

AG_STRAFGERICHT SST.2024.283 vom 17. März 2025

Ag Strafgericht, 2025-03-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_strafgericht_SST.2024.283

FR: AG_STRAFGERICHT SST.2024.283 du 17 mars 2025

IT: AG_STRAFGERICHT SST.2024.283 del 17 marzo 2025

Erwägungen

E. 1

Mit Strafbefehl vom 11. Oktober 2022 verurteilte die Staatsanwaltschaft Baden den Beschuldigten wegen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn (Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG) zu einer bedingten Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu Fr. 270.00, Probezeit 2 Jahre, und einer Verbindungsbusse von Fr. 2'600.00, ersatzweise 10 Tage Freiheitsstrafe. Dem Beschuldigten wird vorgeworfen, er habe am 15. Juli 2022 um 00:45 Uhr auf der Autobahn A1 in Fahrtrichtung Bern mit dem Personenwagen "Porsche 911 Turbo" ZG aaa die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h nach Abzug der Sicherheitsmarge (6 km/h) um 46 km/h überschritten. Durch diese massive Geschwindigkeitsüberschreitung habe er wissentlich und willentlich eine konkrete oder erhöhte abstrakte Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen bzw. eine solche Gefahr zumindest in Kauf genommen.

E. 1.1

Strittig und zu prüfen ist, ob die Vorinstanz den Beschuldigten zu Recht wegen einer groben Verletzung der Verkehrsregeln durch eine Geschwindigkeitsüberschreitung auf der Autobahn von 46 km/h verurteilt hat. Dabei ist unbestritten, dass der Beschuldigte den Personenwagen "Porsche 911 Turbo" ZG aaa am 15. Juli 2022 um 00:45 Uhr auf der Autobahn A1 in Fahrtrichtung Bern lenkte und dabei eine toleranzbereinigte Geschwindigkeit von 126 km/h fuhr. Strittig ist hingegen die damals signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit nach der polizeilichen Grosskontrolle in der Autobahnüberdachung Neuenhof (UA act. 23; Kilometer 98.04, UA act. 24) und vor der Radarmessung (Kilometer 97.500, UA act. 16, 20, 25), mithin die Signalisation bei Kilometer 97.600.

E. 1.2.1

Die Vorinstanz (E. 2.3 S. 6) erwog, gemäss Schaltprotokoll habe am 15. Juli 2022 ab 00:21 Uhr bei Kilometer 97.600 das rechte Signal eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h angezeigt, während das linke Signal aufgrund eines Defekts abgeklebt gewesen sei. Darauf sei abzustellen, da kein Grund zur Annahme bestehe, dass das Protokoll, das von einer automatisierten Verkehrsleitzentrale erstellt worden sei, welche die Aktivität, Funktionsfähigkeit und Anzeige des rechten Signals bestätigt habe, fehlerhaft sei. Ein defektes Signal könne ausgeschaltet werden. Daraus folge, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h gegolten habe.

E. 1.2.2

Der Beschuldigte macht geltend, er habe gemeint, es gelte die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 120 km/h. Dies, weil die Polizeibeamten ihn nach der Kontrolle auf keine andere Höchstgeschwindigkeit

- 4 - hingewiesen hätten und weil anschliessend bei Kilometer 97.600 das installierte Signal links abgeklebt und rechts nicht erkennbar gewesen sei (Berufungserklärung S. 4). Das Schaltprotokoll sei betreffend das linke Signal offensichtlich falsch (Berufungserklärung S. 6). Zudem sei dem Schaltprotokoll – entgegen dem Bericht von Wachtmeister B._____, der bei dieser Kontrolle nicht anwesend gewesen sei – zu entnehmen, dass das Signal rechts weiss gewesen sei (Berufungserklärung S. 6 f.). Es bestehe Beweislosigkeit und er (der Beschuldigte) sei freizusprechen (Berufungserklärung S. 8). In der Stellungnahme vom 13. Februar 2025 führte der Beschuldigte ergänzend aus, das Schaltprotokoll sei unzutreffend, werde doch das linke Signal leuchtend dargestellt, obwohl es nach den übereinstimmenden Angaben aller Beteiligten abgedunkelt gewesen sei. Unklar sei, ob die Abklebung dieses Signals manuell oder elektronisch erfolge. Unklar sei auch, wo sich das rechte Signal genau befinde. Die Anzahl der Signale im Protokoll stimme nicht mit der Anzahl der effektiv vorhandenen Signale überein. Ferner hat der Beschuldigte ein Foto betreffend die Signalisation vor dem Bareggtunnel vom 28. Januar 2025 eingereicht. Wenn gleichwohl von einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h durch das rechte Signal ausgegangen werde, müsse die Bedeutung des abgeklebten Signals links geprüft werden, zumal es durchaus spurenspezifische Geschwindigkeitsreduktionen gebe und dies nach einer Polizeikontrolle nicht ausgeschlossen sei (Berufungserklärung S. 8 f. Ziff. 3). Dieses abgeklebte Signal links könne zur Verunsicherung des Automobilisten beitragen, zumal es Ähnlichkeit mit den sogenannten "Ende-Signalen" gemäss Art. 32 SSV habe. Es sei daher durchaus schlüssig, dass der Beschuldigte aufgrund dessen davon ausgegangen sei, es gelte "freie Fahrt" (Berufungserklärung S. 9). Zudem werde durch die Signalisationsverordnung, die die Signalisation im Bereich von Strassen abschliessend regle, die Funktion, Bedeutung und Zulässigkeit eines Klebebands auf Signalisationsschildern nicht geregelt. Das sei somit eine unzulässige, gesetzwidrige Signalisation (Berufungserklärung S. 10).

E. 1.2.3

Die Staatsanwaltschaft verweist auf die vorinstanzlichen Erwägungen und hält ergänzend fest, dass die Signalisation der Geschwindigkeitsbegrenzung gut sichtbar und erkennbar gewesen sei (Berufungsantwort).

E. 1.3.1

Gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt.

- 5 - Der objektive Tatbestand verlangt nach der Rechtsprechung, dass der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Diese setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus. Eine konkrete Gefahr oder Verletzung ist nicht verlangt (BGE 143 IV 508 E. 1.3; 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_926/2024 vom 17. Dezember 2024 E. 2.1.2; je mit Hinweisen). Subjektiv erfordert der Tatbestand ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, das heisst ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Diese ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist. Grobe

Fahrlässigkeit kommt aber auch in Betracht, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht. Die Annahme einer groben Verletzung von Verkehrsregeln setzt in diesem Fall voraus, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen momentanen Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen). Je schwerer die Verletzung von Verkehrsregeln objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen. Die Annahme von Rücksichtslosigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist jedoch restriktiv zu handhaben, weshalb nicht unbesehen von einer objektiven auf eine subjektiv schwere Verletzung von Verkehrsregeln geschlossen werden darf. Nicht jede Unaufmerksamkeit, die wegen der Schwere des Erfolgs objektiv als gravierende Verletzung der Vorsichtspflicht zu betrachten ist, wiegt auch subjektiv schwer (BGE 142 IV 93 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_926/2024 vom 17. Dezember 2024 E. 2.1.2; je mit Hinweisen). Nach ständiger Rechtsprechung sind die objektiven und grundsätzlich auch die subjektiven Voraussetzungen der groben Verletzung von Verkehrsregeln ungeachtet der konkreten Umstände zu bejahen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf nicht richtungsgetrenten Autostrassen um 30 km/h und auf Autobahnen um 35 km/h oder mehr überschritten wird (BGE 150 IV 242 E. 1.1.1; 143 IV 508 E. 1.3; Urteil des Bundesgerichts 6B_926/2024 vom 17. Dezember 2024 E. 2.1.3).

E. 1.3.2

Art. 27 Abs. 1 SVG schreibt vor, dass Signale und Markierungen sowie die Weisungen der Polizei befolgt werden müssen. Nach der Rechtsprechung gilt diese Pflicht zur Befolgung von Signalen und Markierungen

- 6 - grundsätzlich unabhängig von der Anfechtbarkeit und allenfalls erfolgten Anfechtung der zugrunde liegenden Verfügung. Signale und Markierungen richten sich an eine Vielzahl von Strassenbenutzern. Diese müssen sich auf die Verkehrszeichen verlassen können. Eine allfällige Rechtswidrigkeit eines solchen Zeichens ist meist nicht erkennbar. Auch nicht gesetzeskonforme Geschwindigkeitsbeschränkungen sind daher in der Regel zu beachten. Die Verbindlichkeit vertrauensbegründender Verkehrszeichen findet ihre Grenze bei nichtigen Anordnungen. Nichtigkeit wird angenommen bei Anordnungen, deren Mangelhaftigkeit besonders schwer wiegt und offensichtlich oder zumindest leicht erkennbar ist (BGE 128 IV 184 E. 4.2 f. mit Hinweisen). Signale vermögen Fahrzeuglenker nur zu verpflichten, wenn sie so aufgestellt sind, dass sie leicht und rechtzeitig erkannt werden können. Dabei ist als Massstab ein Fahrzeuglenker zu Grunde zu legen, der dem Strassenverkehr die notwendige und von ihm vernünftigerweise zu erwartende Aufmerksamkeit widmet (BGE 127 IV 229 E. 2c/aa mit Hinweisen; zum Ganzen: Urteil 6B_95/2017 vom 22. Mai 2017 E. 1.4.2 mit weiteren Hinweisen). Gemäss Art. 4a VRV (SR 741.11) beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen auf Autobahnen 120 km/h (Abs. 1 lit. d). Diese gilt ab dem Signal «Autobahn» (4.01) und endet beim Signal «Ende der Autobahn» (4.02) (Abs. 4). Abweichende signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gehen den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten vor (Abs. 5 Teilsatz 1). Eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit gilt grundsätzlich bis zum Ende der nächsten (Autobahn-)Verzweigung (vgl. Art. 16 Abs. 2 SSV [SR 741.21]; Urteil des Bundesgerichts 6S.579/2001 vom 4.

Dezember 2001 E. 2). Gemäss Art. 103 SSV stehen Signale am rechten Strassenrand. Sie können am linken Strassenrand wiederholt, über die Fahrbahn gehängt, auf Inseln gestellt oder in zwingenden Ausnahmefällen ausschliesslich links angebracht werden (Abs. 1). Dem Wiederholungssignal am linken Fahrbahnrand kommt keine eigenständige Funktion zu (Urteil des Bundesgerichts 6B_522/2012 vom 25. Januar 2013 E. 3.4).

E. 1.4

Die Geschwindigkeitssignalisation (bei Kilometer 97.600), die vor der Radarmessung erfolgte, zeigte gemäss Schaltprotokoll zum Tatzeitpunkt (15. Juli 2022, 00:45 Uhr) eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h an (UA act. 28). Gemäss Polizeibericht vom 6. Januar 2023 waren dort rechts- und linksseitig Wechselsignale für die Geschwindigkeitsanzeige angebracht (UA act. 24; vgl. auch Google Maps). Soweit der Beschuldigte vorbringt, aus dem Schaltprotokoll ergebe sich etwas anderes (Berufungserklärung S. 6 f. Ziff. 2.2), verkennt er, dass die grafische Darstellung des Schaltprotokolls (UA act. 28) zwar mehrere Signalisationsfelder zeigt, jedoch nur die zwei Schaltflächen mit dem Zeichen "A" (A2 und A3) Geschwindigkeitsanzeigen betreffen und das graue Quadrat ohne Bedeutung

- 7 - ist, da es nicht bestückt war (vgl. Auskunft von Wachtmeister mbA B._____ vom 21. Januar 2025). Es gibt somit keinen Anlass daran zu zweifeln, dass hier – wie im Gesetz vorgesehen (Art. 103 Abs. 1 SSV) – links und rechts eine Geschwindigkeitsanzeige vorhanden war. Eine Diskrepanz zwischen effektiver Situation und Schaltprotokoll besteht somit nicht. Das Geschwindigkeitssignal links – beleuchtet oder nicht – war defekt und daher mit Klebeband in X-Form durchgestrichen (UA act. 24, 40), wobei sich eine solche physische Manipulation auf der Abdeckung des Signals nachvollziehbarerweise dem Schaltprotokoll nicht entnehmen lässt. Zum Argument des Beschuldigten, ein solches Ausserkraftsetzen einer Signalisationstafel sei in der Signalisationsverordnung nicht vorgesehen und damit unzulässig, ist zu sagen, dass dennoch jedem Autofahrer bewusst sein muss, was das bedeutet: Insbesondere muss jeder Verkehrsteilnehmer aufgrund seiner Fahrkompetenz erkennen, dass es sich um keine gültige Signalisation handelt. Eine Verwechslung dieses Ausserkraftsetzens des Signals mit einem Ende-Signal (Art. 32 SSV) erscheint abwegig. Denn diese Ende-Signale bestehen aus einer weissen runden Tafel mit einem diagonalen schwarzen Strich oder aus einer weissen runden Tafel mit der bisher geltenden Geschwindigkeit, die mit mehreren schwarzen Strichen durchgestrichen ist (Ziff. 2.53 und 2.58), jedoch nicht aus einer orangen Abklebung in X-Form (vgl. UA act. 40). Auch beim Beschuldigten, der diesen Autobahnabschnitt täglich befährt, ist davon auszugehen, dass ihn diese Signalisation nicht verwirrt hat. Vielmehr ergibt sich aus seiner ersten Einvernahme unmittelbar nach der Geschwindigkeitsüberschreitung, dass er davon ausgegangen ist, es gelte die übliche Geschwindigkeit auf dieser Strecke von 100 km/h (UA act. 13). Mithin muss mit Blick auf diese Aussage geschlossen werden, dass er sich auf die Signalisation überhaupt nicht geachtet hat. Soweit er später etwas anderes behauptete (GA act. 13 ff.), ist dies als unglaubliche Schutzbehauptung einzustufen. Der Beschuldigte hätte die Signalisationstafel am rechten Strassenrand sodann ohne Weiteres zur Kenntnis nehmen können, war sie gemäss dem Schaltprotokoll doch beleuchtet (Helligkeit 50 %; UA act. 28). Zudem hatte der Beschuldigte laut seinen Angaben keine anderen Verkehrsteilnehmer vor sich (UA act. 13), womit auch ausgeschlossen werden kann, dass ihm die Sicht auf die Signalisation versperrt worden war. Nichts zu seinen Gunsten ableiten kann der Beschuldigte aus dem mit Stellungnahme vom 13. Februar 2025

ein-reichten Foto, ist in diesem Verfahren doch nicht die Signalisation am 28. Januar 2025 Gegenstand und zeigt das eingereichte Foto auch über- haupt nicht die Signalisation bei Kilometer 97.600 (vgl. dazu die Fotos der Geschwindigkeitsmessung bei der Autobahngalerie, in: UA act. 16, 25). Für das Obergericht ist mit der Vorinstanz daher erstellt, dass im Bereich der Radarmessung eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erlaubt war und der Beschuldigte diese nach Abzug der Sicherheitsmarge um 46 km/h überschritten hat.

- 8 - Selbst wenn davon ausgegangen würde, die Signalisation habe bei Kilo- meter 97.600 – aus vorliegend nicht ersichtlichen Gründen – keine für den Beschuldigten erkennbare Geschwindigkeitsanzeige gehabt, kann der Be- schuldigte daraus aus folgenden Gründen nichts zu seinen Gunsten ablei- ten: Auf dem davorliegenden Strassenabschnitt – in der Überdachung Neu- enhof – fand zum Tatzeitpunkt eine polizeiliche Grosskontrolle statt und wie sich aus dem Bericht der Kantonspolizei Aargau vom 6. Januar 2023 sowie den beiliegenden Schaltprotokollen ergibt, wurde deshalb die Geschwin- digkeit in der Überdachung (Kilometer 98.04) auf 60 km/h reduziert (UA act. 23 f., 31). Diese Geschwindigkeit galt bis zu ihrer Aufhebung, was durch eine andere Geschwindigkeitssignalisation oder bei einer Autobahn- verzweigung erfolgen kann. Mangels einer Autobahnverzweigung und ei- ner die Geschwindigkeit aufhebenden Signalisation hätte somit alsdann weiter eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gegolten. Daran ändert nichts, dass der Beschuldigte bei seiner Anhaltung im Rahmen der Gross- kontrolle auf die signalisierte und geltende Geschwindigkeit vom Polizisten nicht aufmerksam gemacht wurde. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Beschuldigte als Autofahrer die massgebenden Verkehrsregeln kennt. Zur Abwegigkeit einer verwirrlichen Signalisation durch das Klebe- band in X-Form über der nicht funktionierenden Wechselsignaltafel kann auf das hiervor Ausgeführte verwiesen werden.

E. 1.5

Dass eine Geschwindigkeitsüberschreitung auf der Autobahn von 46 km/h als grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinn von Art. 90 Abs. 2 SVG zu qualifizieren ist, bestreitet der Beschuldigte nicht. Es wird daher auf die vorinstanzliche Erwägung 3.2 f. S. 8 f. verwiesen (Art. 82 Abs. 4 StPO). 2. Der Beschuldigte setzt sich auch mit der von der Vorinstanz vorgenomme- nen Strafzumessung nicht auseinander. Es kann daher auf die vorinstanz- lichen Erwägungen (S. 9 ff.) verwiesen werden (Art. 82 Abs. 4 StPO), ist doch nicht ersichtlich, unter welchem Gesichtspunkt diese Strafe herabge- setzt werden könnte (vgl. Art. 391 Abs. 2 StPO zum hier geltenden Ver- schlechterungsverbot).

E. 2

Die Präsidentin des Bezirksgerichts Baden sprach den Beschuldigten auf Einsprache hin mit Urteil vom 5. Dezember 2023 unter Kosten- und Ent- schädigungsfolgen wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln i.S.v. Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG schuldig und verurteilt ihn zu einer bedingten Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu Fr. 120.00, Probezeit 2 Jahre, und einer Busse von Fr. 1'200.00, ersatzweise 10 Tage Freiheits- strafe.

E. 3.1

Die obergerichtlichen Verfahrenskosten von Fr. 2'000.00 und die erstin- stanzlichen Verfahrenskosten von Fr. 1'777.90 (inkl. Anklagegebühr) wer- den dem Beschuldigten auferlegt.

E. 3.2

Der Beschuldigte hat seine obergerichtlichen und erstinstanzlichen Partei- kosten selber zu tragen.

- 10 - Zustellung an: [...] Rechtsmittelbelehrung für die Beschwerde in Strafsachen (Art. 78 ff., Art. 90 ff. BGG) Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen, von der schriftlichen Eröffnung der voll- ständigen Ausfertigung des Entscheides an gerechnet, die Beschwerde an das Schweize- rische Bundesgericht erhoben werden (Art. 44 Abs. 1, Art. 78, Art. 90, Art. 100 Abs. 1 und Art. 112 Abs. 1 BGG). Die Beschwerde ist schriftlich oder in elektronischer Form beim Schweizerischen Bundes- gericht einzureichen (Art. 42, Art. 100 Abs. 1 BGG). Die Beschwerdeschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschriften bzw. eine anerkannte elektronische Signatur zu enthalten. In der Begründung ist in gedrängter Form darzulegen, inwiefern der angefochtene Entscheid Recht (Art. 95 ff. BGG) verletzt. Die Urkunden, auf die sich eine Partei als Beweismittel beruft, sind beizulegen, soweit die Partei sie in Händen hat; ebenso ist der angefochtene Entscheid beizulegen (Art. 42 BGG). Für die Beschwerd- elegitimation ist Art. 81 BGG massgebend. Aarau, 17. März 2025
Obergericht des Kantons Aargau Strafgericht, 3. Kammer Die Präsidentin: Der
Gerichtsschreiber: Möckli Hungerbühler

E. 3.3

Fällt die Rechtsmittelinstanz selber einen neuen Entscheid, so befindet sie darin auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung (Art. 428 Abs. 3 StPO). Die vorinstanzliche Kostenverlegung erweist sich nach wie vor als korrekt und bedarf keiner Korrektur. Der Beschuldigte wird verurteilt und hat des- halb die erstinstanzlichen Verfahrenskosten und seine Parteikosten zu tra- gen (Art. 428 Abs. 3 i.V.m. Art. 426 Abs. 1 StPO; Art. 429 StPO e contra- rio).

E. 3.4

Mit Berufungsantwort vom 4. Februar 2025 beantragte die Staatsanwalt- schaft die Abweisung der Berufung unter Kostenfolge.

E. 3.5

Mit den Eingaben vom 5. und 13. Februar 2025 nahm der Beschuldigte zu den eingeholten Informationen zum Schaltprotokoll Stellung. Das Obergericht zieht in Erwägung: 1.

E. 4

Tritt das Berufungsgericht, wie vorliegend, auf die Berufung ein, so fällt es ein neues Urteil, welches das erstinstanzliche Urteil ersetzt (Art. 408 Abs. 1 StPO, Art. 81 StPO). Das Obergericht erkennt: 1. Der Beschuldigte ist der groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG schuldig. 2. Der Beschuldigte wird hierfür in Anwendung der in Ziff. 1 genannten Geset- zesbestimmungen sowie Art. 102 Abs. 1 SVG, Art. 34 StGB, Art. 42 Abs. 1 StGB, Art. 44 Abs. 1 und 4 StGB, Art. 47 StGB und Art. 106 StGB zu einer bedingten Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu Fr. 120.00, d.h. Fr. 6'000.00, Probezeit 2 Jahre, und einer Busse von Fr. 1'200.00, ersatzweise 10 Tage Freiheitsstrafe, verurteilt. 3.

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