

# **BS\_APPELLATIONSGERICHT SB.2020.17 vom 15. Januar 2021**

BS Appellationsgericht, 2021-01-15, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs\\_appellationsgericht\\_SB.2020.17](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_SB.2020.17)

FR: BS\_APPELLATIONSGERICHT SB.2020.17 du 15 janvier 2021

IT: BS\_APPELLATIONSGERICHT SB.2020.17 del 15 gennaio 2021

## **Erwägungen**

### **E. 1**

1.1 Gestützt auf Art. 398 Abs. 1 StPO ist die Berufung gegen Urteile erstinstanzlicher Gerichte zulässig, mit denen das Verfahren ganz oder teilweise abgeschlossen wird, was vorliegend der Fall ist. Zuständiges Berufungsgericht ist nach § 88 Abs. 1 und 92 Abs. 1 Ziff. 1 des Gerichtsorganisationsgesetzes (GOG, SG 154.100) ein Dreiergericht des Appellationsgerichts. Der Berufungskläger ist vom angefochtenen Urteil berührt und hat ein rechtlich geschütztes Interesse an dessen Abänderung, sodass er gemäss Art. 382 Abs. 1 StPO zur Erklärung der Berufung legitimiert ist. Auf das form- und fristgerecht eingereichte Rechtsmittel ist daher einzutreten.

1.2 Im Rahmen einer Berufung wird der vorinstanzliche Entscheid im Allgemeinen bezüglich sämtlicher Tat-, Rechts- und Ermessensfragen frei überprüft (Art. 398 Abs. 3 StPO). Das Berufungsgericht überprüft das erstinstanzliche Urteil grundsätzlich in den angefochtenen Punkten (Art. 404 Abs. 1 StPO) und wendet dabei das Recht von Amtes wegen an (Art. 391 Abs. 1 StPO). Bei der Kontrolle von Schuldsprüchen wegen Übertretungen ist die Kognition der Berufungsinstanz indessen nach Massgabe von Art. 398 Abs. 4 StPO eingeschränkt. In solchen Fällen können mit der Berufung nur Rechtsfehler oder die offensichtlich unrichtige bzw. auf Rechtsverletzung beruhende Feststellung des Sachverhalts geltend gemacht werden. Rechtsfragen überprüft das Berufungsgericht dagegen auch bei Übertretungen mit freier Kognition ■ die inhaltliche Begrenzung des Berufungsthemas in Art. 398 Abs. 4 StPO schränkt die Überprüfungsbefugnis diesbezüglich nicht ein. Ebenso überprüft das Berufungsgericht den Kostenspruch mit voller Kognition (Zimmerlin, in: Donatsch/Hansjakob/Lieber, Kommentar zur Schweizerischen Strafprozessordnung, 3. Auflage, Zürich 2020, Art. 398 N 23; Eugster, in: Basler Kommentar StPO, 2. Auflage 2014, Art. 398 N 3a).

Gegenstand des erstinstanzlichen Urteils ist eine Busse von CHF 600. ■ wegen einer einfachen Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01). Der Berufungskläger ficht das Urteil vollumfänglich an. Er rügt zumindest sinngemäss die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung als willkürlich und macht Rechtsfehler geltend. Somit bringt der nach Art. 398 Abs. 4 StPO zulässige Einwände vor.

1.3 Gemäss Art. 406 Abs. 2 StPO kann die Verfahrensleitung des Berufungsgerichts mit dem Einverständnis der Parteien das schriftliche Verfahren anordnen, wenn (a) die Anwesenheit der beschuldigten Person nicht erforderlich ist und (b) ein Urteil eines Einzelgerichts Gegenstand der Berufung ist (BGer 6B\_973/2019 vom 28. Oktober 2020 E. 2.2.2 f.). Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist ein Urteil des Einzelgerichts des

Strafgerichts. Nachdem der Berufungskläger an der Verhandlung vom 12. August 2020 bereits zur Person und zur Sache befragt wurde, ist erstere Voraussetzung ebenfalls gegeben und sowohl der Berufungskläger als auch die Staatsanwaltschaft haben sich ausdrücklich mit dem schriftlichen Verfahren einverstanden erklärt. Im Berufungsverfahren sind zudem auch keine weiteren Beweisanträge gestellt worden, welche der Durchführung eines schriftlichen Verfahrens entgegenstehen könnten. Das schriftliche Verfahren ist von der Verfahrensleiterin angeordnet worden und der Berufungskläger ist bereits an der Verhandlung vom 12. August 2020 zu Wort gelangt. Beiden Parteien wurde in der Folge Gelegenheit gegeben, um sich zum Bericht der Kantonspolizei 29. September 2020 vernehmen zu lassen. Die Berufung wird somit im schriftlichen Verfahren beurteilt und der Entscheid ergeht auf dem Zirkulationsweg.

### **E. 1.2**

oben) dieses grundsätzlich nicht mehr zu beachten ist. Selbst wenn es jedoch berücksichtigt werden könnte, könnte eine Doppelreflexion vorliegend ausgeschlossen werden. Bei einer solchen handelt es sich um einen Messfehler, der aufgrund einer Reflexion des Radarstrahls an einer stationären Fläche entsteht. Die gemessene Geschwindigkeit beträgt in einem solchen Fall das Doppelte oder in Spezialfällen ein noch höheres Vielfaches der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit (vgl. Bock/Fasel, Wie zuverlässig sind polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen?, in: Probst/Werro, Strassenverkehrsrechts-Tagung 24. ■ 25. Juni 2014, Bern 2014, S. 75 ff., 82). Vorliegend entstand das Radarbild an einem Freitag um 22:07 Uhr. Auf dem Bild ist zu erkennen, dass der Streckenabschnitt zu dieser Zeit kaum frequentiert war; weder vor, hinter noch auf der zweiten Fahrbahn sind irgendwelche Fahrzeuge ersichtlich (vgl. Strafakten S. 27 f.). Es ist wenig glaubhaft, dass das Fahrzeug unter diesen Umständen bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf der Autobahn mit weniger als 50 km/h unterwegs war. Insbesondere ist aber zu beachten, dass die zweite Bildaufnahme 0,5 Sekunden nach der ersten erfolgte und das Zeitintervall zwischen der ersten und zweiten Aufnahme offensichtlich gewählt wurde, um Geschwindigkeitsüberschreitungen festzuhalten und den entsprechenden Fahrzeugen zuordnen zu können. Bei einer solchen Einstellung nach Zeit variiert die Distanz, welche das Fahrzeug zurücklegte, je nach gefahrener Geschwindigkeit. Es kann demnach ausgeschlossen werden, dass ein Fahrzeug bei einer effektiv gefahrenen Geschwindigkeit von 48,5 km/h ■ wie dies der Berufungskläger vorbringt ■ auf der Zweitaufnahme bereits soweit vorgerückt erfasst wird, dass das Nummernschild nicht mehr erkennbar ist (vgl. Strafakten S. 25 f. und 28). Vielmehr ist dies ein klares Indiz, dass das Fahrzeug mit deutlich übersetzter Geschwindigkeit unterwegs war.

3.4 Nach dem Gesagten ist die Geschwindigkeitsmessung demnach nicht zu beanstanden. Es ist erstellt, dass das auf den Radarbildern erkennbare Fahrzeug am 18. Januar 2019 nach Abzug der Sicherheitsmarge mit einer Geschwindigkeit von 92 km/h und damit 32 km/h über der erlaubten Geschwindigkeit auf der Autobahn A2 in Fahrtrichtung Luzern unterwegs war.

### **E. 2**

Die Anklage, die sich aus dem Strafbefehl der Staatsanwaltschaft vom 15. April 2019 ergibt, wirft dem Berufungskläger vor, er habe am Freitag, 18. Januar 2019 um 22:07 Uhr, in Basel auf der Autobahn A2 im Kleinbasel die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit auf Autobahnen um

31-34 km/h überschritten (vgl. Strafakten S.

### **E. 3**

3.1 Der Berufungskläger macht im vorliegenden Berufungsverfahren ■ wie bereits vor dem Strafgericht ■ geltend, bei der in Frage stehenden Radarmessung seien die Weisungen über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr vom 22. Mai 2008 des ASTRA (nachfolgend ASTRA-Weisungen) nicht eingehalten worden. Den Akten könne lediglich ein Eichprotokoll entnommen werden. Ein Messprotokoll, der genaue Standort der Messanlage, die Angabe der verantwortlichen Person, welche die Messung vollzogen habe und entsprechend ausgebildet worden sei sowie die Registrierung der wichtigsten Parameter der Messung würden vollständig fehlen. Die diesbezüglichen vorinstanzlichen Ausführungen seien nicht nachvollziehbar. Ein Messprotokoll müsse für Radarmessungen vorhanden sein. Ein solches sei indessen nicht aktenkundig. Die ASTRA-Weisungen seien einzuhalten, da nur auf diese Weise sichergestellt sei, dass vorschriftskonforme Radarmessungen vorgenommen worden seien. Da kein solches auszumachen sei, müsse daher davon ausgegangen werden, dass das Radargerät nicht formgerecht und vorschriftsgemäss aufgestellt worden sei. Die Geschwindigkeitsübertretung sei daher nicht bewiesen (Berufungserklärung, Ziff. 8, Strafakten S. 126; Plädoyer Berufungsverhandlung S. 2, 6 f. und 9, Strafakten S. 163, 167 f. und 170).

Gegen das Messergebnis bringt er ferner vor, in der Mitte der Radaraufnahme sei eine metallene Stange ersichtlich. Sowohl diese Stange als auch die metallenen Abschränkungen auf den Seiten der beiden Fahrbahnen seien «wie geschaffen», eine Doppelreflexion zu erzeugen. Bei einer solchen handle es sich um einen Messfehler, bei welchem die Geschwindigkeit doppelt so hoch gemessen werde. Werde davon ausgegangen, dass das auf dem Radarbild ersichtliche Fahrzeug 48,5 km/h anstelle der erlaubten 60 km/h gefahren sei, ergebe dies bei einer Doppelreflexion genau die vorgeworfenen 97 km/h (Stellungnahme vom 9. November 2020 Ziff. 7, Strafakten S. 215; vgl. auch Berufungserklärung Ziff. 7, Strafakten S. 125 f.; Plädoyer Berufungsverhandlung S. 9, Strafakten S. 170).

### **E. 3.2**

3.2.1 Die Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV, SR 741.013) regelt die Verkehrskontrollen und die damit zusammenhängenden Massnahmen, Meldungen und statistischen Erhebungen (Art. 1 SKV). Hinsichtlich der Messarten von Geschwindigkeitsmessungen wird nach Art. 6 der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA, SR 741.013.1) zwischen Messungen mit stationären Messsystemen, die durch eine Messperson beaufsichtigt werden (lit. a), Messungen mit stationären Messsystemen, die autonom betrieben werden (lit. b), mobilen Messungen (lit. c) sowie Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen zur Ermittlung der Durchschnittsgeschwindigkeit über einen Strassenabschnitt (lit. d) unterschieden. Für die Kontrollen der technischen Hilfsmittel regelt das ASTRA im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Institut für Metrologie nach Art. 9 Abs. 2 SKV die Durchführung und das Verfahren (lit. a) sowie die Anforderungen an die Messsysteme und Messarten sowie die technisch bedingten Sicherheitsabzüge (lit. b). Unter anderem gestützt auf diese Bestimmung wurden die ASTRA-Weisungen erlassen (vgl. auch BGer 6B\_937/2013 vom 23. September 2014 E. 1.3.1).

Das vorliegende Messsystem ist für eine Verwendung nach Art. 6 lit. a sowie Art. 6 lit. b VSKV-ASTRA zugelassen (vgl. Zulassungszertifikat CH-P-10192-01, Strafakten S. 203 f.; auch Stellungnahme der Kantonspolizei vom 29. September 2020 S. 2, Strafakten S. 198). Wie das Strafgericht zwar zutreffend festhielt, ist für entsprechende stationäre Messungen nicht für jede einzelne Messung ein Messprotokoll zu erstellen. Gemäss Ziffer II.5 resp. Ziffer IV.11.1 der ASTRA-Weisungen ist jedoch für jede Serie von Messungen am gleichen Standort bzw. nach jeder Inbetriebnahme des Messsystems ein Messprotokoll zu führen, welches die in den erwähnten Ziffern erforderlichen Daten dokumentiert. Der Berufungskläger weist demnach zu Recht darauf hin, dass grundsätzlich ein Messprotokoll vorhanden sein muss. Fehlt ein Messprotokoll oder ist ein solches fehlerhaft oder unvollständig, führt dies jedoch nicht ohne weiteres zur Unverwertbarkeit des Messergebnisses. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung kommt den ASTRA-Weisungen kein Gesetzescharakter zu und sie lassen die freie Beweiswürdigung durch die Gerichte unberührt. Ist das Versäumnis nicht geeignet, die Richtigkeit der Messung in Frage zu stellen, oder ist die einwandfreie Funktionsfähigkeit des Radarmessgeräts anderweitig erstellt, kann dennoch auf die Messung abgestellt werden (vgl. BGer 6B\_937/2013 vom 23. September 2014 E. 1.4 mit Hinweisen).

3.2.2 Den Akten konnte kein Messprotokoll entnommen werden. Mit Verfügung der Verfahrensleiterin vom 3. September 2020 wurde die Kantonspolizei aufgefordert, sich zu dieser Frage zu äussern. Mit Eingabe der Kantonspolizei vom 29. September 2020 wurde das Messprotokoll zu den Akten gereicht. Dem Berufungskläger wurde die Möglichkeit gegeben, sich zur Stellungnahme der Kantonspolizei sowie zum Messprotokoll vernehmen zu lassen.

3.2.3 Der Berufungskläger moniert zunächst, das Messprotokoll sei nicht von einer Person, sondern von mehreren Personen zu verschiedenen Zeiten erstellt worden. Aufgrund der Angabe «total gemessene Fahrzeuge» müsse davon ausgegangen werden, dass diese Angabe erst am Ende der Messungen vorgenommen worden sei. Woher diese Zahl stamme, sei ausserdem unerfindlich. Insbesondere sei aber nicht nachvollziehbar, weshalb die Angaben wie «Anfang» und «Ende» der Messungen erst am Schluss der Messungen im Messprotokoll eingetragen worden seien (Stellungnahme vom 9. November 2020 Ziff. 1, Strafakten S. 213). Das Gleiche gelte für die Informationen zu den Signaltafeln; auch diese würden den Anschein erwecken, dass sie nachträglich notiert worden seien. Da das Messprotokoll zudem nicht datiert sei, liege der Verdacht nahe, dass das Messprotokoll erst im Nachhinein erstellt worden sei, als der Berufungskläger dieses verlangt habe. Wäre jedoch kein Messprotokoll vorhanden, wären auch die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten und die Messungen wären offensichtlich nicht verwendbar (Stellungnahme vom 9. November 2020 Ziff. 2, Strafakten S. 213 f.).

Diese Einwände sind unbehelflich. Zwar mag es aufgrund der unterschiedlichen Handschriften im Messprotokoll zutreffen, dass dieses von zwei verschiedenen Personen ausgefüllt worden war. Es ist jedoch nicht im Geringsten ersichtlich, inwieweit dieser Umstand relevant sein soll und das Messprotokoll unrichtig erscheinen lassen sollte. Ebenso wenig vermag der Berufungskläger mit dem Argument, dass die Angaben im Messprotokoll zu verschiedenen Zeiten eingetragen worden sein sollen, die Richtigkeit des Messprotokolls in Frage zu stellen. Unbestritten ist, dass ein Messprotokoll vorliegt (vgl. Strafakten S. 200). Es bestehen keinerlei Anhaltspunkte, dass die Kantonspolizei dieses erst im Nachhinein auf seine Anfrage hin erstellt hätte. Inwiefern die beiden handschriftlichen

Vermerke betreffend Signalisation am unteren Rand ein Indiz dafür sein sollten, ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr spricht der Umstand, dass die Kantonspolizei in ihrer Stellungnahme vom 29. September 2020 zugestand, einen Fehler beim Eintrag «Foto B» gemacht zu haben, gegen ein nachträgliches Erstellen des Protokolls. Zwar mag es sein, dass nicht alle Informationen zur gleichen Zeit eingetragen worden waren. Wie der Berufungskläger anerkennt, wäre die Angabe des Totals an gemessenen Fahrzeugen vor Abschluss der Messungen gar nicht möglich gewesen. Gleiches gilt für die genaue Uhrzeit des Messendes. Selbst wenn weitere Informationen erst nach Messbeginn eingetragen worden wären, würde sich das Messprotokoll indes nicht als unrichtig erweisen. Weder für stationäre bemannte noch für stationäre autonome Geschwindigkeitsmessungen ist nämlich gemäss ASTRA-Weisungen vorgesehen, dass das Messprotokoll bereits vor Messbeginn erstellt sein muss. Es ist lediglich vorgeschrieben, dass für jede Serie von Messungen am gleichen Standort resp. nach jeder Inbetriebnahme des Messsystems nach Filmwechsel oder dergleichen ein Messprotokoll zu führen ist (vgl. Ziff. II.5 und IV.11.1 der ASTRA-Weisungen). In dieser Hinsicht ist das Messprotokoll damit nicht zu beanstanden.

#### **E. 3.2.4**

3.2.4.1 Der Berufungskläger wendet weiter ein, das Messprotokoll stelle sich auch inhaltlich als ungenügend dar. So könne ihm nicht entnommen werden, wie viele Verfehlungen im Ordnungsbussensystem und wie viele mit einer Anzeige bei der Staatsanwaltschaft erledigt worden seien. Diese Angaben seien vorgedruckt und würden wichtige Aussagen aus dem Messprotokoll darstellen (Stellungnahme vom 9. November 2020 Ziff. 2, Strafakten S. 213 f.). Ausserdem habe die Kantonspolizei erwähnt, dass für jeden Fahrstreifen eine Triggerlinie eingestellt werden könne. Auf dem Radarfoto sei erkennbar, dass zwei Fahrbahnen bestehen. Da im Messprotokoll jedoch nur eine Triggerlinie bestimmt sei, sei dieses für eine solche mehrspurige Fahrbahn nicht ausreichend (Stellungnahme vom 9. November 2020 Ziff. 3, Strafakten S. 213). Die Kantonspolizei habe schliesslich zugestanden, dass die Angabe zur Triggerlinie für das Foto B falsch sei. Im Messprotokoll sei ein Abstand von 8 Metern vermerkt gewesen, obschon beim Radargerät für das Zweitfoto ein Zeitintervall von 0,5 Sekunden nach dem ersten Bild gewählt worden war. In diesem Zusammenhang treffen auch die Ausführungen der Kantonspolizei nicht zu, sei das Nummernschild nicht erkennbar auf dem zweiten Bild (Stellungnahme vom 9. November 2020 Ziff. 4 und 6, Strafakten S. 214 f.).

3.2.4.2 Das von der Kantonspolizei im vorliegenden Berufungsverfahren eingereichte Messprotokoll weist das verwendete Messsystem mit dazugehöriger Metas-Nummer (Semi-Automat Traffistar SR590 «[...]», Metas-Nr. [...]) und die verwendeten Triggerlinien für die beiden Fotografien A und B (30 m und 8 m), das Datum und die Zeit der Messung (Freitag, 18. Januar 2019, 21:50 Uhr bis Sonntag, 20. Januar 2019, 06:46 Uhr) sowie den Ort der Messung ([...]) aus. Zudem wird ersichtlich, dass die Messung in Fahrtrichtung Luzern erfolgte, der Gerätetest durchgeführt und die Signalisation geprüft worden war und die Geschwindigkeitslimite 60 km/h betrug. Da zudem die beiden Mitarbeiter, welche für die Messung zuständig waren, ersichtlich sind, erweist sich das Messprotokoll grundsätzlich als vollständig (vgl. Ziff. II.5 und IV.11 der ASTRA-Weisungen). Die zusätzlichen Angaben hinsichtlich Anzahl Verfehlungen resp. deren Fehlen sind daher nicht relevant.

Zwar mag es zutreffen, dass die im Messprotokoll angegebene Fixdistanz für die Auslösung des Fotos B von 8 Metern nicht mit der Einstellung des Radargeräts übereinstimmte.

Entgegen der Auffassung des Berufungsklägers stellte die Kantonspolizei in ihrer Stellungnahme vom 29. September 2020 jedoch überzeugend dar, dass es sich dabei um ein Versehen handelte. Der Berufungskläger verkennt nämlich, dass die Kantonspolizei erwähnte, dass die Position für das Foto B nicht nur für eine bessere Erkennung des Nummernschildes, sondern insbesondere auch für die bessere Fahrererkennung gewählt werde (vgl. S. 1, Strafakten S. 197), was sich vorliegend als zutreffend erwies, war der Lenker doch nur auf dem zweiten Bild erkennbar (vgl. Strafakten S. 27 f.). Dem Radarbild des Fotos B kann darüber hinaus auch zweifelsohne entnommen werden, dass das Radargerät für die Zweitauslösung (Foto B) auf 500 Millisekunden bzw. 0,5 Sekunden (Int 0500ms) eingestellt war (vgl. Strafakten S. 28). Es ist nicht ersichtlich, inwiefern dieser Fehler im Messprotokoll daher einen Einfluss auf die Richtigkeit der Messung gehabt haben soll.

3.2.4.3 Auch die Ausführungen betreffend die mehreren Fahrbahnen zielt ins Leere. Beim fraglichen Messgerät handelte es sich um den TraffiStar SR590. Gemäss Herstellerangaben vermag dieses Gerät bis zu vier Fahrbahnen gleichzeitig zu überwachen (vgl. [...]). Zudem führte die Kantonspolizei aus, dass für jeden Fahrstreifen eine Triggerlinie eingestellt werden kann, in diesem Fall das 1. Bild bei 30 Metern vor der Anlage ausgelöst worden sei (vgl. Stellungnahme Kantonspolizei vom 29. September 2020 S. 1, Strafakten S. 197). Es erscheint offenkundig, dass vorliegend für sämtliche Fahrbahnen die Triggerlinie bei 30 Metern eingestellt worden war.

3.2.5 Der Berufungskläger bemängelt ferner, dass die beiden Zertifikate der im Messprotokoll vermerkten Polizeibeamten «nicht rechtsgültig» seien. Die Zertifikate seien lediglich von B\_\_\_\_ der C\_\_\_\_ unterzeichnet. Da dieser jedoch keine Einzelunterschriftsberechtigung der C\_\_\_\_ besitze, habe dieser das Zertifikat nicht ausstellen können (Stellungnahme vom 9. November 2020 Ziff. 5, Strafakten S. 215).

Art. 2 VSKV-ASTRA normiert die Anforderungen an das Kontroll- und Auswertungspersonal für Messungen im Strassenverkehr. Gemäss Abs. 2 der Bestimmung dürfen Messsysteme zur amtlichen Feststellung von Sachverhalten im Rahmen von Strassenverkehrskontrollen nur durch geschultes Personal aufgestellt, eingerichtet, betrieben und gewartet werden. Das Kontroll- und Auswertungspersonal muss darüber hinaus über die nötigen theoretischen und praktischen Fachkenntnisse im Zusammenhang mit der Messart, dem Messsystem, der Durchführung der jeweiligen Messung sowie der Auswertung der Messdaten verfügen (Abs. 3 lit. a). Damit wurden die Anforderungen der technischen Weisungen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr vom 10. August 1998 übernommen, gemäss welcher bei stationären Geschwindigkeitsmessungen die Aufstellung und Einrichtung durch Personen zu kontrollieren sind, welche die für die Einrichtung, Bedienung und Wartung der Mess- und Zusatzgeräte erforderlichen theoretischen und praktischen Fachkenntnisse an einem Ausbildungskurs erworben hatten und von den zuständigen kantonalen Behörden dazu ermächtigt worden waren (vgl. BGer 6B\_937/2013 vom 23. September 2014 E. 1.3.2 mit Hinweisen).

Den in den Akten befindlichen Zertifikaten (Strafakten S. 201 f.) kann entnommen werden, dass die im Messprotokoll vermerkten Personen am 11. Dezember 2017 einen Bedienerkurs besucht und sie dabei die erforderlichen theoretischen und praktischen Fachkenntnisse gemäss VSKV-ASTRA für die Einrichtung, Bedienung und Wartung für den TraffiStar

SR590 erworben hatten. Der Kurs war offensichtlich von der C\_\_\_\_\_ organisiert. Es mag zutreffen, dass B\_\_\_\_\_ für diese nicht einzelzeichnungsberechtigt ist. Der Berufungskläger verkennt indessen, dass er das Zertifikat nicht für die C\_\_\_\_\_ unterzeichnete, sondern in seiner Rolle als Kursleiter («Für die Seminarleitung...»). Er bescheinigte damit als Seminarleitung, dass die beiden Personen den von der C\_\_\_\_\_ organisierten Ausbildungskurs besuchten und die erforderlichen theoretischen und praktischen Fachkenntnisse dabei erworben. Dies ist nicht zu beanstanden und reicht im Lichte der vorgehenden Ausführungen für die Anforderungen an Art. 2 Abs. 3 lit. a VSKV-ASTRA zweifelsohne aus.

3.2.6 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass trotz des Fehlers hinsichtlich der Triggerlinie des Fotos B im Messprotokoll keinerlei Zweifel an der einwandfreien Funktionsfähigkeit des Radarmessgeräts bestehen, zumal dieses darüber hinaus über ein gültiges Eich- und Zulassungszertifikat verfügte (vgl. Strafakten S. 203 f. und 208).

3.3 Auch mit dem Vorbringen betreffend Doppelreflexion vermag der Berufungskläger nicht durchzudringen. Einerseits bringt er dieses erstmals im vorliegenden Berufungsverfahren vor, weshalb aufgrund der eingeschränkten Kognition (vgl. E.

#### **E. 4**

4.1 Hinsichtlich der Person des Lenkers führte das Strafgericht aus, da vorliegend keine Ordnungsbusse zur Diskussion stehe, komme die gesetzliche Halterhaftung gemäss Ordnungsbussengesetz (OBG, SR 314.1) nicht zur Anwendung. Die subsidiäre Sanktionierung des Fahrzeughalters für ein mit seinem Fahrzeug begangenes Strassenverkehrsdelikt komme nur dann in Betracht, wenn es plausibel erscheine, dass er das Fahrzeug gefahren habe, und er sich darauf beschränke, die Tatbegehung zu bestreiten und sich dabei über die Identität eines möglichen anderen Lenkers ausschweige bzw. keine glaubwürdigen Täteralternativen offeriere. Der Halter müsse, um der Sanktionierung für ein mit seinem Fahrzeug begangenes Strassenverkehrsdelikt zu entgehen, den Rückschluss auf seine Urheberschaft aufgrund seiner Haltereigenschaft sowie im Fallen nicht eindeutig entlastender Beweislage stichhaltig entkräften. Pauschale Bestreitungen, wie dies der Berufungskläger getan habe, würden nicht genügen. Dies umso mehr, als ein Vergleich der im Informationssystem Ausweisschriften (ISA) bzw. Fahrberechtigungsregister (FABER) hinterlegten Fotografien des Berufungsklägers mit dem Radarbild ergebe, dass es sich beim Lenker des Fahrzeugs mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit um den Berufungskläger handle. Es bestünden damit keine Zweifel daran, dass der Berufungskläger das Fahrzeug zur Tatzeit gefahren habe (angefochtenes Urteil E. II S. 4).

4.2 Der Berufungskläger bestreitet, der Lenker im fraglichen Radarbild gewesen zu sein. Er macht zunächst geltend, das Bild sei sehr unscharf und weder die Person, welche das Fahrzeug lenkte, noch diejenige Person, welche sich auf dem Beifahrersitz befunden habe, seien erkennbar. Weder die Strafverfolgungsbehörden noch das Gericht hätten ihn je zu Gesicht bekommen. Zwar seien Bilder von ihm aus dem ISA und dem FABER beigezogen worden. Nebst dem, dass dies verbotenerweise erfolgt sei, liessen diese nicht erkennen, ob es sich dabei um die Person auf dem Radarbild handle (Berufungserklärung Ziff. 6, S. 124 f.; Plädoyer S. 2 und 7, Strafakten S. 163 und 168). Es treffe sodann nicht zu, dass er im Einspracheverfahren oder der erstinstanzlichen Verhandlung hätte ausführen können, wer der Lenker gewesen sei. Er habe auf das mit A-Post zugestellte Schreiben «Verkehrswiderhandlung» reagiert und ausgeführt, dass das Fahrzeug von verschiedenen

Personen benützt werde. In der Folge habe jedoch keine Einvernahme stattgefunden, weshalb er gar keine Möglichkeit dazu gehabt habe (Berufungserklärung Ziff. 4 f., Strafakten S. 123 f.). Da der Berufungskläger ausgeführt habe, dass diverse Familienmitglieder das Fahrzeug benützen würden, sei die Staatsanwaltschaft verpflichtet gewesen, eine Abklärung dieser Personen vorzunehmen. Dies habe sie jedoch unterlassen (Berufungserklärung Ziff. 7, Strafakten S. 125; Plädoyer Berufungsverhandlung S. 2, 5 und 9, Strafakten S. 163, 166 und 170). Im Zusammenhang mit der Person des Lenkers stimme es auch nicht, dass er keine Angaben gemacht habe. Er habe der Strafverfolgungsbehörde einen Personenkreis mitgeteilt, welcher als Lenker in Frage komme. Die von der Vorinstanz zitierte Kommentarstelle sei deshalb nicht einschlägig; der Berufungskläger sei nicht zur aktiven Mithilfe bei den Ermittlungen gezwungen (Plädoyer S. 3 f. und 6, Strafakten S. 164 f. und 167). Die Schuld sei von der Strafverfolgungsbehörde zu beweisen, was ihr vorliegend mangels irgendwelcher Ermittlungen nicht gelungen sei. Eine Verurteilung verletze damit die Unschuldsvermutung (Berufungserklärung Ziff. 8, Strafakten S. 126; Plädoyer Berufungsverhandlung S. 4 f. und S. 10; Strafakten S. 165 f. und 171). Da vorliegend auch nicht das Ordnungsbussenverfahren zur Anwendung gelange, könne er nicht als formaler Fahrzeughalter zur Rechenschaft gezogen werden (Plädoyer Berufungsverhandlung S. 4, Strafakten 165).

4.3 Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung kann die Haltereigenschaft bei einem Strassenverkehrsdelikt, das von einem nicht eindeutig identifizierbaren Fahrzeuglenker begangen worden ist, ein Indiz für die Täterschaft sein. Das Gericht kann im Rahmen der Beweiswürdigung ohne Verletzung der Unschuldsvermutung zum Schluss gelangen, der Halter habe das Fahrzeug selber gelenkt, wenn dieser die Tat bestreitet und sich über den möglichen Lenker ausschweigt. Gleiches gilt, wenn der Halter zwar Angaben zum Lenker macht, diese aber unglaublich oder gar widerlegt sind (BGer 6B\_243/2018 vom 6. Juli 2018 E. 1.4.2 mit Hinweisen).

Wie das Strafgericht zutreffend ausführte, kann somit ■ entgegen der Auffassung des Berufungsklägers (vgl. Plädoyer Berufungsverhandlung S. 3 f., Strafakten S. 164 f.) ■ die Haltereigenschaft Indiz für die Täterschaft sein und, sofern die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind, auch ausserhalb des Anwendungsbereichs des Ordnungsbussengesetzes zu einer Verurteilung führen. Für Halter und Lenker von Motofahrzeugen ergeben sich nämlich aus ihrer Akzeptanz der Strassenverkehrsgesetzgebung sowie ihrer Fahrberechtigung gewisse Obliegenheiten. Um einer Bestrafung zu entgehen, obliegt es dem Halter den Rückschluss auf seine Urheberschaft aufgrund seiner Haltereigenschaft und der Tatsache, dass die Beweislage ihn nicht ausschliesst, hinreichend zu entkräften (Weissenberger, in: Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Auflage, Zürich 2015, Art. 90 SVG N 32 und Art. 27 N 18, je mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung).

#### **E. 4.4**

4.4.1 Vorweg ist festzuhalten, dass es sich beim Radarbild um eine vergleichsweise scharfe Fotografie handelt und ■ entgegen der Behauptung des Berufungsklägers (vgl. u.a. Protokoll Berufungsverhandlung S. 4, Strafakten S. 175; Eingabe vom 1. September 2020 Ziff. 1, Strafakten S. 183) ■ ohne weiteres erkennbar ist, dass es sich beim Lenker um eine männliche Person mit einem Bart handeln muss (vgl. Strafakten S. 22 und 28). Dem Berufungskläger ist indessen zuzustimmen, dass die beiden vom Strafgericht zum Vergleich beigezogenen Bilder des Berufungsklägers aus dem ISA und dem FABER wenig

aussagekräftig sind. Das Bild im ISA stammt aus dem Jahr 2010 und dasjenige vom FABER aus dem Jahr 2006 (vgl. Strafakten S. 34 f.). Sie sind damit bereits sehr alt und es kann ■ selbst wenn dem Bild aus dem ISA eine gewisse Ähnlichkeit nicht abgesprochen werden kann (vgl. Strafakten S. 34) ■ aufgrund dieser nicht geschlossen werden, dass es sich bei der Person auf dem Radarbild mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit um den Berufungskläger handelte. Da die beiden Bilder nicht tauglich sind, die Identität des Fahrzeuglenkers zu bestimmen, ist auch auf den Vorwurf des Berufungsklägers, wonach die beiden Bilder verbotenerweise beigezogen worden seien, nicht weiter einzugehen.

4.4.2 Der Berufungskläger wirft der Strafverfolgungsbehörde und dem Strafgericht vor, keinerlei Ermittlungen zur Identifizierung des Lenkers getätigt zu haben. Namentlich sei er von der Staatsanwaltschaft zu keiner Einvernahme vorgeladen und vom Strafgericht von der Verhandlung dispensiert worden. In dieser Hinsicht mag es zwar zutreffen, dass insbesondere das Dispensationsgesuch vom Strafgericht bewilligt worden ist. Zu beachten ist indes, dass der Berufungskläger nicht nur für die Verhandlung vom 9. Januar 2020 ein Verschiebungsgesuch einreichte, sondern bereits den ursprünglichen Verhandlungstermin vom 26. November 2019 am 26. September 2019 ■ nur einen Tag, nachdem der Verhandlungstermin mit der Verteidigung vereinbart worden war ■ aufgrund eines Auslandsaufenthalts verschob (vgl. Strafakten S. 59). In der Folge wurde der Verhandlungstermin auf den Donnerstag, 9. Januar 2020, gelegt und die Vorladung am 27. November 2019 versandt, welche vom Berufungskläger am 28. November 2019 in Empfang genommen wurde (vgl. Strafakten S. 60 und 62). Am 3. Dezember 2019 meldete sich der Verteidiger erneut beim Strafgericht und ersuchte um eine Verschiebung der Verhandlung, abermals aufgrund eines Auslandsaufenthalts des Berufungsklägers (vgl. Strafakten S. 68). Da das Strafgericht nicht bereit war, einen neuen Termin anzusetzen, reichte der Berufungskläger am 21. Dezember 2019 ein Verschiebungsgesuch ein, welches er damit begründete, dass er bereits einen Flug gebucht habe und erst am 11. Januar 2020 wieder in der Schweiz sei. Die Reise stelle «eine Überraschung für seine Mutter» dar, an welcher mehrere Personen beteiligt seien und weshalb diese nicht verschoben werden könne (vgl. Strafakten S. 69). Auffallend ist, dass aus den vom Berufungskläger eingereichten Belegen kein Buchungsdatum ersichtlich wird (vgl. Strafakten S. 71 ff.). Es kann damit nicht ausgeschlossen werden, dass der Flug erst nach Kenntnis des Verhandlungstermins gebucht worden war. Unter diesen Umständen ist dem Berufungskläger zwar insofern zuzustimmen, dass sein Dispensationsgesuch vom Strafgericht nicht hätte bewilligt werden dürfen. Entgegen der Auffassung des Berufungsklägers kann dieser Umstand allerdings nicht zu seinen Gunsten gewertet werden. Er hat durch sein Vorgehen vielmehr wesentlich dazu beigetragen, dass das Strafgericht ihn nicht persönlich zu Gesicht bekam.

4.4.3 Dem Vorbringen des Berufungsklägers, dass er im vorliegenden Verfahren nie persönlich gesehen wurde, kommt im Berufungsverfahren nur noch eine untergeordnete Rolle zu. Der Berufungskläger nahm nämlich an der Berufungsverhandlung vom 12. August 2020 persönlich teil. Anlässlich dieser Verhandlung wurden ausserdem eine Fotografie sowie eine Vergrößerung dieses Bildes zu den Akten genommen (vgl. Strafakten S. 160 f.), welche an der Diplomfeier der [...] von 2019 entstanden ist, und von welcher der Berufungskläger anerkennt, dass er auf dem Bild zu erkennen ist (vgl. Protokoll Berufungsverhandlung S. 5 f., Strafakten S. 176 f.). Auch wenn anhand dieser Bilder nicht mit letzter Sicherheit festgestellt werden kann, dass der Berufungskläger die Person des

Lenkers auf dem in Frage stehenden Radarbild ist, so ist die Ähnlichkeit augenfällig, insbesondere hinsichtlich des Bartwuchses sowie im Bereich des Haaransatzes (vgl. Strafakten S. 28). Dass die auf dem Radarbild als Lenker abgebildete Person eine Ähnlichkeit zum Berufungskläger aufweist, stritt der Berufungskläger zwar zunächst pauschal ab (vgl. Plädoyer Berufungsverhandlung S. 2, Strafakten S. 163), scheint er letztlich jedoch dennoch anzuerkennen, liess er doch ausführen, Familienangehörige wie auch nahe Verwandte der Familie hätten «aus bekannten biologischen Gründen ein ähnliches Aussehen», woraus er schloss, die Strafverfolgungsbehörde sei deshalb zu weiteren Ermittlungen verpflichtet gewesen, nachdem er ihr mitgeteilt habe, dass das Fahrzeug (auch) von Familienmitgliedern benutzt werde (vgl. Plädoyer Berufungsverhandlung S. 5, Strafakten S. 166).

## **E. 4.5**

4.5.1 Der Berufungskläger ist unbestrittenermassen Halter des im Radarbild ersichtlichen Fahrzeugs (vgl. Protokoll Berufungsverhandlung S. 3, Strafakten S. 174). Da der Berufungskläger trotz des ihm ähnlich aussehenden Radarbildes seine Täterschaft abstreitet, bleibt zu prüfen, ob er den Rückschluss auf seine Täterschaft entkräften konnte (vgl. E. 4.3 oben).

4.5.2 Der Berufungskläger ist durch seine anwaltliche Vertretung mit Schreiben vom 8. März 2019 an die Kantonspolizei gelangt und liess ausführen, dass das Fahrzeug «durch verschiedene Lenker» gefahren werde, weshalb er namentlich um Zustellung des Radarbildes ersuchte (vgl. Strafakten S. 19). Nachdem er die Radaraufnahme erhielt (Strafakten S. 12), wandte er sich mit Eingabe vom 26. März 2019 erneut an die Kantonspolizei und machte geltend, das Radarbild sei «etwas unscharf», weshalb der Lenker nicht identifiziert werden könne. Da auch der Beifahrer nicht erkennbar sei, sei es auch nicht möglich über diese Person auf den Lenker zu schliessen (Strafakten S. 11). Von nahen Familienangehörigen war zunächst nicht die Rede. Erst mit Eingabe vom 17. Juli 2019 erwähnte er Familienmitglieder und Besucher, «die in [...] Wohnsitz haben» als mögliche Lenker (Strafakten S. 43). Sodann liess er anlässlich der Verhandlung vor dem Strafgericht ausführen, dass das Fahrzeug von «verschiedenen Personen (Familienmitgliedern)» verwendet werde (Plädoyer Strafgericht S. 2 und 4, Strafakten S. 83 und 85), wobei anlässlich der Berufungsverhandlung wieder die Rede von «Familienmitgliedern und Kollegen» war (Plädoyer Berufungsverhandlung S. 3, Strafakten S. 164). Der Berufungskläger selbst gab anlässlich der Berufungsverhandlung an, dass das fragliche Fahrzeug ein «Familienauto» sei. Dieses habe auch sein Vater, seine Mutter, sein Bruder aber auch andere Familienangehörige, seine eigenen Freunde und diejenigen seiner Eltern nach Belieben benutzt (Protokoll Berufungsverhandlung S. 3 f., Strafakten S. 174 f.). Der Berufungskläger gab damit nicht nur einen vollkommen unklaren Kreis von möglichen Personen an, dieser änderte sich im Laufe des Verfahrens auch verschiedentlich. Wie bereits erwähnt, handelt es sich zudem um ein vergleichsweise scharfes Radarbild, weshalb es nicht glaubwürdig ist, dass der Berufungskläger ■ sollte er tatsächlich nicht der Lenker gewesen sein ■ die Person nicht zu erkennen vermag. Schliesslich ist zu erwähnen, dass der Berufungskläger auch keine plausible Erklärung abgegeben hat, wo er sich an besagtem Datum aufhielt und weshalb er nicht der Lenker sein kann. In Übereinstimmung mit dem Strafgericht und entgegen der Auffassung des Berufungsklägers handelt es sich damit um eine vollkommen pauschale Bestreitung seiner Täterschaft, ohne konkrete Angabe möglicher Lenker.

4.5.3 Sofern der Berufungskläger sich sinngemäss auf ein Zeugnisverweigerungsrecht berufen möchte (vgl. Plädoyer S. 4, Strafakten S. 165; Eingabe vom 21. September 2020, Strafakten S. 193 f.), erscheint dies zunächst widersprüchlich, gab er doch stets an, das Radarbild sei so unscharf, dass keine Person identifiziert werden könne. Da er dies letztlich auch in seiner Eingabe vom 9. November 2020 erneut ausführen liess (vgl. S. 5, Strafakten S. 216), muss die Berufung auf das Zeugnisverweigerungsrecht als rein taktisch motiviert erachtet werden. Dies würde nämlich implizieren, dass das Fahrzeug ■ entgegen seinen Ausführungen anlässlich der Berufungsverhandlung (vgl. E. 4.5.2 oben) ■ nunmehr doch nur von nahen Angehörigen im Sinne von Art. 168 StPO verwendet würde. Bei seinen Kollegen, Freunden seiner Eltern und anderen nicht unter Art. 168 StPO fallenden Angehörigen könnte er sich jedenfalls nicht darauf berufen.

4.5.4 Ein taktisches Verhalten des Berufungsklägers lässt sich im gesamten Verfahren beobachten. In dieser Hinsicht seien zunächst die Umstände, welche zu seiner Dispensation vom vorinstanzlichen Verfahren führte, zu erwähnen (vgl. dazu E. 4.4.2 oben). Sodann ist zu beachten, dass er zwar angab, dass er auf dem Radarbild nicht erkenne, ob es sich um einen Mann oder eine Frau handle. Auf Nachfrage hin gestand er jedoch ein, dass, wenn genauer hingesehen werde, bei der Person am Steuer «etwas im Gesicht» erkennbar sei, von dem angenommen werden könne, dass es sich dabei um einen Bart handle (Protokoll Berufungsverhandlung S. 4, Strafakten S. 175). In diesem Zusammenhang auffällig ist auch sein Aussageverhalten hinsichtlich der Frage, ob er je einmal einen Bart getragen habe. Auf diese Frage gab er an, dass er vielleicht ab und zu einen Bart trage, vor allem seit er berufstätig sei, rasieren jedoch notwendig sei (vgl. Protokoll Berufungsverhandlung S. 3, Strafakten S. 174). Diese Aussage erscheint zumindest fraglich, ist nämlich auf den anlässlich der Berufungsverhandlungen beigezogenen Bildern beim Berufungskläger ein Bart erkennbar (vgl. Strafakten S. 160 f.). Seine Ausführungen auf die Konfrontation mit diesen Bildern, wonach er zu diesem Zeitpunkt nicht mehr bei der vormaligen Arbeitgeberin tätig gewesen sei und es sich bei der Diplomfeier nicht um einen geschäftlichen Anlass gehandelt habe (vgl. Protokoll Berufungsverhandlung S. 5, Strafakten S. 176; Eingabe vom 1. September 2020 Ziff. 1, Strafakten S. 183), sind wenig überzeugend. Immerhin ist er auf den Bildern in einem Anzug zu sehen, was durchaus auf einen formalen Anlass hindeutet.

4.6 Aus dem Gesagten erhellt, dass aufgrund der Halterschaft des Berufungsklägers, seiner pauschalen Bestreitung seiner Täterschaft und der dargestellten Beweis- und Indizienlage im Lichte der bundesgerichtlichen Rechtsprechung erstellt ist, dass der Berufungskläger der Lenker auf dem in Frage stehenden Radarbild war. In rechtlicher Hinsicht sprach das Strafgericht den Berufungskläger bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 32 km/h auf der Autobahn zu Recht wegen einer Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig (vgl. Weissenberger, a.a.O., Art. 90 N 33; Fiolka, in: Basler Kommentar, 2014, Art. 90 SVG N 34). Dem Berufungskläger zu folgen ist einzig, dass ihm ■ entgegen dem vorinstanzlichen Dispositiv ■ keine Verletzung von Art. 5 der Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) vorgeworfen werden kann (vgl. Plädoyer Berufungsverhandlung S. 8, Strafakten S. 169). Dies ändert aber am Ergebnis nichts. Ebenso nichts am Ausgang des Verfahrens zu ändern vermag schliesslich der Einwand des Berufungsklägers, dass das Strafgericht ausführte, er habe die Verkehrsregelverletzung am Abend des 15. April 2019 begangen, obschon ihm im Strafbefehl die Tatbegehung am 18. Januar 2019 vorgeworfen worden sei (vgl. Plädoyer Berufungsverhandlung S. 8, Strafakten

S. 169). Dabei handelte es sich offenkundig um ein redaktionelles Versehen, welches darauf zurückzuführen sein dürfte, dass der Strafbefehl vom 15. April 2019 datiert (vgl. Strafakten S. 3). Es erfolgt somit ein Schuldspruch wegen einer Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 1 SVG.

#### **E. 5**

Zu bestrafen ist der Berufungskläger demzufolge mit einer Busse (Art. 90 Abs. 1 SVG). Das objektive Verschulden wiegt ■ im Rahmen des nicht qualifizierten Tatbestands von Art. 90 Abs. 1 SVG ■ eher hoch; die Geschwindigkeitsüberschreitung um 32 km/h auf der Autobahn (92 km/h statt 60 km/h) ist objektiv als am oberen Rand zu bezeichnen. Praxisgemäss ist nämlich bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung ab 35 km/h auf der Autobahn von einer groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG auszugehen (vgl. Weissenberger, a.a.O., Art. 90 N 33; Fiolka, a.a.O., Art. 90 SVG N 34). In Abwägung aller Umstände und mit Blick auf die Gerichtspraxis zu den Geldbussen bei Geschwindigkeitsübertretungen erscheint die vorinstanzliche Busse von CHF 600.■ (bei schuldhafter Nichtbezahlung 6 Tage Ersatzfreiheitsstrafe) angemessen und ist diese damit zu bestätigen (vgl. auch: Weissenberger, a.a.O., Art. 90 N 33; Fiolka, a.a.O., Art. 90 SVG N 34).

Im Rahmen der Täterkomponente ist die Vorstrafenlosigkeit des Berufungsklägers (vgl. Strafakten S. 148) als Normalfall zu betrachten und führt zu keiner Strafminderung (vgl. Mathys, Leitfaden Strafzumessung, 2. Auflage, Basel 2019, Rz. 328). Auch ansonsten sind keine Strafminderungsgründe ersichtlich. Es bleibt damit bei einer Busse von CHF 600.■.

#### **E. 6**

Bei diesem Verfahrensausgang trägt der Berufungskläger die Verfahrenskosten von CHF 205.30 sowie die erstinstanzliche Urteilsgebühr von CHF 200.■ (Art. 426 Abs. 1 StPO). Zudem trägt er die Kosten des Berufungsverfahrens mit einer Urteilsgebühr von CHF 1■500.■ (Art. 428 Abs. 1 StPO in Verbindung mit § 21 Abs. 1 des Gerichtsgebührenreglements [GGR, SG 154.810]). Parteientschädigung ist ihm keine zuzusprechen.

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