dass gerade im Bereich der Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz gewisse gröbere Verstösse mit bedingten Geldstrafen bestraft werden, während für ähnliche, weniger grobe Verstösse unbedingte Busse ausgesprochen werden. Andererseits soll der beschuldigten Person im Sinne einer spezialpräventiven Wirkung eine sofort spürbare Sanktion auferlegt werden (vgl. HEIMGARTNER, in: Donatsch/Heimgartner [Hrsg.], StGB/JStG Kommentar, 22. Aufl., Zürich 2025, Art. 42 StGB N 28 sowie BGE 134 IV 60 E. 7.3.1 ff.). Die Verbindungsbusse im Sinne von Art. 42 Abs. 4 StGB darf höchstens einen Fünftel bzw. 20% der in der Summe schuldangemessenen Sanktion betragen (vgl. BGer 6B_337/2022 vom 12. Juli 2023, E. 1.3.2.). Der Richter spricht im Urteil für den Fall, dass die Busse schuldhaft nicht bezahlt wird, eine Ersatzfreiheitsstrafe von mindestens einem Tag und höchstens drei Monaten aus (Art. 106 Abs. 2 StGB).

4.2.14. Im vorliegenden Fall erscheint es angebracht, die bedingte Geldstrafe mit einer Busse zu verbinden. Aufgrund des Gesamtverschuldens und den persönlichen Verhältnissen der Beschuldigten ist, um den gesamten Umständen Rechnung zu tragen, die Busse auf Fr. 1'700.– festzusetzen. Der konstanten Gerichtspraxis im Kanton Zürich zufolge wird von einem grundsätzlichen Umwandlungssatz von einem Tag pro Fr. 100.– Busse ausgegangen (vgl. Urteil des OGer ZH SB 150323 vom 14. Januar 2016 E. 5.6.1). Daher ist es vorliegend gerechtfertigt, die Ersatzfreiheitsstrafe auf 17 Tage festzusetzen.

4.2.15. Unter Berücksichtigung sämtlicher massgebender Strafzumessungsgründe erscheint es dem Gesamtverschulden angemessen, die Beschuldigte mit

einer bedingten Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu Fr. 500.– (entsprechend Fr. 10'000.–) und einer Busse von Fr. 1'700.– zu bestrafen, unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren.

5. Kosten- und Entschädigungsfolgen

Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Kosten der Beschuldigten aufzuerlegen (Art. 426 Abs. 1 StPO) und ihr Begehren um Zusprechung von Schadenersatz abzuweisen.

Es wird erkannt:

1. Die Beschuldigte, A._____, ist schuldig der fahrlässigen groben Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 68 Abs. 1bis SSV.

2. Die Beschuldigte wird bestraft mit einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu Fr. 500.– und einer Busse von Fr. 1'700.–.

3. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt. Die Busse ist zu bezahlen.

4. Bezahlt die Beschuldigte die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 17 Tagen.

5. Das Begehren der Beschuldigten um Zusprechung von Schadenersatz in der Höhe von insgesamt von Fr. 4'280.10 wird abgewiesen.

6. Die Entscheidgebühr wird festgesetzt auf Fr. 1'800.–.

7. Die weiteren Kosten betragen:

   Fr. 480.– Auslagen Polizei (Auswertung Lichtsignalanlage)

   Fr. 1'500.– Gebühr gemäss § 4 Abs. 1 lit. d GebV StrV

8. Die Entscheidgebühr und die weiteren Kosten werden der Beschuldigten auferlegt.

9. Mündliche Eröffnung und Begründung sowie schriftliche Mitteilung als unbegründetes Urteil an

   - die Beschuldigte (übergeben),
   - die Verteidigung der Beschuldigten (übergeben),
   - die Staatsanwaltschaft See / Oberland, Büro M._____,

   und hernach als begründetes Urteil an

   - die Beschuldigte,
   - die Verteidigung der Beschuldigten,
   - die Staatsanwaltschaft See / Oberland, Büro M._____,

   und nach Eintritt der Rechtskraft an

   - die Staatsanwaltschaft See/Oberland per Mail (…),
   - die Koordinationsstelle VOSTRA mit Formular A per Mail auf …,
   - Amt für Administrativmassnahmen im Strassenverkehr des Kantons Zürich

   je gegen Empfangsbestätigung.

10. Gegen dieses Urteil kann innert **10 Tagen** von der Eröffnung an beim Bezirksgericht Uster, Gerichtsstrasse 17, 8610 Uster, mündlich oder schriftlich **Berufung** angemeldet werden.

    Ein vollständig begründetes Urteil wird nur zugestellt, wenn dies ein Verfahrensbeteiligter binnen 10 Tagen seit Eröffnung des Urteils verlangt oder wenn ein Rechtsmittel gegen den Entscheid eingelegt worden ist.

    Mit der Berufung kann das Urteil in allen Punkten umfassend angefochten werden. Mit der Berufung können gerügt werden:
    Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung des Ermessens,

Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung, die unvollständige und unrichtige Feststellung des Sachverhaltes oder Unangemessenheit.

Die Berufung erhebende Partei hat binnen **20 Tagen** nach Zustellung des begründeten Entscheids dem Obergericht des Kantons Zürich, Strafkammer, Postfach, 8021 Zürich, eine schriftliche **Berufungserklärung** einzureichen. Sie hat darin anzugeben, ob sie das Urteil vollumfänglich oder nur in Teilen anficht, welche Abänderungen des erstinstanzlichen Urteils sie verlangt. Werden nur Teile des Urteils angefochten, ist verbindlich anzugeben, auf welche sich die Berufung beschränkt.

Bei offensichtlich verspäteten Berufungsanmeldungen oder Berufungserklärungen wird auf die Berufung ohne Weiterungen nicht eingetreten.

Uster, 9. März 2026

BEZIRKSGERICHT USTER
Einzelgericht in Strafsachen

Die Bezirksrichterin:	Die Gerichtsschreiberin:
MLaw Suter	MLaw Ruckstuhl

Zur Beachtung:

Der/die Verurteilte wird auf die Folgen der Nichtbewährung während der Probezeit aufmerksam gemacht:

Wurde der Vollzug einer Geldstrafe unter Ansetzung einer Probezeit aufgeschoben, muss sie vorerst nicht bezahlt werden. Bewährt sich der/die Verurteilte bis zum Ablauf der Probezeit, muss er/sie die Geldstrafe definitiv nicht mehr bezahlen (Art. 45 StGB).

Eine bedingte Strafe bzw. der bedingte Teil einer Strafe kann im Übrigen vollzogen werden (Art. 46 Abs. 1 bzw. Abs. 4 StGB),

- wenn der/die Verurteilte während der Probezeit ein Verbrechen oder Vergehen begeht,
- wenn der/die Verurteilte sich der Bewährungshilfe entzieht oder die Weisungen missachtet.