

BGer 6B_451/2025 vom 3. September 2025

Bundesgericht, 2025-09-03, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_451_2025

FR: TF 6B_451/2025 du 3 septembre 2025

IT: TF 6B_451/2025 del 3 settembre 2025

Erwägungen

E. 1

Der Beschwerdeführer rügt, die Messung sei unverwertbar, weil die Zulassung des Radargeräts zum Zeitpunkt der Messung abgelaufen gewesen sei. Dieses hätte daher weder verwendet noch nachgeeicht werden dürfen. Zudem seien die ermittelten Werte sowie die angewandte Methode zur Ermittlung der Geschwindigkeit falsch. Die Überschreitung betrage zufolge eines vom Beschwerdeführer eingeholten Gutachtens (VUT-Gutachten) höchstens 24 km/h, nicht wie von der Vorinstanz angenommen 25 km/h, sodass der Tatbestand von

Art. 90 Abs. 2 SVG nicht erfüllt sei.

E. 1.1.1

Die Vorinstanz stellt fest, das verwendete Radargerät sei vom METAS am 4. November 2009 zugelassen worden. Zwar sei die Gültigkeit der Zulassung bis zum 3. November 2019 befristet gewesen. Dies bedeute jedoch nicht, dass das Radargerät danach nicht mehr habe verwendet werden dürfen. Nach den einschlägigen Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen, insbesondere Art. 16 f. der Messmittelverordnung vom 15. Februar 2006 (MessMV; SR 941.210), sei eine Zulassung von Messgeräten nur für die erstmalige Inverkehrbringung erforderlich. Den erwähnten Bestimmungen sei nicht zu entnehmen, dass der Fortbestand der Zulassung Voraussetzung für die Weiterverwendung eines bereits erstgeeichten Messmittels wäre. Aus der Systematik der Messmittelverordnung ergebe sich nichts anderes: Art. 20 MessMV, wonach die in Verkehr gebrachten Messmittel die Anforderungen der Artikel 5-9 während ihrer gesamten Verwendungsdauer erfüllen müssten, befinde sich im 3. Kapitel der Verordnung ("Nachträgliche Kontrolle"). In diesem Sinne bewirke die Befristung der Zulassung einzig, dass nach deren Ablauf keine neuen Messmittel der selben Bauart in Verkehr gebracht werden dürften. Ob einzelne Messmittel weiterhin den Vorschriften entsprechen würden, richte sich hingegen nach den Bestimmungen über die "nachträgliche Kontrolle" gemäss Art. 20 ff. MessMV. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers sei eine Nacheichung der während der Zulassungsfrist in Verkehr gebrachten Messgeräte weiterhin zulässig. Dies gelte zufolge Art. 8 der Verordnung des EJPD über Messmittel für Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachungen im Strassenverkehr vom 28. November 2008 (Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung; SR 941.261) auch für die nach neuem Recht, d.h. nach dem 31. März 2009, zugelassenen Messmittel, wie das vorliegend verwendete. Zutreffend sei lediglich, dass die nach altem Recht zugelassenen Messmittel mit dem höheren Toleranz-Wert (Standardabweichung) von 1,2 % erst- und nachgeeicht werden dürften, während die Standardabweichung nach neuem Recht maximal 0,8 % betrage. Am Grundsatz, dass Messmittel auch nach Ablauf der Zulassung nachgeeicht werden dürften, ändere dies nichts.

Sodann sei die Eichung des Radargeräts auch nicht deswegen ungültig, weil im Bereich bis zu 100 km/h nur 102 statt 120 Messungen stattgefunden hätten und weil die Eichung unter Laborbedingungen, statt im realen Strassenverkehr erfolgt sei. Die in der einschlägigen Verordnung vorgesehene minimale Anzahl von 120 Messwerten sei einzig für die Bestimmung der statistischen Grössen "Mittelwert" und "Standardabweichung" von Bedeutung, wo keine Unterscheidung zwischen den Bereichen unter und über 100 km/h vorgeschrieben sei. Die Eichung sei mit insgesamt 225 Messungen erfolgt und nicht zu beanstanden. Messungen unter simulierten Verkehrsbedingungen seien zudem gemäss Verordnung vorgesehen und daher zulässig. Der Beweisantrag des Beschwerdeführers, es sei die maximal zu erwartende Einzelwertabweichung des Messgeräts im realen Verkehr zu ermitteln, sei abzuweisen.

E. 1.1.2

Gemäss den Feststellungen im METAS-Gutachten sei der Beschwerdeführer nach Abzug der Toleranzen mit mindestens 86 km/h unterwegs gewesen, so die Vorinstanz. Die angewandte Methode zur Ermittlung der gefahrenen Geschwindigkeit, die "mittlere Abweichung" und die fünffache "Standardabweichung" zu addieren, sei korrekt. Es sei nicht zu beanstanden, dass das METAS nicht den pauschalen Sicherheitsabzug gemäss der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung vom 22. Mai 2008 (VSKV-ASTRA; SR 741.013.1) angewandt habe. Die vom Beschwerdeführer angerufene Norm betreffend Sicherheitsabzüge komme bei Geschwindigkeitsmessungen ohne gutachterliche Überprüfung zur Anwendung. Die Gutachter seien hingegen in der Wahl der Methodik grundsätzlich frei. Die Rüge sei unbegründet. Sodann sei nicht entscheidend, dass die von den Experten angewandte Formel nicht in "irgendwelchen Verordnungen" normiert sei. Ein Gutachten sei nicht aufgrund rechtlicher, sondern wissenschaftlicher Kriterien zu erstellen. Es handle sich auch um keine "erfundene" Formel. Im Übrigen sei die damit vom Gutachter angenommene Abweichung wesentlich höher als die bei der Eichung grösste festgestellte Einzelabweichung, was sich zugunsten des Beschwerdeführers auswirke.

Auch, dass das METAS verschiedene Prüfberichte mit unterschiedlichen Werten eingereicht habe, wecke keine Zweifel an der Richtigkeit des Gutachtens oder der Geschwindigkeitsmessung. Zutreffend sei einzig, dass im am 17. Juni 2024 eingereichten Prüfbericht zum Eichzertifikat hinsichtlich der Messungen bis 100 km/h die falsche Einheit (km/h statt Prozent) angegeben worden sei. Die in Prozent berechneten relevanten Grössen seien aber korrekt. Sodann weise die vom Beschwerdeführer beanstandete Tabelle der Einzelwerte in der Spalte "DUT Speed" (vom Radargerät ermittelte Geschwindigkeit) zwar tatsächlich verschiedene Lücken auf. Diese bedeuteten allerdings bloss, dass für den jeweiligen Referenzwert mit dem geprüften Gerät keine Messung durchgeführt worden sei. Mithin liessen die Lücken nicht auf eine unzuverlässige Datengrundlage schliessen, zumal, wie auch im Prüfbericht explizit angegeben, insgesamt 225 Messungen durchgeführt worden seien und diese Anzahl für eine gültige Eichung ausreiche. Es sei somit festzuhalten, dass die im Gutachten aus den Prüfberichten übernommenen Werte richtig seien.

Schliesslich rüge der Beschwerdeführer zwar zu Recht, dass im METAS-Gutachten ein Winkelfehler beim Aufstellen des Radargeräts berücksichtigt und die Auswirkung dieses Winkelfehlers auf die gemessene Geschwindigkeit in widersprüchlicher Weise sowohl mit

1,3 % als auch mit 1,6 % vermerkt worden sei. Dies führe allerdings nicht dazu, dass ohne Weiteres zugunsten des Beschwerdeführers vom höheren Wert ausgegangen werden müsste. Vielmehr könne der massgebende Wert anhand der im Gutachten ausgewiesenen Formel einfach nachgerechnet werden und betrage 1,3 %. Beim höheren Wert von 1,6 % handle es sich um einen offensichtlichen Schreibfehler. Im Übrigen sei die Abweichung marginal: Der Gutachter habe eine Geschwindigkeit von 85,5202 km/h ermittelt, während diese nach der vom Beschwerdeführer vertretenen - falschen - Auffassung 85,4766 km/h betragen würde. Mithin sei eine Geschwindigkeit von 85 km/h bei erlaubten 60 km/h erstellt.

E. 1.1.3

Der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG sei erfüllt. Dies gelte angesichts der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h auch in subjektiver Hinsicht. Besondere Umstände, die das Verhalten des Beschwerdeführers subjektiv in einem milderen Licht erscheinen und das Merkmal der Rücksichtslosigkeit ausnahmsweise entfallen liessen, würden nicht vorliegen. Dies treffe etwa für die guten Strassen- und Witterungsbedingungen und das Fehlen anderer Verkehrsteilnehmer zu. Der Tatbestand verlange auch keine konkrete Gefahr.

Der Beschwerdeführer habe angegeben, die Beschilderung "60 km/h" gekannt zu haben; diese sei vor knapp einem Jahr angebracht worden. Es erschliesse sich nicht, wie ihm die Geschwindigkeitsbeschränkung, nicht aber der an selber Stelle signalisierte Innerortsbereich bekannt gewesen sein soll. Dies umso weniger, als der Beschwerdeführer die Strecke nach eigenen Angaben in den letzten 20 Jahren im Schnitt zwei bis drei Mal im Monat befahren habe, so auch seit Anbringung der den Innerortsbereich signalisierenden Ortstafel. Auch handle es sich beim befahrenen Strassenabschnitt nicht um einen "künstlichen" Innerortsbereich und wäre ein Irrtum über den Innerortscharakter der Strecke bei pflichtgemässer Vorsicht vermeidbar gewesen. Der Innerortsbereich sei nicht deshalb "künstlich", weil die Gemeinde auf die Schaffung eines solchen habe verzichten wollen. Namentlich sei der Innerortsbereich nicht nur eingeführt worden, um der signalisierten Höchstgeschwindigkeit mehr Gewicht zu verschaffen. Auch die weiteren Vorbringen des Beschwerdeführers seien unbegründet, so insbesondere sein Einwand, wonach sich die objektiv wahrnehmbaren Gegebenheiten gleich präsentiert hätten wie zur Zeit, als die zulässige Höchstgeschwindigkeit noch 80 km/h betragen habe. Die Signale "Ortsbeginn" und "Ortsende" würden den Inner- und Ausserortsbereich unabhängig von der im Einzelfall bestehenden Überbauungsdichte, Strassenoptik und geltenden Geschwindigkeitslimite abgrenzen. Auch bestehe kein Anspruch auf Unabänderlichkeit der Signalisation.

E. 1.2.1

Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Den Tatbestand erfüllt, wer eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet. Dabei genügt eine erhöhte abstrakte Gefährdung. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (BGE 143 IV 508

E. 1.3). Subjektiv erfordert der Tatbestand ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässiger Begehung grobe Fahrlässigkeit

(BGE 148 IV 374 E. 3.1). Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen

(BGE 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2). Nach ständiger Rechtsprechung sind die objektiven und grundsätzlich auch die subjektiven Voraussetzungen der groben Verkehrsregelverletzung ungeachtet der konkreten Umstände zu bejahen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h oder mehr überschritten wird

(BGE 143 IV 508 E. 1.3; 132 II 234 E. 3.1 f.). Dies gilt auch bei atypischen Innerortsstrecken. Die Rücksichtslosigkeit ist ausnahmsweise zu verneinen, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderen Licht erscheinen lassen. Solche entlastenden Umstände hat das Bundesgericht bei der Mehrheit der Geschwindigkeitsüberschreitungen verneint. Gute Witterungs-, Strassen- und Verkehrsverhältnisse stellen keine besonderen Umstände im Sinne der Rechtsprechung dar (Urteil 6B_55/2024 vom 11. März 2024 E. 2.3 mit Hinweisen).

E. 1.2.2

Gemäss Art. 9 der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs vom 28. März 2007 (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV; SR 741.013) sind bei den Kontrollen nach Möglichkeit technische Hilfsmittel einzusetzen, insbesondere bei der Kontrolle der Geschwindigkeit (Abs. 1 lit. a). Für technische Hilfsmittel, die Messzwecken dienen, gelten die MessMV und die Ausführungsvorschriften des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (Abs. 1bis). Für die Kontrollen mit technischen Hilfsmitteln regelt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Institut für Metrologie (METAS) (Abs. 2) : a. die Durchführung und das Verfahren;

b. die Anforderungen an die Messsysteme und Messarten sowie die technisch bedingten Sicherheitsabzüge. Gestützt darauf hat das ASTRA die VSKV-ASTRA sowie Weisungen über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr (ASTRA-Weisungen) erlassen. Ausserdem hat das EJPD in der Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung geregelt (Art. 1) : a. die Anforderungen an Messmittel für Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachungen im Strassenverkehr und an Messmittel für die Prüfung von Geschwindigkeitsmessern; b. die Verfahren für das Inverkehrbringen dieser Messmittel; c. die Verfahren zur Erhaltung der Messbeständigkeit dieser Messmittel (Urteil 6B_884/2021 vom 10. Januar 2022 E. 2.6.1).

Gemäss Art. 5 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 2 lit. a Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung bedürfen Messmittel für Geschwindigkeitskontrollen einer ordentlichen Zulassung und einer Ersteichung sowie einer jährlichen Nacheichung. Die in Verkehr gebrachten Messmittel müssen die Anforderungen von Art. 5 ff. MessMV während ihrer gesamten Verwendungsdauer erfüllen (Art. 20 MessMV). Die gemäss der messmittelspezifischen Verordnung zuständigen Stellen prüfen während der ganzen Verwendungsdauer eines Messmittels periodisch dessen Messbeständigkeit. Die Messbeständigkeit wird zusätzlich immer dann geprüft, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass das Messmittel nicht mehr den rechtlichen Anforderungen entspricht, Sicherungsmechanismen verletzt sind oder messrelevante Teile repariert wurden. Die Messmittel müssen in einem einwandfreien

Zustand zur Prüfung gestellt werden. Die Verfahren zur Erhaltung der Messbeständigkeit sind in Anhang 7 geregelt

(Art. 24 Abs. 1 und 2 MessMV).

E. 1.2.3

Das Bundesgericht wendet das Recht von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG), doch prüft es grundsätzlich nur die geltend gemachten Rügen, sofern die rechtlichen Mängel nicht geradezu offensichtlich sind (BGE 134 I 65 E. 1.3 mit Hinweisen). In der Beschwerdebegründung ist in gedrängter Form darzulegen, inwiefern der angefochtene Akt Recht verletzt (Art. 42 Abs. 2 BGG). Es ist auf die Motivation des angefochtenen Entscheids einzugehen und daran die geltend gemachte Bundesrechtsverletzung im Einzelnen darzulegen.

Im Übrigen legt das Bundesgericht seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz kann vor Bundesgericht nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig bzw. willkürlich ist oder auf einer Rechtsverletzung beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG). Willkür im Sinne von Art. 9 BV liegt vor, wenn die vorinstanzliche Beweiswürdigung schlechterdings unhaltbar ist, das heisst, wenn die Behörde in ihrem Entscheid von Tatsachen ausgeht, die mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch stehen oder auf einem offenkundigen Fehler beruhen. Dass eine andere Lösung oder Würdigung ebenfalls vertretbar oder gar zutreffender erscheint, genügt nicht. Erforderlich ist, dass der Entscheid nicht nur in der Begründung, sondern auch im Ergebnis willkürlich ist (BGE 147 IV 73 E. 4.1.2; 146 IV 88 E. 1.3.1). Für die Willkürzüge gelten erhöhte Begründungsanforderungen

(Art. 97 Abs. 1 und Art. 106 Abs. 2 BGG). Es genügt nicht, einen von den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz abweichenden Sachverhalt zu behaupten oder die eigene Beweiswürdigung zu erläutern (BGE 148

V 366 E. 3.3 mit Hinweisen). Auf ungenügend begründete Rügen oder allgemeine appellatorische Kritik am angefochtenen Entscheid tritt das Bundesgericht nicht ein (BGE 148 IV 356 E. 2.1; 205 E. 2.6).

E. 1.3

Die vorstehend zusammengefassten Erwägungen der Vorinstanz sind überzeugend.

E. 1.3.1

Es ist unbestritten, dass das verwendete Messgerät der Bauart "Radar Geschwindigkeitsmesssystem Gatso RS-GS11 F/R" am 4. November 2009 vom METAS zur Eichung zugelassen wurde. Der Beschwerdeführer zeigt nicht auf, dass die Vorinstanz Bundesrecht verletzt hätte, wenn sie zum Schluss gelangt, nach den einschlägigen Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen sei eine Zulassung von Messgeräten nur für die erstmalige Inverkehrbringung erforderlich. Hingegen habe das korrekt zugelassene Messgerät auch nach Ablauf des Zulassungszertifikats per 3. November 2019 weiterverwendet und nachgeeicht werden dürfen. Diese Interpretation ist überzeugend, zumal es sich beim Zulassungsverfahren offenbar um eine Art Typenprüfung handelt. Hingegen ergibt es keinen Sinn anzunehmen, ein korrekt zugelassenes und weiterhin einwandfrei funktionierendes Messgerät müsste allein deshalb ausser Betrieb genommen werden, weil

das Zulassungszertifikat für Messgeräte dieses Typs abgelaufen ist, mithin, weil keine neuen Geräte desselben Typs mehr in Verkehr gesetzt werden dürfen. Vielmehr muss es für die Weiterverwendung eines einmal vorschriftsgemäss in Verkehr gesetzten Messgeräts genügen, dass zum Zeitpunkt seines Einsatzes eine gültige Eichung vorliegt. Damit ist die weitere Zuverlässigkeit des Geräts gewährleistet. Aus den vom Beschwerdeführer angerufenen und von der Vorinstanz angewandten Normen (Art. 5 Abs. 1 lit. b i.V.m. Art. 20 MessMV) ergibt sich nichts anderes. Insbesondere hat das eingesetzte Messgerät ein Konformitätsbewertungs- bzw. Zulassungsverfahren durchlaufen, wie es Art. 5 Abs. 1 lit. b MessMV verlangt. Das Gerät wurde am 4. November 2009 vom METAS zugelassen, was unbestritten ist. In diesem Zusammenhang ist ferner auf Ziff. 1.1.11 des Anhangs 5 MessMV (Zulassungsverfahren und Ersteichung, ordentliche Zulassung) zu verweisen. Dort wird ausdrücklich normiert, dass der Entzug der Zulassung eines Messmittels in der Regel keine Wirkung auf die bis zum Entzug in Verkehr gebrachten Messmittel hat. Der Beschwerdeführer zeigt nicht auf, dass dies vorliegend anders wäre.

Auch dem vom Beschwerdeführer erwähnten Urteil 6B_774/2015 vom 27. Januar 2016 E. 3.2 lässt sich nicht entnehmen, dass einmal rechtmässig in Verkehr gebrachte Messgeräte nicht mehr eingesetzt werden dürften, wenn das Zulassungszertifikat für Messgeräte einer bestimmten Bauart abgelaufen ist. Daran ändert nichts, dass das Bundesgericht darauf hinwies, dass im konkreten Fall, anders als vorliegend, zur Tatzeit ein gültiges Zulassungszertifikat vorlag. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers hat das Bundesgericht damit nicht impliziert, dass Messgeräte über eine zur Tatzeit gültige Zulassung verfügen müssten. In einem weiteren Urteil (6B_443/2021 vom

9. Mai 2022 E. 1.5.1) hat es ein zur Tatzeit gültiges Eichzertifikat genügen lassen. Dies explizit für das auch im vorliegenden Fall verwendete Messgerät "Gatso RS-GS11".

Gestützt auf die vorinstanzlichen Erwägungen steht sodann fest, dass das vorliegend verwendete Messgerät zur Tatzeit korrekt geeicht war. Die Eichzertifikate vom 26. März 2020 und vom 11. März 2021 liegen bei den Akten. Mithin legt der Beschwerdeführer nicht dar, dass das eingesetzte Messgerät den gesetzlichen Anforderungen nicht (mehr) entsprochen hätte (oben E. 1.2.2). Das Alter des Messgeräts alleine sowie die technische Weiterentwicklung von Messmitteln begründen solches nicht. Aus dem Ablauf des Zulassungszertifikats kann insoweit nichts zugunsten des Beschwerdeführers geschlossen werden, insbesondere, dass die Messung unverwertbar wäre.

Gleichfalls zutreffend ist sodann die Begründung der Vorinstanz hinsichtlich der Zulässigkeit einer Nacheichung auch für nach dem 31. März 2009 in Verkehr gesetzte Messmittel, wie das vorliegend verwendete. Art. 8

Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung stellt eine Übergangsbestimmung dar und regelt naturgemäss nur, wie mit den nach bisherigem Recht in Verkehr gesetzten "alten" Messmitteln zu verfahren ist, mithin unter welchen Bedingungen diese weiterhin eingesetzt werden dürfen. Die "alten" Messmittel sollen demnach bis zum Ablauf der Zulassung weiterhin in Verkehr gebracht und erst- sowie nachgeeicht werden dürfen. Daraus lässt sich, entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers, nicht schliessen, dass nach neuem Recht in Verkehr gesetzte Messmittel, anders als bisher, nicht nachgeeicht werden dürften. Dies ergibt keinen Sinn. Im Gegenteil spricht auch die genannte Übergangsbestimmung für die von der Vorinstanz vertretene Auffassung hinsichtlich der bereits beurteilten Frage der (Nicht) -Notwendigkeit eines gültigen Zulassungszertifikats während der gesamten Einsatzdauer eines Messmittels. Gemäss Art. 8 Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung

sollen über ein bisheriges Zulassungszertifikat verfügende "alte" Messgeräte trotz der Verordnungsänderung hinsichtlich der Fehlertoleranz noch in Verkehr gesetzt sowie erst- und nachgeeicht werden dürfen. Dies muss erst recht für neuere, d.h. technisch weiterentwickelte Geräte, gelten.

Ebenso zu folgen ist der Vorinstanz schliesslich, wenn sie erwägt, die Eichung des eingesetzten Radargeräts sei gültig, obwohl im Bereich bis zu 100 km/h nicht 120 Messungen stattgefunden hätten und obwohl die Eichung des Messgeräts unter Laborbedingungen erfolgte. Zu ersterem äussert sich der Beschwerdeführer nicht. Darauf ist nicht einzugehen. Wie die Vorinstanz zutreffend erwägt und unbestritten ist, ist die Möglichkeit von Messungen unter simulierten Verkehrsbedingungen nach dem Wortlaut von Ziff. 2 des Anhangs zur Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung explizit vorgesehen und daher zulässig. Die Abweisung des Beweisantrags des Beschwerdeführers durch die Vorinstanz, die maximal zu erwartende Einzelwertabweichung des Messgeräts im realen Verkehr zu ermitteln, ist nicht zu beanstanden. Auf seine diesbezüglichen Ausführungen, insbesondere den Hinweis auf einen Aufsatz des damaligen Direktors des METAS zum Thema "Messmittel im Strassenverkehr", ist nicht einzugehen.

E. 1.3.2

Was der Beschwerdeführer in tatsächlicher Hinsicht gegen das angefochtene Urteil vorbringt, ist nicht geeignet, dieses als willkürlich auszuweisen. Dies gilt insbesondere für das Abstellen der Vorinstanz auf das Gutachten des METAS anstelle des Parteigutachtens des Beschwerdeführers, die in ersterem angewandte Messmethode und die gestützt darauf ermittelte Geschwindigkeit von mindestens 85 km/h.

Der Beschwerdeführer nimmt im Wesentlichen eine eigene Beweiswürdigung vor und verkennt damit die Rügevoraussetzungen vor Bundesgericht (oben E. 1.2.3). Darauf ist nicht einzugehen. Dies ist etwa der Fall, wenn er gestützt auf das von ihm in Auftrag gegebene Gutachten geltend macht, nach Abzug des Winkelfehlers von 1,3 % hätte ein zusätzlicher Sicherheitsabzug von 5 km/h erfolgen müssen, weil Laborabweichungen nichts mit den Abweichungen im realen Strassenverkehr zu tun hätten. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz basierend auf dem Ergebnis des gesetzlich zulässigen Simulationsverfahrens im Labor und gestützt auf die Ausführungen des METAS - zusätzlich zum attestierten Winkelfehler - lediglich einen Sicherheitsabzug von 3,3534 km/h gewährte. Dieses Vorgehen ist nicht willkürlich. Die Vorinstanz verletzt auch kein Bundesrecht, wenn sie erwägt, die in Art. 8 VSKV-ASTRA festgelegten Sicherheitsabzüge kämen nur bei Geschwindigkeitsmessungen ohne gutachterliche Überprüfung zur Anwendung, während bei Erstellung von Gutachten der Experte in der Wahl der Methodik grundsätzlich frei sei. Darauf hat vielmehr auch das Bundesgericht in seinem vom Beschwerdeführer selbst angerufenen Urteil 6B_921/2014 vom 21. Januar 2015 E. 1.3.1 ausdrücklich hingewiesen. Demnach bleiben die Ermittlung der Geschwindigkeit durch Fachexpertisen (z.B. bei der Abklärung von Unfällen oder Widerhandlungen im Strassenverkehr) und die freie Beweiswürdigung durch die Gerichte von den ASTRA-Weisungen unberührt. Diese binden mithin das Gericht nicht. Aus dem vorgenannten Urteil kann der Beschwerdeführer nichts für sich ableiten. Entgegen seiner Auffassung ändert daran nichts, dass im vom Bundesgericht beurteilten Fall die verwendete Messmethode von Art. 8 Abs. 1 VSKV-ASTRA nicht erfasst war (Nachfahrkontrolle, heute lit g), die Radarmessung hingegen schon (lit. a). Auch mussten die Gutachter nicht deswegen die von der VSKV-ASTRA normierten Sicherheitsabzüge anwenden, weil ihre

Geschwindigkeitsermittlung auf der Radarmessung beruht. Mit diesem Einwand begründet der Beschwerdeführer wiederum keine Willkür in der Sachverhaltsfeststellung und Beweiswürdigung.

Ebenso wenig weist der Beschwerdeführer das Messergebnis des METAS oder das Abstellen darauf durch die Vorinstanz als offensichtlich falsch aus, wenn er geltend macht, das METAS habe für den Abzug nicht die am aktuellen Tag maximal mögliche Messungsgenauigkeit ermittelt, sondern eine alte, im Labor anstatt im realen Strassenverkehr ermittelte, verwendet. Auch mit seinen weiteren Vorbringen, insbesondere der Kritik an der vom METAS angewandten Methode resp. Formel zur Ermittlung des Sicherheitsabzugs und der konkret gefahrene Mindestgeschwindigkeit, begründet der Beschwerdeführer keine Willkür. Er nimmt vielmehr eine eigene Sachverhaltsfeststellung und Beweiswürdigung vor, womit er vor Bundesgericht nicht zu hören ist (oben E. 1.2.3). Darauf ist nicht einzugehen. Dass die Vorinstanz auf das Gutachten des METAS abstellt und sich in diesem Zusammenhang nicht ausdrücklich zur Kritik des Privatgutachtens an der Methodik des METAS äussert, ist auch unter dem Aspekt des rechtlichen Gehörs nicht zu beanstanden.

E. 1.4

Nach dem vorstehend Gesagten steht für das Bundesgericht verbindlich fest, dass der Beschwerdeführer mit mindestens 85 km/h anstelle der erlaubten 60 km/h unterwegs war. Zur rechtlichen Würdigung durch die Vorinstanz (oben E. 1.1.3) äussert er sich nicht. Darauf kann verwiesen werden. Offensichtliche rechtliche Mängel, die für das Bundesgericht Anlass zum Eingreifen böten (oben E. 1.2.3), liegen nicht vor. Der Tatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG ist objektiv und subjektiv erfüllt.

E. 2

Der Beschwerdeführer rügt mit Bezug auf die Strafzumessung einen Verstoss gegen das Verbot der reformatio in peius. Er erblickt diesen in der Erhöhung des Tagessatzes gegenüber der Erstinstanz. Ausserdem habe die Vorinstanz ihre Begründungspflicht verletzt.

E. 2.1

Die Rechtsmittelinstanz darf Entscheide nicht zum Nachteil der beschuldigten oder verurteilten Person abändern, wenn das Rechtsmittel nur zu deren Gunsten ergriffen worden ist. Vorbehalten bleibt eine strengere Bestrafung aufgrund von Tatsachen, die dem erstinstanzlichen Gericht nicht bekannt sein konnten (Art. 391 Abs. 2 Satz 2 StPO). Massgebend für die Frage, ob eine unzulässige reformatio in peius vorliegt, ist das Dispositiv (BGE 148 IV 89 E. 4.3; 147 IV 167 E. 1.5.2; 142 IV 129 E. 4.5; je mit Hinweisen).

Die bundesgerichtliche Rechtsprechung geht von einer weiten Auslegung des Verschlechterungsverbots aus. Danach ist Art. 391 Abs. 2 Satz 1 StPO nicht nur bei einer Verschärfung der Sanktion, sondern auch bei einer härteren rechtlichen Qualifikation der Tat verletzt. Das Verschlechterungsverbot gilt indes nicht absolut. Eine strengere Bestrafung aufgrund von Tatsachen, die dem erstinstanzlichen Gericht nicht bekannt sein konnten, bleibt vorbehalten (Art. 391 Abs. 2 Satz 2 StPO). Solche Tatsachen können beispielsweise die wirtschaftlichen Verhältnisse zur Bemessung der Höhe des Tagessatzes nach

Art. 34 Abs. 2 Satz 3 StGB betreffen. Das Berufungsgericht darf nach der Rechtsprechung bei einer Verbesserung der finanziellen Verhältnisse nach dem erstinstanzlichen Urteil einen höheren Tagessatz festlegen, auch wenn ausschliesslich die beschuldigte Person Berufung erhoben hat (BGE 146 IV 172 E. 3.3.3; 144 IV 198 E. 5.4.3; Urteil 6B_1305/2023 vom 17. März 2025 E. 7.3.1 mit Hinweisen).

E. 2.2

Die Vorinstanz erachtet für die vorliegende Tat eine (bedingte) Geldstrafe von 20 Tagessätzen als angemessen, welche sie aufgrund einer Vorstrafe und zahlreicher Administrativmassnahmen auf 35 Tagessätze erhöht. Sodann nimmt sie im Rahmen der Ermittlung der Verbindungsbusse eine Reduktion auf 28 Tagessätze vor. Der Beschwerdeführer äussert sich hierzu nicht.

Mit Bezug auf die Tagessatzhöhe stellt die Vorinstanz auf Steuerdaten des Jahres 2021 ab, während die Erstinstanz offenbar die von der Staatsanwaltschaft eingeholten Steuerdaten von 2018 heranzog. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers ist indes nicht anzunehmen, dass die (rechtskräftigen) Steuerdaten des Jahres 2021 dem erstinstanzlichen Gericht zum Zeitpunkt der Urteilsfällung am 7. April 2022 bereits bekannt sein konnten. Er zeigt dies nicht auf. Indem die Vorinstanz auf andere, neuere Steuerdaten abstellt als die Erstinstanz, verletzt sie daher das Verbot der *reformatio in peius* nicht. Nachdem sich zudem gemäss Angaben des Beschwerdeführers selbst in der Berufungsverhandlung seine wirtschaftlichen Verhältnisse seit 2021 nicht geändert haben, ist das vorinstanzliche Abstellen auf diese Daten nicht zu beanstanden. Soweit der Beschwerdeführer vor Bundesgericht ein jährlich stark schwankendes Einkommen behauptet, setzt er sich in Widerspruch zu seinen eigenen Angaben und seiner Argumentation hinsichtlich der *reformatio in peius*, welche auf der Prämisse unveränderter Verhältnisse seit 2021 beruht. Damit ist er nicht zu hören.

Der Beschwerdeführer zeigt schliesslich nicht auf, dass die Vorinstanz sein Einkommen und gestützt darauf den Tagessatz willkürlich festgelegt hätte. Dies ist insbesondere der Fall, wenn er vorbringt, die eingesetzten Fr. 2,6 Mio. stellten das Familieneinkommen und nicht sein eigenes Einkommen dar. Dieses betrage höchstens die Hälfte dessen. Daran ändert nichts, dass Erstinstanz und Staatsanwaltschaft dieser Auffassung offenbar folgten. Vom vorerwähnten Nettoeinkommen von Fr. 2,6 Mio. zog die Vorinstanz einen - nicht näher genannten - Eigenmietwert, eine Pauschale von 20 % für Krankenkasse und Steuern und eine Pauschale von 15 % für die Unterstützung der Ehefrau ab. So ermittelte sie ein massgebendes Monatseinkommen von Fr. 169'330.-- und einen Tagessatz von Fr. 5'644.--. Dies ist nicht krass falsch und daher nicht willkürlich, zumal auch nach den Berechnungen des Beschwerdeführers selbst ein monatliches Einkommen von Fr. 129'144.-- resultieren würde. Auch von einer willkürlichen Rechtsanwendung durch die Vorinstanz kann nicht gesprochen werden, indem die von ihr ermittelte Tagessatzhöhe oder Gesamtstrafe in stossender Weise dem Gerechtigkeitsgedanken zuwiderliefe resp. zu einem unhaltbaren Ergebnis führen würde

(BGE 147 IV 73 E. 4.1.2; 146 IV 88 E. 1.3.1; Urteil 6B_636/2021 vom 13. Januar 2023 E. 1.5; je mit Hinweisen). Dies gilt umso weniger, als die Vorinstanz den Tagessatz letztlich auf Fr. 3'000.-- reduzierte, was dem gesetzlichen Maximum gemäss Art. 34 Abs. 2 StGB entspricht.

E. 3

Der Beschwerdeführer beanstandet auch die Höhe der Busse.

E. 3.1

Nach Art. 42 Abs. 4 StGB kann eine bedingte Strafe mit einer Busse (Art. 106 StGB) verbunden werden. Die Verbindungsbusse soll gemäss Rechtsprechung in Betracht kommen, wenn trotz Gewährung des bedingten Vollzugs einer Geld- oder Freiheitsstrafe in gewissen Fällen mit der Auferlegung einer zu bezahlenden Busse ein spürbarer Denkkzettel verpasst werden soll. Die Strafenkombination dient hier spezialpräventiven Zwecken. Das Hauptgewicht liegt auf der bedingten Freiheits- oder Geldstrafe, während der unbedingten Verbindungsbusse nur untergeordnete Bedeutung zukommt. Die Verbindungsbusse soll nicht etwa zu einer Straferhöhung führen oder eine zusätzliche Strafe ermöglichen. Sie erlaubt lediglich innerhalb der schuldangemessenen Strafe eine täter- und tatangemessene Sanktion, wobei die bedingte Hauptstrafe und die damit verbundene Busse in ihrer Summe schuldangemessen sein müssen. Um dem akzessorischen Charakter der Verbindungsbusse gerecht zu werden, hat das Bundesgericht die Obergrenze grundsätzlich auf einen Fünftel bzw. 20 % festgelegt. In Präzisierung dieser Rechtsprechung hat es festgehalten, dass die Verbindungsbusse i.S.v. Art. 42 Abs. 4 StGB höchstens einen Fünftel bzw. 20 % der in der Summe schuldangemessenen Sanktion - bestehend aus einer bedingt ausgesprochenen Hauptstrafe und einer Verbindungsbusse - betragen darf (vgl. zum Ganzen: BGE 149 IV 321

E. 1.3.1 f. mit zahlreichen Hinweisen).

E. 3.2

Die Vorinstanz stützt sich bei der Bemessung der Busse ausdrücklich auf die in der vorstehenden Erwägung wiedergegebene Rechtsprechung des Bundesgerichts. Es ist nicht ersichtlich, dass sie hierbei Bundesrecht verletzt oder sonst, unter Ausserachtlassung wesentlicher Strafzumessungskriterien, ihr Ermessen derart falsch gewichtet hätte, dass für das Bundesgericht Anlass bestünde, hierin einzugreifen (vgl. BGE 144 IV 313 E. 1.2; 136 IV 55 E. 5.6; zu den Grundsätzen der Strafzumessung nach Art. 47 ff. StGB vgl. BGE 144 IV 313 E. 1.2; 217 E. 3; je mit Hinweisen).

Der Beschwerdeführer erachtet die ausgesprochene Busse von Fr. 10'000.-- als unangemessen. Damit begründet er aber gerade keinen Ermessensmissbrauch. Er bestreitet zudem zu Recht nicht, dass die Busse innerhalb des gesetzlichen Rahmens gemäss

Art. 106 Abs. 1 StGB liegt. Auch, dass es sich dabei um das mögliche Maximum handelt, begründet keinen Ermessensmissbrauch. Der Beschwerdeführer lässt bei seinem Fokus auf das seines Erachtens nicht besonders schwere Verschulden ausser Acht, dass die Busse, gerade angesichts der trotz Vorstrafe bedingt ausgesprochenen Geldstrafe, einen spürbaren Effekt auf ihn haben soll (vgl. oben E. 3.1). Bei der Bemessung der Angemessenheit einer Busse kommt zudem der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Täters ("je nach den Verhältnissen") praxisgemäss eine zentrale Rolle zu (BGE 134 IV 60 E. 7.3.3; Urteil 6B_199/2010 vom 19. August 2010 E. 6.3.1 mit Hinweisen). Angesichts des äusserst hohen verfügbaren Einkommens des Beschwerdeführers und der Denkkzettel-funktion der Verbindungsbusse verletzt die Vorinstanz ihr Ermessen nicht, wenn sie diese auf das Maximum festsetzt. Daran ändert nichts, dass die vorliegende Widerhandlung rein tempomässig im untersten Bereich einer groben Verkehrsregelverletzung liegt.

Von vorneherein ohne Belang ist im Übrigen, ob die Busse bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 24 km/h, anstatt der ermittelten 25 km/h lediglich Fr. 600.-- betragen hätte. Hierbei geht der Beschwerdeführer von einer anderen Sach- und Rechtslage aus, was nicht massgebend sein kann. Dass die Diskrepanz im "Schnittstellenbereich" von Art. 90 Abs. 1 und 2 SVG gross ist, trifft zu, ist aber hinzunehmen. Eine stossende Ungerechtigkeit begründet auch dies nicht, da wie gesagt unterschiedliche Rechtsnormen zur Anwendung kommen.

E. 4

Die Beschwerde ist abzuweisen. Ausgangsgemäss hat der Beschwerdeführer die Gerichtskosten zu tragen (Art. 66 Abs. 1 BGG).

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