

# **BL\_GERICHTE 460 2014 213 vom 2. September 2014**

BL Gerichte, 2014-09-02, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bl\\_gerichte\\_460\\_2014\\_213](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bl_gerichte_460_2014_213)

FR: BL\_GERICHTE 460 2014 213 du 2 septembre 2014

IT: BL\_GERICHTE 460 2014 213 del 2 settembre 2014

## **Regeste**

Mehrfache grobe Verletzung von Verkehrsregeln

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Die Berufung ist gemäss Art. 398 Abs. 1 der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO, SR 312.0) zulässig gegen Urteile erstinstanzlicher Gerichte, mit denen das Verfahren ganz oder teilweise abgeschlossen worden ist. Es können Rechtsverletzungen, die unvollständige oder unrichtige Feststellung des Sachverhalts sowie Unangemessenheit gerügt werden, wobei das Berufungsgericht das Urteil in allen angefochtenen Punkten umfassend überprüfen kann (Art. 398 Abs. 2 und Abs. 3 StPO). Gleichwohl überprüft das Berufungsgericht das erstinstanzliche Urteil nur in den angefochtenen Punkten (Art. 404 Abs. 1 StPO). Gemäss Art. 382 Abs. 1 StPO ist jede Partei, die ein rechtlich geschütztes Interesse an der Aufhebung oder Änderung eines Entscheides hat, zur Berufung legitimiert.

### **E. 2**

Vorwurf des Rechtsüberholens

#### **E. 2.1**

Die Strafgerichtsvizepräsidentin führt mit Urteil vom 2. September 2014 aus, dem Beschuldigten werde vorgeworfen, er habe am 30. Januar 2014, um 10.52 Uhr, als Lenker des Personenwagens Audi (B. ) in Itingen den zweiten Überholstreifen der Autobahn A2 in Fahrtrichtung Basel befahren, worauf er kurz vor dem Tunnel Arisdorf bei der dortigen Fahrstreifenverminderung zunächst nach rechts auf den ersten Überholstreifen gewechselt und nach rund 100 m erneut einen Fahrstreifenwechsel nach rechts auf den Normalstreifen vollzogen habe. Anschliessend habe er auf dem Normalstreifen zwei neben ihm auf dem Überholstreifen fahrende Verkehrsteilnehmer verbotenerweise rechts überholt. Rund 200 m nach der Tunneleinfahrt habe der Beschuldigte sodann nach links auf den Überholstreifen gewechselt, wo er seine Fahrt fortgesetzt habe. Dadurch habe sich der Beschuldigte der groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) strafbar gemacht.

#### **E. 2.2**

Demgegenüber bringt der Beschuldigte vor, zwar habe es sich um ein mittelstarkes Verkehrsaufkommen gehandelt, jedoch habe im inkriminierten Zeitraum sowohl auf der ersten als auch der zweiten Überholspur ein starkes Verkehrsaufkommen geherrscht, wobei eine Kolonnenbildung sichtbar gewesen sei. Sodann habe der Beschuldigte die mittlere Spur nur verlassen, damit das rote Fahrzeug auf der zweiten Überholspur den Fahrstreifen habe wechseln können, da ein Spurbau bevorstand. Um in der Folge die links von ihm

fahrenden Fahrzeuge nicht rechts überholen zu müssen, hätte er seine Geschwindigkeit um mindestens 20 km/h vermindern müssen, wodurch er aber den nachfolgenden Verkehr behindert respektive gefährdet hätte. Beim Rechtsvorbeifahren habe weder eine konkrete noch eine erhöhte abstrakte Gefährdung bestanden; dies im Gegensatz zu einem brusken Bremsen. Sodann liege in subjektiver Hinsicht weder ein rücksichtsloses noch ein sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten vor. Er habe sich bloss dazu entschieden, passiv den Überholvorgang vorzunehmen, anstatt durch ein bruskes Abbremsen die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer zu gefährden.

### **E. 2.3**

Die Staatsanwaltschaft ihrerseits macht mit Stellungnahme vom 3. November 2014 geltend, entgegen den Ausführungen des Beschuldigten habe im Tatzeitpunkt kein Kolonnenverkehr geherrscht. Insbesondere auf dem Normalstreifen seien praktisch keine Fahrzeuge gefahren, mithin sei im Zeitpunkt des Spurwechsels des Beschuldigten auf den Normalstreifen weder direkt vor noch hinter ihm ein Fahrzeug gewesen. Nach dem Wechsel auf den Normalstreifen sei über eine längere Strecke kein Fahrzeug hinter dem Beschuldigten gefahren, weshalb er seine Geschwindigkeit problemlos hätte reduzieren können.  
Sachverhaltsfeststellung

### **E. 2.4**

Nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung (Art. 10 Abs. 2 StPO) hat das urteilende Gericht frei von Beweisregeln und nur nach seiner aus dem gesamten Verfahren gewonnenen persönlichen Überzeugung aufgrund gewissenhafter Prüfung darüber zu entscheiden, ob es eine Tatsache für bewiesen hält. Das Gericht trifft sein Urteil unabhängig von der Anzahl der Beweismittel, welche für eine bestimmte Tatsache sprechen, und ohne Rücksicht auf die Art des Beweismittels. Auch besteht keine Rangfolge der Beweise. Massgebend soll allein deren Stichhaltigkeit sein ( Christof Riedo / Gerhard Fiolka / Marcel Alexander Niggli , Strafprozessrecht, 2011, Rz. 234; Thomas Hofer , Basler Kommentar StPO, 2. Aufl. 2014, Art. 10 N 41 ff.). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist gemäss der aus Art. 32 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV, SR 101) fliessenden und in Art. 6 Ziff. 2 der Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK, SR 0.101) verankerten Maxime "in dubio pro reo" bis zum gesetzlichen Nachweis seiner Schuld zu vermuten, dass der wegen einer strafbaren Handlung Beschuldigte unschuldig ist. Als Beweiswürdigungsregel besagt die Maxime, dass sich der Strafrichter nicht von der Existenz eines für den Beschuldigten ungünstigen Sachverhalts überzeugt erklären darf, wenn bei objektiver Betrachtung Zweifel bestehen, ob sich der Sachverhalt so verwirklicht hat. Die Beweiswürdigungsregel ist verletzt, wenn der Strafrichter an der Schuld des Beschuldigten hätte zweifeln müssen. Dabei sind bloss abstrakte und theoretische Zweifel nicht massgebend, weil solche immer möglich sind und absolute Gewissheit nicht verlangt werden kann. Es muss sich um erhebliche und nicht zu unterdrückende Zweifel handeln, das heisst um solche, die sich nach der objektiven Sachlage aufdrängen (BGE 124 IV 87, E. 2a; mit Verweis auf BGE 120 Ia 31). Dem Sachgericht steht im Bereich der Beweiswürdigung ein erheblicher Ermessensspielraum zu (BGE 134 IV 132, E. 4.2; BGE 129 IV 6, E. 6.1). Das Bundesgericht greift auf Beschwerde hin nur ein, wenn das Sachgericht diesen missbraucht, insbesondere offensichtlich unhaltbare Schlüsse zieht, erhebliche Beweise übersieht oder solche willkürlich ausser Acht lässt (BGE 132 III 209, E. 2.1).

### **E. 2.5**

In Bezug auf den Sachverhalt ist unbestritten, dass der Beschuldigte am 30. Januar 2014, um 10.52 Uhr, auf der Autobahn A2 in Fahrtrichtung Basel fuhr, wobei er vor der Fahrstreifenverminderung (vor dem Tunnel Arisdorf) von der zweiten auf die erste Überholspur wechselte. In der Folge wechselte der Beschuldigte vom ersten Überholstreifen auf die Normalspur, damit ein roter Personenwagen links von ihm von der endenden zweiten Überholspur auf die erste Überholspur wechseln konnte. Ebenso ist unbestritten, dass der Beschuldigte hernach auf der Normalspur fahrend zwei Verkehrsteilnehmer rechts überholte.

### **E. 2.6**

Angeichts der sich in den Verfahrensakten befindenden Videoaufzeichnung ist – in Übereinstimmung mit der Vorinstanz – festzustellen, dass ein mittelmässig starkes Verkehrsaufkommen herrschte. Im Weiteren zeigt sich aufgrund der Videoaufzeichnung, dass zunächst das Signal "Lichtsignale" (Art. 14 Abs. 1 der Signalisationsverordnung, SSV, SR 741.21) dem Beschuldigten eine Lichtsignalanlage in 1'000 Metern Entfernung ankündigte. In der Folge zeigte das Signal "Anzeige der Fahrstreifen" (Art. 59 Abs. 1 SSV) eine Verminderung der Fahrstreifen in 500 Metern an und kurz darauf ist das Signal "Überholen für Lastwagen verboten" (Art. 26 Abs. 2 SSV) ersichtlich. Sodann weist das Signal "Höchstgeschwindigkeit" (Art. 22 Abs. 1 SSV) den Beschuldigten darauf hin, dass die Geschwindigkeit welche die Fahrzeuge auch bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht überschreiten dürfen, 100 km/h beträgt. Schliesslich zeigt ein erneutes Signal "Anzeige der Fahrstreifen" (Art. 59 Abs. 1 SSV) die Verminderung der Fahrstreifen an. Anlässlich der kantonsgerichtlichen Hauptverhandlung führte der Beschuldigte hinsichtlich der vorgenannten Signalisationen aus, er habe diese wahrgenommen und kenne diese Stelle der Autobahn (Protokoll der kantonsgerichtlichen Hauptverhandlung [Protokoll KGer], S. 2). Es zeigt sich somit, dass dem Beschuldigten bewusst sein musste, dass eine Verminderung der Fahrstreifen unmittelbar anstand. Trotz Kenntnis dieses Umstands sowie den diversen vorgenannten Signalen fuhr der Beschuldigte mit gleichbleibender, der Situation nicht angepasster Geschwindigkeit weiter, obwohl offensichtlich war, dass das vor ihm fahrende rote Fahrzeug zufolge Verminderung der Fahrstreifen ebenfalls unmittelbar von der zweiten auf die erste Überholspur wechseln musste.

### **E. 2.7**

Hinzu kommt, dass der Beschuldigte – unabhängig von der Verminderung der Fahrstreifen – ohnehin hätte abbremsen müssen, da er andernfalls dem roten, vor ihm fahrenden Fahrzeug aufgefahren wäre. Es zeigt sich daher, dass der Beschuldigte die Ursache für das rechtsseitige Überholen der beiden Fahrzeuge selbst gesetzt hat, indem er mit nicht angepasster Geschwindigkeit auf dem zweiten Überholstreifen fuhr. Namentlich kann dem Vorbringen des Beschuldigten, er habe nach rechts ausweichen müssen, da das rote Fahrzeug von der zweiten auf die erste Überholspur gewechselt habe, weshalb er sowohl am roten als auch am blauen Fahrzeug vorbeifahren müssen, nicht gefolgt werden. Vielmehr ist festzustellen, dass der Beschuldigte ohnehin seine Geschwindigkeit hätte aktiv verringern müssen, da er offenkundig schneller fuhr als die beiden vor ihm fahrenden Fahrzeuge. Dies zeigt sich namentlich im Umstand, dass der Beschuldigte – obwohl er seinen Fuss angeblich vom Gaspedal genommen haben will (Protokoll KGer, S. 2) – beide Fahrzeuge rechtsseitig passierte. Hinzu kommt, dass er gemäss eigenen Aussagen die Stelle

kannte (Protokoll KGer, S. 2) und somit wusste, dass eine Verminderung der Fahrstreifen im Gang war und das rote Fahrzeug deshalb zeitnah ebenfalls von der zweiten auf die erste Überholspur wechseln musste. Demnach setzte die Ursache dafür, dass der Beschuldigte hätte abbremsen müssen, nicht das rote Fahrzeug, welches von der zweiten Überholspur auf die erste wechselte, sondern vielmehr der Beschuldigte selbst, indem er mit einer der Situation nicht angepassten Geschwindigkeit fuhr. Mithin hätte er – unabhängig von der Verminderung der Fahrstreifen – in jedem Falle seine Geschwindigkeit aktiv verringern müssen, um sowohl einen Zusammenstoss als auch ein rechtsseitige Überholen zu verhindern.

### **E. 2.8**

Des Weiteren ist aufgrund der Videoaufzeichnung ersichtlich, dass der Beschuldigte sowohl auf dem zweiten als auch auf dem ersten Überholstreifen ohne Weiteres seine Geschwindigkeit hätte aktiv verringern können, ohne dabei eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Spätestens auf der Normalspur wäre es dem Beschuldigten jedoch möglich gewesen, seine Geschwindigkeit merklich zu verringern, hatte er doch einen ausreichenden Abstand zum weit hinter ihm fahrenden Fahrzeug. Ebenso muss dem Beschuldigten widersprochen werden soweit er geltend macht, er hätte durch ein bruskes Bremsen andere Fahrzeuge gefährdet. Vielmehr zeigt sich aufgrund der diversen Signalisationen sowie den langsamer voranfahrenden Fahrzeugen, dass eine Anpassung der Geschwindigkeit an die konkrete Situation bereits frühzeitig angezeigt gewesen wäre. Ausserdem ist ersichtlich, dass der Geschwindigkeitsunterschied zu den anderen Fahrzeugen nicht derart hoch war, dass eine Vollbremsung notwendig gewesen wäre, um das rechtsseitige Passieren der beiden Fahrzeuge zu verhindern. Schliesslich ist aufgrund der Bremslichter des Fahrzeugs des Beschuldigten erkennbar, dass dieser erst im Tunnel die Geschwindigkeit aktiv verringerte, als ein drittes Fahrzeug von der ersten Überholspur auf die Normalspur wechselte und dem Beschuldigten somit seine Weiterfahrt auf Letzterer versperrte. Mithin haben die Bremslichter erst aufgeleuchtet, nachdem der Beschuldigte bereits beide Fahrzeuge rechts überholt hatte. Folglich sind keine Hinweise erkennbar, wonach der Beschuldigte aktiv versucht hätte, seine Geschwindigkeit zu verringern, um ein Passieren der beiden links von ihm fahrenden Fahrzeuge zu verhindern. Der mit Strafbefehl vom 10. April 2014 angeklagte Sachverhalt ist daher als erstellt zu betrachten. Rechtliche Würdigung

### **E. 2.9**

Gemäss Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) macht sich schuldig, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der objektive Tatbestand besteht damit aus zwei kumulativ zu erfüllenden Merkmalen: Der groben Verkehrsregelverletzung und der durch diese hervorgerufenen ernstlichen Gefährdung. Eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts gegeben, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in gravierender Weise missachtet (objektive Seite) und ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges Verhalten an den Tag legt (subjektive Seite), das heisst schweres Verschulden beziehungsweise zumindest grobe Fahrlässigkeit verwirklicht (Gerhard Fiolka, Basler Kommentar SVG, 2014, Art. 90 N 41). Sodann ist eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Die erhöhte abstrakte Gefahr setzt dabei die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung und

Verletzung voraus, mithin muss die Handlungsweise des Täters typischerweise besonders geeignet sein, Verletzungen der geschützten Rechtsgüter herbeizuführen ( Gerhard Fiolka , a.a.O., Art. 90 N 45 f.). Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, mithin ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. 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 gezogen, also unbewusst fahrlässig gehandelt hat. In solchen Fällen ist grobe Fahrlässigkeit zu bejahen, wenn 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; Philippe Weissenberger , Kommentar SVG, 2. Aufl. 2014, Art. 90 N 68 f.).

### **E. 2.10**

Wer andere Fahrzeuge überholt, muss dabei besondere Sorgfaltspflichten beachten. Gemäss Art. 35 Abs. 1 SVG ist grundsätzlich links zu überholen. Daraus folgt namentlich ein Verbot des Rechtsüberholens ( Philippe Weissenberger , a.a.O., Art. 35 N 4). Überholen wird definiert als ein Verkehrsvorgang, bei dem ein Fahrzeug an einem sich auf derselben Fahrbahn langsamer in gleicher Richtung bewegenden anderen Verkehrsteilnehmer links- oder rechtsseitig vorfährt und vor diesem die Fahrt fortsetzt. Weder ein Ausschwenken vor der Vorbeifahrt noch ein Wiedereinbiegen vor dem Überholten ist notwendige Voraussetzungen des Überholens ( Stefan Maeder , Basler Kommentar SVG, 2014, Art. 35 N 17). Beim Fahren in parallelen Kolonnen sowie innerorts auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen in der gleichen Richtung ist das Rechtsvorbeifahren an andern Fahrzeugen gestattet, sofern diese nicht halten, um Fussgängern oder Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten den Vortritt zu lassen. Das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist jedoch untersagt (Art. 8 Abs. 3 der Verkehrsregelnverordnung, VRV, SR 741.11). Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung liegt ein paralleler Kolonnenverkehr vor, wenn dichte Kolonnen auf den Fahrspuren der entsprechenden Fahrtrichtung vorliegen. Ein Fahren in parallelen Kolonnen ist bei dichtem Verkehr, d.h. bei längerem Nebeneinanderfahren von mehreren sich in gleicher Fahrtrichtung bewegenden Fahrzeugreihen gegeben. Kein paralleler Kolonnenverkehr liegt vor, wenn die Fahrzeuge auf der Überholspur ungefähr mit den Minimalabständen zirkulieren, während auf der rechten Fahrbahn weniger dicht gefahren wird, mit ungefähr doppelt so grossen Abständen zwischen den Fahrzeugen ( Nina Rindlisbacher , Basler Kommentar SVG, 2014, Art. 43 N 86). Verlangsamt sich ein Fahrzeug auf der linken Spur und fährt deshalb das Fahrzeug auf der rechten Spur, ohne zu beschleunigen, an ihm vorbei, dann liegt eine Verkehrssituation vor, die man als passives Rechtsvorbeifahren bezeichnen könnte. Vom Fahrzeugführer auf der rechten Spur kann gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung mitunter verlangt werden, seine Fahrt zu verlangsamen, um ein Rechtsvorbeifahren zu vermeiden. Wenn es möglich ist, in angemessener Weise abzubremesen, um sich an das Verbot des Rechtsüberholens zu halten, dann stellt dies für die nachfolgenden Fahrzeuglenker, im Gegensatz zu einem brusken Bremsmanöver, grundsätzlich kein Risiko dar ( Nina Rindlisbacher , a.a.O., Art. 43 N 87). Nach der Rechtsprechung stellt das Verbot des Rechtsüberholens eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschrift dar, deren

Missachtung eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit mit beträchtlicher Unfallgefahr nach sich zieht und damit objektiv schwer wiegt. Wer auf der Autobahn fährt, muss sich darauf verlassen können, dass er nicht plötzlich rechtsüberholt wird. Das Rechtsüberholen auf der Autobahn, wo hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, stellt daher eine erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer dar ( Nina Rindlisbacher , a.a.O., Art. 43 N 89; Gerhard Fiolka , a.a.O., Art. 90 N 85; BGE 126 IV 192, E. 3; BGer 6S.71/2005 vom 3. Juni 2005, E. 4; BGer 6B\_343/2008 vom 15. Juli 2008, E. 3.2.1). Schliesslich wiegt Rechtsüberholen auf der Autobahn – gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts – nicht nur objektiv, sondern auch subjektiv in der Regel schwer und stellt daher regelmässig eine grobe Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG dar (Philippe Weissenberger, a.a.O., Ar. 90 N 94).

### **E. 2.11**

Bestimmt es das Gesetz nicht ausdrücklich anders, so ist nur strafbar, wer ein Verbrechen oder Vergehen vorsätzlich begeht (Art. 12 Abs. 1 StGB). Vorsätzlich begeht ein Verbrechen oder Vergehen, wer die Tat mit Wissen und Willen ausführt. Vorsätzlich handelt bereits, wer die Verwirklichung der Tat für möglich hält und in Kauf nimmt (Art. 12 Abs. 2 StGB). Gemäss Art. 12 Abs. 3 StGB begeht ein Verbrechen oder Vergehen fahrlässig, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist.

### **E. 2.12**

Das vorliegend zu beurteilende rechtsseitige Passieren des Beschuldigten von zwei Fahrzeugen ist klarerweise als ein verbotenes Rechtsüberholen zu qualifizieren. Sodann ist entsprechend dem als erstellt zu betrachtenden Sachverhalt das Vorliegen eines parallelen Kolonnenverkehrs zu verneinen, da auf keiner Fahrspur dichte Kolonnen gegeben waren. Hinzu kommt, dass die rechte Fahrbahn offenkundig frei von anderen Fahrzeugen war, hatte der Beschuldigte auf der Normalspur doch freie Fahrt. Ferner ergibt sich aus dem erstellten Sachverhalt, dass ein Abbremsen des Beschuldigten ohne Weiteres möglich war, so dass er sich an das Verbot des Rechtsüberholens hätte halten müssen und können, zumal weder ein bruskes Bremsen notwendig war noch irgendein Risiko für ein hinter dem Beschuldigten fahrendes Fahrzeug bestand. Namentlich ist nochmals darauf hinzuweisen, dass der Beschuldigte bereits viel früher seine Geschwindigkeit merklich hätte reduzieren müssen. Mithin ist festzustellen, dass der Beschuldigte bereits vor der Verminderung der Fahrspuren aktiv hätte bremsen müssen, um dadurch zu vermeiden, dass er dem roten Fahrzeug, welches auf die erste Überholspur wechseln musste, nicht durch Wechsel auf die Normalspur ausweichen muss. Überdies ist darauf hinzuweisen, dass der Beschuldigte, hätte er nicht auf die Normalspur gewechselt, aufgrund seiner der Situation nicht angepassten Geschwindigkeit sowohl dem roten als auch dem blauen Fahrzeug aufgefahren wäre, andernfalls hätte er diese offenkundig nicht rechts überholt. Mithin war die Ursache dafür, dass der Beschuldigte von der ersten Überholspur auf die Normalspur wechseln musste, nicht das rote Fahrzeug, welches zufolge Verringerung der Fahrspuren auf die erste Überholspur wechselte, sondern die der Situation nicht angepasste Geschwindigkeit des Beschuldigten.

### **E. 2.13**

Entsprechend den vorstehenden rechtlichen Ausführungen stellt das Verbot des Rechtsüberholens nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichts eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschrift dar, deren Missachtung objektiv schwer wiegt, wobei das Rechtsüberholen auf der Autobahn eine erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer darstellt (Ziffer 2.10 des vorliegenden Urteils). Es zeigt sich daher, dass der Beschuldigte, indem er zwei Fahrzeuge durch nicht rechtzeitig aktives reduzieren seiner Fahrgeschwindigkeit, somit selbstverschuldet und für ihn voraussehbar, rechts überholte, eine wichtige Verkehrsvorschrift, mithin das Verbot des Rechtsüberholens, in gravierender Weise missachtete. Dadurch schuf er eine ernstliche Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer. Soweit der Beschuldigte vorbringt, eine abstrakte Gefährdung habe im vorliegenden Fall nicht bestanden, kann ihm nicht gefolgt werden. Vielmehr sind in casu keinerlei Hinweise ersichtlich, wonach die beim Rechtsüberholen auf der Autobahn grundsätzlich bestehende abstrakte Gefährdung in casu ausnahmsweise nicht gegeben wäre. Namentlich fuhren sämtliche Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit und es sind keine Gründe ersichtlich, weshalb sich die beiden überholten Fahrzeuge nicht hätten darauf verlassen dürfen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer an das Verbot des Rechtsüberholens halten werden. Hinzu kommt, dass ein Rechtsüberholen noch gefährlicher ist, wenn es kurz nach einem Spurwechsel erfolgt, da die anderen Verkehrsteilnehmer umso mehr überrascht werden, wenn ihnen nicht einmal bewusst ist, dass auf der Normalspur ein Fahrzeug in ihrer unmittelbarer Nähe fahren könnte. Demzufolge ist das Vorliegen einer erhöhten abstrakten Gefährdung offenkundig zu bejahen. Somit hat der Beschuldigte den objektiven Tatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt.

#### **E. 2.14**

In subjektiver Hinsicht ist festzuhalten, dass der Beschuldigte bewusst rechts an den beiden Fahrzeugen vorbeifuhr. Dass es sich bei dem Verbot des Rechtsüberholens um eine wichtige Verkehrsverpflichtung handelt, war dem Beschuldigten ebenfalls bewusst. Gleichwohl hat er sich dazu entschieden, die beiden Fahrzeuge rechts zu überholen, obwohl es ihm möglich gewesen wäre, seine Geschwindigkeit (rechtzeitig) soweit zu verringern, dass es nicht zu diesem Überholvorgang kommen musste. Mithin hätte der Beschuldigte die Möglichkeit gehabt, diese elementare Verkehrsregel nicht zu verletzen. Er hat daher zumindest eventualvorsätzlich gehandelt. Soweit er geltend macht, die Ursache sei durch das rote Fahrzeug ausgelöst worden, welches zu spät von der zweiten auf die erste Überholspur gewechselt habe, kann ihm nicht gefolgt werden. Vielmehr ergibt sich aus dem als erstellt zu betrachtenden Sachverhalt, dass sich der Beschuldigte mit einer der Situation nicht angepassten Geschwindigkeit dem roten sowie dem blauen Fahrzeug genähert hat. Dementsprechend musste er auch nicht einzig wegen des roten Fahrzeugs auf die Normalspur wechseln. Vielmehr hätte er – bei gleichbleibender Geschwindigkeit – ohnehin auf diese wechseln müssen, da er andernfalls in das vor ihm fahrende blaue Fahrzeug gefahren wäre. Auch ist anzumerken, dass der Fahrer des roten Fahrzeugs die Situation nicht verschuldet hat. Im Gegenteil zeigt bereits der Umstand, dass der Beschuldigte einem links vor ihm fahrenden Fahrzeug ausweichen muss, welches zufolge Verringerung der Fahrspuren auf seine Fahrspur wechselt, dass der Beschuldigte nicht nur mit einer den Umständen nicht angepassten Geschwindigkeit gefahren ist, sondern sich zugleich auch rücksichtslos verhalten hat. Insbesondere hätte die Situation, dass der Beschuldigte einem links vor ihm fahrenden Fahrzeug ausweichen musste, bei angepasster Geschwindigkeit gar nicht eintreten können. Hätte das rote Fahrzeug erst kurze Zeit später von der zweiten auf

die erste Überholspur gewechselt, so wäre offenkundig genau jene konkrete Gefährdung eingetreten, welche sich in der erhöhten abstrakten Gefahr äussert. Mithin wäre es während des Spurwechsels zu einer Kollision zwischen dem roten Fahrzeug und dem rechts überholenden Beschuldigten gekommen. Sodann zeigt sich, dass der Beschuldigte in keiner Weise aktiv auf seine Geschwindigkeit eingewirkt hat. Mithin ist aufgrund der Bremslichter des Beschuldigten erkennbar, dass dieser das Bremspedal erst betätigte, nachdem er bereits beide Fahrzeuge rechtsseitig überholt hatte. Angesichts der vorstehenden Ausführungen ist daher von einem rücksichtslosen Verhalten des Beschuldigten auszugehen, womit der Straftatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG auch in subjektiver Hinsicht erfüllt ist und sich der Beschuldigte der groben Verkehrsregelverletzung strafbar gemacht hat.

### **E. 3**

Vorwurf des Auffahrens

#### **E. 3.1**

Mit Urteil vom 2. September 2014 legt die Strafgerichtsvizepräsidentin dar, der Beschuldigte habe im Anschluss an das Rechtsüberholen respektive nach der Ausfahrt des Tunnels Arisdorf zu einem vor ihm fahrenden Lieferwagen aufgeschlossen. Dabei sei er bei einer Geschwindigkeit von über 115 km/h bis zu einem Abstand von rund 0.4 Sekunden auf den voranfahrenden Lieferwagen aufgefahren, obwohl er früher und stärker hätte abbremsen und so einen ausreichenden Abstand einhalten können, was im Übrigen seine Pflicht als Lenker des hinteren Fahrzeugs gewesen wäre. Insbesondere hätte er nicht brüsk bremsen müssen, um den korrekten Abstand einzuhalten und gleichzeitig nicht mit dem Lieferwagen zu kollidieren, zumal dieser nicht überraschend auf die Überholspur gewechselt habe. Der Beschuldigte habe sich deshalb der groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG strafbar gemacht.

#### **E. 3.2**

Der Beschuldigte macht hingegen geltend, er bestreite sowohl die Geschwindigkeit als auch die Abstandsmessung. Ausserdem habe die Dauer des nach Ansicht der Vorinstanz zu geringen Abstands maximal 5 Sekunden betragen, was bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h eine Strecke von rund 165 Metern ergebe. Dass er kurzzeitig einen zu geringen Abstand gehalten habe, sei vorwiegend auf das Fahrmanöver zurückzuführen, welches der vortrittsbelastete Lieferwagen mit seinem Spurwechsel provoziert habe. Daher könne nicht von einer vorsätzlichen oder eventualvorsätzlichen Verletzung der Bestimmung von Art. 34 SVG gesprochen werden. Um einen kurzzeitig ungenügenden Abstand zu vermeiden, hätte er stark abbremsen müssen. Da er jedoch mit nachfolgendem Verkehr zu rechnen gehabt habe, habe er ein vorsichtiges Bremsmanöver ausgeführt. Dieses könne ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden. Auch könne in subjektiver Hinsicht das vorsichtige Bremsmanöver nicht als rücksichtsloses Verhalten ausgelegt werden. Hinzu komme, dass er die erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, sofern eine solche überhaupt vorgelegen habe, sofort durch vorsichtiges Abbremsen eliminiert habe, was ihm zu Gute zu halten sei. Überdies würden solche Verkehrssituationen auf der Autobahn hundertfach vorkommen.

#### **E. 3.3**

Die Staatsanwaltschaft führt mit Stellungnahme vom 3. November 2014 an, der Zeitraum des zu geringen Abstands habe rund 7 Sekunden betragen, was bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h eine Distanz von 233 Metern ergebe. Sodann hätte der Beschuldigte vom

Zeitpunkt des Stellens des Blinkers des Lieferwagens bis zu dessen Ausschwenken auf die Überholspur problemlos seine Geschwindigkeit reduzieren können. Die Behauptung, er habe nicht abgebremst, um den nachfolgenden Verkehr nicht zu gefährden, erscheine daher als Schutzbehauptung, zumal er die Geschwindigkeit nur unwesentlich hätte reduzieren müssen. Es entstehe jedoch der Eindruck, der Beschuldigte habe den Lieferwagen drängen wollen, habe er doch nach dem Einschwenken des Lieferwagens auf die Normalspur seine Geschwindigkeit zügig erhöht. Sachverhaltsfeststellung

#### **E. 3.4**

Hinsichtlich des Sachverhalts ist zunächst auf die sich in den Verfahrensakten befindenden Videoaufnahmen zu verweisen, welchen zu entnehmen ist, dass der Beschuldigte im Anschluss an den vorgenannten Vorfall betreffend Rechtsüberholen auf der Überholspur weiterfuhr. Ein auf der Normalspur fahrender Lieferwagen gab sodann mittels linken Richtungsanzeigers den Wechsel auf die Überholspur bekannt und führte diesen Spurenwechsel in der Folge durch, worauf der Beschuldigte dem Lieferwagen äusserst nahe auffuhr. Im Weiteren ist auf die Berechnung des Abstands mittels der Software SatSpeed Dist HD zu verweisen, wonach die Distanz zwischen dem Wagen des Beschuldigten und dem vor ihm fahrenden Lieferwagen zwischenzeitlich lediglich 11.5 Meter respektive 0.35 Sekunden betrug, dies bei einer Geschwindigkeit von 119 km/h (act. 15, 23). Der Beschuldigte bestreitet diese Abstandsberechnung bloss in pauschaler Weise und vermag nicht aufzuzeigen, inwiefern die Berechnung falsch sein soll. Auch sind aus den Verfahrensakten keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Berechnung ersichtlich, weshalb davon auszugehen ist, dass der Abstand zwischen dem Beschuldigten und dem vor ihm fahrenden Lieferwagen zwischenzeitlich 11.5 Meter betrug. Hinzu kommt, dass aufgrund der Videoaufnahmen augenscheinlich ist, dass die Distanz zwischen dem Fahrzeug des Beschuldigten und dem Lieferwagen äusserst gering war. Ausserdem ist den Videoaufnahmen aufgrund der aufleuchtenden Bremslichter zu entnehmen, dass der Beschuldigte das Bremspedal betätigte. Gleichwohl ist festzustellen, dass er die Geschwindigkeit nur marginal verringerte und dabei dem Lieferwagen stetig näher kam, wobei er das Bremsmanöver beim Zählerstand 2608 beendete. Würde man den Berechnungen des Beschuldigten folgen und davon ausgehen, dass eine Leitlinie eine Länge von 6 Metern und ein Zwischenraum eine solche von 9 Metern hat, so wäre für den entsprechenden Zeitpunkt der Beendigung des Bremsmanövers (10:53:47/08) festzustellen, dass der Abstand zwischen dem Lieferwagen und dem Fahrzeug des Beschuldigten nicht einmal mehr einen Zwischenraum, mithin weniger als 11.5 Meter betragen hätte. Es zeigt sich daher, dass der Beschuldigte aus dieser von ihm angeführten Berechnungsmethode nichts zu seinen Gunsten ableiten kann. Im Übrigen ist angesichts des angeklagten Abstands von 11.5 Metern nicht zu Lasten des Beschuldigten von einem geringeren Abstand auszugehen.

#### **E. 3.5**

Ausserdem ist festzuhalten, dass der Beschuldigte das Bremsmanöver beendete, bevor sich der Abstand zwischen seinem Fahrzeug und dem Lieferwagen vergrösserte. Vielmehr ist den Videoaufnahmen zu entnehmen, dass der Beschuldigte die aktive Verringerung der Geschwindigkeit trotz nach wie vor äusserst geringen Abstands beendete, als der Lieferwagen zum Wechsel zurück auf die Normalspur ansetzte. In diesem Kontext ist anzumerken, dass sich der Abstand zwischen dem Lieferwagen und dem Fahrzeug sichtlich verringerte, während der Lieferwagen noch den Spurenwechsel durchführte, er mithin

weiterhin die Spur zu einem Teil blockierte, so dass der Beschuldigte noch nicht in der Lage war, an dem Lieferwagen vorbeizufahren. Ferner ist aufgrund der Videoaufnahmen ersichtlich, dass der Beschuldigte mit dem Bremsmanöver erst begann, als die Distanz zum Lieferwagen – angesichts der gefahrenen Geschwindigkeit – relativ gering war. Mithin hat der Beschuldigte weder im Zeitpunkt, als der Lieferwagen mittels Richtungsanzeigers den Wechsel auf die Überholspur bekannt gab, noch in jenem, als dieser den Wechsel vornahm, mit dem Bremsmanöver begonnen. Vielmehr hat er seine Geschwindigkeit erst in jenem Moment aktiv verringert, als der Lieferwagen seinen Wechsel auf die Überholspur bereits vollständig durchgeführt hatte und der Beschuldigte diesem schon nahe aufgefahren war. Der in der Folge entstandene äusserst geringe Abstand zwischen dem Fahrzeug des Beschuldigten sowie dem vor ihm fahrenden Lieferwagen hätte folglich dadurch verhindert werden können, dass der Beschuldigte rechtzeitig sein Bremsmanöver eingeleitet hätte.

### **E. 3.6**

Der Beschuldigte führt betreffend die von der Strafgerichtsvizepräsidentin angenommene Geschwindigkeit aus, den Videoaufnahmen sei einzig die Geschwindigkeit des Polizeifahrzeugs zu entnehmen, weshalb keine Rückschlüsse auf die von ihm gefahrene Geschwindigkeit gemacht werden könnten. Dem ist – in Übereinstimmung mit der Strafgerichtsvizepräsidentin – zu entgegnen, dass der Abstand zwischen dem Fahrzeug der Polizei sowie jenem des Beschuldigten gleich geblieben ist. Demnach kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich die Geschwindigkeit des Beschuldigten in massgeblicher Weise von jener des Fahrzeugs der Polizei unterschieden hat. Es ist somit davon auszugehen, dass der Beschuldigte anfänglich mit einer Geschwindigkeit von rund 125 km/h fuhr, wobei er bis zum Zeitpunkt, als der Lieferwagen wieder auf die Normalspur wechselte, seine Geschwindigkeit auf ungefähr 115 km/h verringerte. In diesem Zusammenhang ist überdies darauf hinzuweisen, dass aufgrund der gleichbleibenden Distanz zwischen den Fahrzeugen ersichtlich ist, dass der Beschuldigte – wie von ihm selbst zugestanden – nur äusserst zurückhaltend und nicht stark abbremste. Dass ein starkes Bremsmanöver ohne Weiteres gefahrlos möglich gewesen wäre, zeigt sich angesichts der Videoaufnahmen deutlich, zumal das dem Beschuldigten folgende Fahrzeug der Polizei ausreichend Abstand wahrte. Demzufolge hätte der Beschuldigte den äusserst geringen Abstand zwischen seinem Fahrzeug und dem vor ihm fahrenden Lieferwagen dadurch verhindern können, indem er stärker oder rechtzeitig gebremst hätte. Der mit Strafbefehl vom 10. April 2014 angeklagte Sachverhalt ist daher als erstellt zu betrachten. Rechtliche Würdigung

### **E. 3.7**

Hinsichtlich der rechtlichen Ausführungen betreffend Art. 90 Abs. 2 SVG sowie den subjektiven Tatbestand wird auf Ziffer 2.9 respektive 2.11 des vorliegenden Urteils verwiesen. Ferner ist gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG gegenüber allen Strassenbenützern ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinander fahren. Mithin schreibt die Norm vor, dass in allen Situationen – also immer – ein genügender Abstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern zu halten ist, damit diese nicht gefährdet oder behindert werden ( Philippe Weissenberger , Kommentar SVG, 2011, Art. 34 N 41). Diese Bestimmung wird durch Art. 12 Abs. 1 VRV konkretisiert, wonach der Fahrzeugführer beim Hintereinanderfahren einen ausreichenden Abstand zu wahren hat, so dass er auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig halten kann. Was unter einem ausreichenden Abstand zu verstehen

ist, hängt von den gesamten Umständen ab. Dazu gehören unter anderem die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie die Beschaffenheit der beteiligten Fahrzeuge ( Philippe Weissenberger , a.a.O., Art. 34 N 56). Bei ungenügendem Abstand zwischen den Fahrzeugen beim Hintereinanderfahren besteht das Risiko von Auffahrkollisionen, wenn der Nachfolgende nicht rechtzeitig auf eine allfällige Verzögerung des Voranfahrenden reagieren kann. Aus diesem Grund wird ein ungenügender Abstand regelmässig eine grobe Verkehrsregelverletzung darstellen. Für die Beurteilung, ob eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG anzunehmen ist, wird als Richtschnur die Regel "1/6-Tacho" beziehungsweise ein Abstand von 0.6 Sekunden herangezogen ( Gerhard Fiolka , Basler Kommentar SVG, 2014, Art. 90 N 76 f.; Philippe Weissenberger , a.a.O., Art. 90 N 98). Für die Bejahung einer ernstlichen Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer durch ungenügenden Abstand genügt es, dass auf einer verhältnismässig kurzen Strecke zu nahe aufgefahren wird. Die Dauer des zu nahen Auffahren ist nämlich nur ein Kriterium neben anderen zur Beurteilung der erhöht abstrakten beziehungsweise allenfalls konkreten Gefährdung ( Philippe Weissenberger , a.a.O., Art. 90 N 100). Im Übrigen ist anzumerken, dass zwingend eine konkrete Gefährdung beträchtlichen Ausmasses entsteht, wenn der Abstand so gering ist, dass der Fahrzeugführer bei einem überraschenden Bremsmanöver seines Vordermanns nicht mehr rechtzeitig anhalten kann, weshalb diesfalls klarerweise eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen ist ( Gerhard Fiolka , a.a.O., Art. 90 N 82).

### **E. 3.8**

In casu ist dem als erstellt zu betrachtenden Sachverhalt zu entnehmen, dass der Beschuldigte mit einem Abstand von zeitweilig lediglich 11.5 Metern respektive 0.35 Sekunden bei einer Geschwindigkeit von über 115 km/h hinter dem Lieferwagen herfuhr. Entsprechend den vorstehenden rechtlichen Ausführungen sind bei der Beurteilung, ob der Abstand als ausreichend zu beurteilend ist, die gesamten Umstände zu berücksichtigen. Im vorliegenden Verfahren ist dementsprechend zu beachten, dass der Beschuldigte einem Lieferwagen in äusserst geringem Abstand nachfuhr, weshalb seine Sicht ausgesprochen stark beschränkt war. Mithin hatte der Beschuldigte keinen Einblick in die Verkehrssituation vor dem Lieferwagen, weshalb er auf eine allfällige Reaktion des Fahrers des Lieferwagens betreffend ein vor ihm abspielen-des Ereignis nicht vorbereitet gewesen wäre. Aufgrund der nahezu nicht vorhandenen Sicht sowie des äusserst geringen Abstands zwischen dem Fahrzeug des Beschuldigten und dem Lieferwagen wäre bei einem brusken Bremsen durch den Lieferwagen ein Auffahrunfall nur schwer respektive nur durch glückliche Umstände zu vermieden gewesen. Der Abstand des Beschuldigten zum Lieferwagen ist daher klarerweise als ungenügend zu qualifizieren.

### **E. 3.9**

Ausgehend von einer Geschwindigkeit von mindestens 115 km/h sowie in Anwendung der Regel "1/6-Tacho" erhellt, dass eine grobe Verkehrsregelverletzung grundsätzlich ab einem Abstand von weniger als 19 Metern anzunehmen ist. Im vorliegenden Fall hat die Distanz zwischen dem Fahrzeug des Beschuldigten und dem Lieferwagen lediglich 11.5 Meter betragen, weshalb der Beschuldigte den Grenzwert der groben Verkehrsregelverletzung deutlich unterschritten hat. Angesichts dieser erheblichen Unterschreitung des Grenzwerts sowie in Beachtung des Umstands, dass der Beschuldigte aufgrund der Grösse des Lieferwagens offenkundig keine Sicht auf den voranfahrenden Verkehr hatte, ist offenkundig, dass der Beschuldigte durch seine grobe Verkehrsregelverletzung eine

ernstliche Gefährdung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG hervorgerufen hat. Die Länge der Strecke, auf welcher der Beschuldigte dem Lieferwagen zu nahe aufgefahren ist, ist angesichts der gesamten Umstände nicht von Relevanz, zumal der Beschuldigte die Regel "1/6-Tacho" massiv unterschritten hat und er aufgrund der Grösse des Lieferwagens überdies keinen Einblick in den voranfahrenden Verkehr hatte.

### **E. 3.10**

Ferner sind auch die subjektiven Voraussetzungen zu bejahen. Dementsprechend ergibt sich aus dem als erstellt zu betrachtenden Sachverhalt, dass der Beschuldigte nicht ausreichend abgebremst hat, obwohl ihm dies ohne Weiteres möglich gewesen wäre. Indem er sein Bremsmanöver erst einleitete, als der Lieferwagen den Spurwechsel bereits vollständig vollzogen hatte, in der Folge nur äusserst zurückhaltend seine Geschwindigkeit aktiv verringerte und schliesslich das Bremsmanöver trotz nach wie vor äusserst geringen Abstands beendete, als der Lieferwagen zum Wechsel zurück auf die Normalspur ansetzte, hat er zumindest billigend in Kauf genommen, keinen ausreichenden Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten und dadurch eine ernstliche Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer hervorzurufen. Namentlich die vorzeitige Beendigung des Bremsmanövers trotz bestehender ernstlicher Gefahr zeigt mit aller Deutlichkeit auf, dass die Voraussetzung eines rücksichtslosen oder sonst schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens als erfüllt zu betrachten ist. Es zeigt sich daher, dass der Straftatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht erfüllt ist, womit sich der Beschuldigte der groben Verkehrsregelverletzung strafbar gemacht hat.

### **E. 4**

Aufgrund der seitens der Parteien eingereichten Rechtsschriften erhellt, dass die Ausführungen der Strafgerichtsvizepräsidentin betreffend die Strafzumessung unbestritten bleiben, weshalb auf diese verwiesen werden kann, zumal sie sich als durchwegs zutreffend erweisen. Somit ist der Beschuldigte zu einer bedingt vollziehbaren Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je Fr. 190.--, bei einer Probezeit von 2 Jahren, sowie zu einer Busse von Fr. 950.--, an deren Stelle im Falle schuldhafter Nichtbezahlung der Busse eine Ersatzfreiheitsstrafe von 5 Tagen tritt, zu verurteilen. Entsprechend den vorstehenden Ausführungen erweist sich die Berufung des Beschuldigten folglich als unbegründet, weshalb diese abzuweisen ist. III. Kosten Gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO tragen die Parteien die Kosten des Rechtsmittelverfahrens nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens. Entsprechend dem Ausgang des vorliegenden Verfahrens, mithin der Abweisung der Berufung des Beschuldigten, gehen die Verfahrenskosten des Kantonsgerichts in der Höhe von Fr. 3'150.--, bestehend aus einer Gerichtsgebühr von Fr. 3'000.-- (§ 12 Abs. 1 der Verordnung über die Gebühren der Gerichte, GebT, SGS 170.31) und Auslagen von Fr. 150.--, zu Lasten des Beschuldigten. Ausserdem wird dem Beschuldigten zufolge Unterliegens im Berufungsverfahren keine Parteientschädigung ausgerichtet.

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