

GL_GERICHTE GL-1849 vom 7. Juni 2024

GL Gerichte, 2024-06-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte_GL-1849

FR: GL_GERICHTE GL-1849 du 7 juin 2024

IT: GL_GERICHTE GL-1849 del 7 giugno 2024

Erwägungen

E. 3

Die Berufung hat im Umfang der Anfechtung des vorinstanzlichen Urteils aufschiebende Wirkung (Art. 402 StPO). Vorliegend wendet sich der Beschuldigte vollumfänglich gegen das Urteil des Kantonsgerichts Glarus (vgl. act. 47 S. 1). Somit hat das Obergericht die erstinstanzlich erfolgte Verurteilung (Schuld- und Strafpunkt) sowie die vorinstanzliche Kostenregelung zu überprüfen (Art. 428 Abs. 3 StPO), wobei es am Ende ein neues Urteil fällt (Art. 408 StPO).

E. 4

4.1. Der Beschuldigte hat in seiner Berufung zwei Beweisanträge gestellt. Konkret beantragt er zum einen, dass ein technisches Gutachten zu erstellen und anhand der Baupläne / Katasterpläne der Autobahn A3, Fahrtrichtung Chur, Kilometer 163.300, eine Planvermessung über die Distanz von total 500 Metern (250 Meter vor und 250 Meter nach Kilometer 163.300) vorzunehmen sei. Dabei sei abzuklären, in welchem Umfang eine in Fahrtrichtung Chur vorliegende Biegung der Fahrbahn bestehe und was für eine Auswirkung eine allfällige Biegung auf die Geschwindigkeitsmessung habe (act. 29 S. 2). Zum anderen beantragte er, dass ein technisches Gutachten zu erstellen und zu errechnen sei, ob und in welchem Umfang der Spurwechsel des Beschuldigten im Zeitpunkt der Geschwindigkeitsmessung das Messresultat beeinflusst habe (act. 29 S. 3).

4.2. Über Tatsachen, die unerheblich, offenkundig, den Strafbehörden bekannt oder bereits rechtsgenügend erwiesen sind, wird nicht Beweis geführt (Art. 139 Abs. 2 StPO). Nach konstanter Rechtsprechung des Bundesgerichts können Beweisanträge deshalb in zulässiger antizipierter Beweiswürdigung abgewiesen werden, wenn die zu beweisende Tatsache als unerheblich, offenkundig, der Strafbehörde bekannt oder bereits rechtsgenügend erwiesen anzusehen ist (Urteil des Bundesgerichts 6B_986/2020 vom 6. Januar 2021 E. 2, m.w.H.; Urteil des Bundesgerichts 6B_900/2017 vom 14. Februar 2018 E. 1.4.3, m.w.H.). Das Gericht kann somit, ohne den Anspruch auf rechtliches Gehör zu verletzen, einen Beweisantrag ablehnen, wenn es in willkürfreier Würdigung der bereits abgenommenen Beweise zur Überzeugung gelangt, der rechtlich erhebliche Sachverhalt sei genügend abgeklärt und es überdies in willkürfreier antizipierter Würdigung der zusätzlich beantragten Beweise annehmen kann, seine Überzeugung werde dadurch nicht mehr geändert (vgl. Art. 139 Abs. 2 StPO; Urteil des Bundesgerichts 6B_655/2020 vom 7. Oktober 2020 E. 2.4.3, m.w.H.; Urteil des Bundesgerichts 6B_242/2018 vom 20. April 2018 E. 2.5, m.w.H.).

4.3. Wie im Folgenden aufgezeigt wird (vgl. E. III.), ist der Sachverhalt auch ohne Einholung des beantragten Gutachten hinreichend abgeklärt. Das beantragte Gutachten ist zur Erstellung des Sachverhaltes somit nicht notwendig. Es ist nicht davon auszugehen,

dass ein Gutachten etwas an dieser Einschätzung ändern würde. In antizipierter Würdigung der gestellten Beweisanträge kann deshalb angenommen werden, dass das Obergericht seine Überzeugung durch die Einholung eines Gutachtens nicht mehr ändern würde. Die vom Beschuldigten gestellten Beweisanträge sind deshalb abzuweisen.

E. 5

5.1. Gemäss dem in den Akten liegenden Polizeirapport sowie den vorhandenen Radaraufnahmen wurde beim Beschuldigten am Freitag, 11. März 2022 um 11.52 Uhr in Filzbach auf der Autobahn A3, bei Kilometer 163.300 eine Geschwindigkeit von 121 km/h gemessen. Von dieser Geschwindigkeit wurde entsprechend Art. 8 Abs. 1 lit. a Ziff. 2 der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA) ein Sicherheitsabzug von 6 km/h abgezogen. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit betrug 80 km/h. Im Ergebnis wurde dem Beschuldigten somit eine Geschwindigkeit von 115 km/h bzw. eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 35 km/h zur Last gelegt (vgl. zum Ganzen act. 2/8.1.01).

5.2. Entsprechend den Vorbringen der Parteien ist im Folgenden zu klären, ob diese dem Beschuldigten zu Last gelegte Geschwindigkeit von 115 km/h korrekt ermittelt wurde oder es zu einem Messfehler kam und die tatsächliche Geschwindigkeit des Beschuldigten tiefer war. Hierfür wird auf die Biegung der Fahrbahn (E. III.6.), auf das Überholmanöver des Beschuldigten (E. III.7.) und anschliessend auf die Eichung des Messgerätes eingegangen (E. III.8.). Schliesslich wird in E. III.10. geklärt, von welchem Verkehrsaufkommen auszugehen ist.

6. Einfluss der Biegung der Fahrbahn auf die Geschwindigkeitsmessung

6.1. Der Beschuldigte argumentiert, dass die leichte Krümmung der Fahrbahn das Messresultat zu seinen Ungunsten verfälscht habe (act. 47 S. 5). Die Krümmung sei auf dem vom Obergericht neu zu den Akten genommenen Aufnahmen sowie auf den Rasterbildern zu sehen. Zur Bestimmung, ob die Fahrbahn leicht gekrümmt sei, sei nicht nur ein Abschnitt von 25 Metern, sondern der gesamte Ausschnitt von 134.44 Metern massgebend. Dies sei die Strecke, welche das Fahrzeug des Beschuldigten bei einer gemessenen Geschwindigkeit von 121 km/h in vier Sekunden zurücklege. Auch eine noch so kleine Krümmung könne zu einer leichten Verfälschung des Resultats führen. Die Verteidigung könne diese Verfälschung vorliegend mangels Kenntnis des Radius nicht ausrechnen. Es sei jedoch nicht die Aufgabe des Beschuldigten seine Unschuld zu beweisen. Die Untersuchungsbehörde habe die Sachverhaltsabklärungen zu treffen und allenfalls mittels Gutachten zu beweisen, dass die minimale Krümmung keinen Einfluss auf das Messresultat habe (vgl. zum Ganzen act. 47 S. 9).

6.2. Dem Beschuldigten ist insofern zuzustimmen, dass eine Krümmung der Fahrbahn einen Einfluss auf die Geschwindigkeitsmessung haben kann, da sich dann der Winkel zwischen dem Fahrzeug und dem Radargerät verändern kann. Entsprechend ist in den Weisungen des ASTRA über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr vom 22. Mai 2008 (nachfolgend Weisungen ASTRA) auch festgehalten, dass Messungen mit Radargeräten, welche die Geschwindigkeit von Fahrzeugen unter einem gerätespezifischen Messwinkel messen, in Kurven nur bei wichtigen sicherheitsrelevanten Aspekten vorzunehmen sind (Weisungen ASTRA, S. 3). In Art. 8 Abs. 1 lit. c Ziff. 2 VSKV-ASTRA ist zudem festgehalten, dass bei stationären Messungen in Kurven ein höherer Sicherheitsabzug von 14 km/h vorzunehmen ist.

6.3. Zur Bestimmung, ob eine Krümmung der Fahrbahn vorliegt, welche das Messresultat beeinflussen könnte, ist jedoch entgegen den Ausführungen des Beschuldigten nicht die Strecke von 134.44 Metern massgebend. Vielmehr wird die Geschwindigkeit des Fahrzeuges bei einer Radarmessung nur in einem bestimmten Moment mittels Dopplereffekt gemessen, indem die Radarantenne einen eng gebündelten Radarstrahl in Lichtgeschwindigkeit in einem festen Winkel zur Fahrbahnrichtung ausstrahlt. Dieser Radarstrahl wird am Fahrzeug reflektiert und anschliessend von der Antenne wieder empfangen (vgl. Bundesamt für Metrologie METAS, Verkehrsmesstechnik, Bern 2010, S. 8). Ein allfälliger Geschwindigkeitsverstoss wird entsprechend mittels Einzelbildkamera festgehalten (vgl. act. 2/8.1.04-1 und act. 2/8.1.01). Als zusätzlicher Fotobeweis erstellt die Radaranlage zudem 16 Sequenzbilder, vor und nach dem Zeitpunkt der Auslösung des Einzelbildes (vgl. act. 2/8.1.04-1). Dies bedeutet aber nicht, dass die Geschwindigkeit über die gesamte in dieser Zeit zurückgelegte Strecke gemessen worden wäre.

6.4. Der Beschuldigte führt in seiner Stellungnahme später selbst aus, dass sein Fahrzeug in den 0.75 Sekunden, in welchen es auf den Radarbildern zu sehen sei, nur eine Distanz von 25.21 Meter zurückgelegt habe (act. 47 S. 10). Weshalb für die Berechnung der Krümmung der Fahrbahn auf eine mehr als fünf Mal so lange Strecke abgestellt werden sollte als überhaupt auf den Radarbildern zu sehen, ergibt sich nicht.

6.5. Auch die Weisungen des ASTRA stellen zur Bestimmung des Krümmungsradius eines Strassenstücks nur auf eine 25 Meter lange Strecke ab (Weisungen ASTRA, S. 3). Konkret geben sie vor, dass zur Bestimmung des Krümmungsradiuses die Abweichung einer geeigneten Bezugslinie (z.B. Strassenrand, Mittellinie der Strasse) von der Geraden in der Mitte einer 25 Meter langen Strecke zu messen sei (Weisungen ASTRA, S. 3). Ab einem Krümmungsradius von weniger als 260 Meter gelte ein Strassenstück als Kurve (Weisungen ASTRA, S. 3).

6.6. Wird gemäss diesen Weisungen des ASTRA vorliegend am Ort der Geschwindigkeitsmessung eine Bezugslinie von 25 Metern eingezeichnet (vgl. act. 38), ergibt sich keine messbare Abweichung von dieser. Es kann somit nicht nur eindeutig ausgeschlossen werden, dass es sich vorliegend um eine Kurve handelt. Vielmehr muss festgehalten werden, dass keine messbare Krümmung der Strecke am Ort der Geschwindigkeitsmessung ersichtlich ist (vgl. act. 38). Es handelt sich somit lokal um eine gerade Strecke (vgl. act. 38). Von dem ging zu Recht auch die Vorinstanz aus (act. 26 S. 7 E. III.3.2.2.). Entsprechend kann vorliegend unabhängig von der Einholung eines Gutachtens ausgeschlossen werden, dass die vom Beschuldigten vorgebrachte Biegung der Fahrbahn einen Einfluss auf die Geschwindigkeitsmessung hatte.

7. Einfluss des Überholvorgangs auf die Geschwindigkeitsmessung

7.1. Der Beschuldigte bringt vor, dass das Messergebnis aufgrund seines Spurwechsels verfälscht worden sei (act. 47 S. 9 f.). So müsse das Radarmessgerät zu Beginn der Messung parallel zur Fahrbahn ausgerichtet werden, damit die Messwerte stimmen würden (act. 47 S. 9). Beim Radargerät Multanova, mit welchem vorliegend die Messung vorgenommen worden sei, erfolge die Messung mit einem einprogrammierten Messwinkel von 22 Grad (act. 47 S. 9 f.). Sei der Radarwinkel kleiner, werde eine höhere Geschwindigkeit angezeigt als effektiv gefahren (act. 47 S. 10). Konkret führe dies pro Grad der Abweichung zu einem Fehler von 0.7 % des Messresultates (act. 47 S. 10). Betrachte man die Rasteraufnahmen der vier Sekunden der Messung, sehe man das

Fahrzeug zunächst auf der Normalspur. Vier Bilder, d.h. 0.75 Sekunden, später sei das Fahrzeug voll auf der Überholspur. Die Autobahn habe eine normale Spurbreite von 3.5 Metern (act. 47 S. 10). In 0.75 Sekunden lege das Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von 121 km/h eine Distanz von 25.21 Metern zurück (33.61 Meter pro Sekunde). Der Spurwechsel betrage 3.5 Meter (act. 47 S. 10). Es entstehe so ein rechteckiges Dreieck mit einem Winkel bei der Radarkamera von 7.98 Grad. Die Ungenauigkeit aufgrund des Spurwechsels zulasten des Beschuldigten belaufe sich somit auf ca. 5.5% der gemessenen Geschwindigkeit (7.98 Grad * 0.7 %). Bei einer Geschwindigkeit nach Toleranzabzug von 115 km/h ergebe sich ein Fehler von rund 6.3 km/h, womit die relevante Geschwindigkeitsüberschreitung gerundet nur 29 km/h betrage (act. 47 S. 11).

7.2. Der Beschuldigte weist zu Recht darauf hin, dass das Radargerät bei Geschwindigkeitsmessungen in einem bestimmten Winkel (ca. 20 Grad) neben der Fahrbahn aufgestellt wird (vgl. act. 2/8.1.04; act. 48/2 S. 1; vgl. auch https://unfallanalyse.hamburg/?page_id=430). Handelt es sich um eine gerade Strecke und fährt das Auto parallel auf dieser, beträgt somit auch der Winkel zwischen dem gemessenen Fahrzeug und dem Radargerät 20 Grad. Befindet sich das Fahrzeug dagegen aufgrund eines Überholmanövers oder eines Schwenkers in Schrägstellung zur Fahrbahn, kann dies zu einer Verfälschung des Messresultates führen (vgl. act. 26 S. 7 f. E. III.3.2.3.).

7.3. Der Winkel, in welchem das Fahrzeug im Moment der Geschwindigkeitsmessung allenfalls schräg auf der Fahrbahn steht, berechnet sich allerdings anders als vom Beschuldigten vorgebracht (vgl. act. 47 S. 10 f.). So fusst seine Berechnungsmethode auf der falschen Annahme, dass das Fahrzeug während einem Überholmanöver immer exakt mit dem gleichen Winkel schräg zur Fahrbahn fährt. Dem ist allerdings nicht so. Vielmehr ist davon auszugehen, dass sich der Winkel auch während dem Überholmanöver ändert. Zudem enthält die vom Beschuldigten vorgeschlagene Berechnungsmethode einen Zirkelschluss, indem sie bereits eine Annahme zur gefahrenen Geschwindigkeit trifft (vgl. act. 47 S. 10). Entsprechend kann nicht auf die vom Beschuldigten berechnete Geschwindigkeit abgestellt werden.

7.4. Zur Abschätzung, ob sich das Fahrzeug des Beschuldigten aufgrund eines Überholvorgangs in Schrägstellung zur Fahrbahn befunden hat, ist vielmehr das vergrößerte Radarbild zu Hilfe zu nehmen (vgl. act. 37). Darauf ist ersichtlich, dass der Beschuldigte seinen Spurwechsel im Moment der Geschwindigkeitsmessung bereits abgeschlossen hat (vgl. act. 37; act. 2/8.1.01). Wird nämlich die auf der Radaraufnahme ersichtliche Mittellinie gedanklich verlängert, ergibt sich, dass sich das Fahrzeug des Beschuldigten mit allen vier Rädern auf der Überholspur befindet (vgl. act. 37). Dass sich das Fahrzeug des Beschuldigten im Moment der Geschwindigkeitsmessung bereits ganz auf der Überholspur befand, ergibt sich auch aus der Informationsleiste auf der Radaraufnahme selbst. So ist auf dieser vermerkt, dass sich der Beschuldigte zu diesem Zeitpunkt vollständig auf der «lane 1», d.h. der Überholspur befand (vgl. act. 2/8.1.01). Hätte sich das Fahrzeug des Beschuldigten im Moment der Geschwindigkeitsmessung tatsächlich noch in einem Überholvorgang befunden, hätte auch die Radaraufnahme das Fahrzeug nicht eindeutig der «lane 1» zuordnen können, sondern hätte «lane1-2» angezeigt.

7.5. Aus der vergrößerten Radaraufnahme ergibt sich, dass sowohl das rechte Vorder- als auch das rechte Hinterrad des Fahrzeuges die gedanklich verlängerte Mittellinie noch knapp touchieren (vgl. act. 37). Daraus lässt sich ableiten, dass das Fahrzeug im Moment der Geschwindigkeitsmessung höchstens minimal schräg auf der Fahrbahn gefahren ist. Mit

anderen Worten war das Fahrzeug des Beschuldigten beinahe parallel zur Fahrbahn unterwegs. Die Vorinstanz hat deshalb zu Recht festgehalten (act. 26 S. 8 E. III.3.2.3.), dass sich der Winkel nur leicht verändert habe.

7.6. Der durch diese minimale Schrägstellung entstandene Winkel lässt sich berechnen, indem die Position des Hinter- und des Vorderrades verglichen werden (vgl. hierzu act. 37). Unter der Annahme, dass der Radstand zwischen dem Vorder- und Hinterrad 2.895 Meter und die Abweichung der Räder von einer parallelen Bezugslinie (hier der Mittellinie) ca. 10 Zentimeter beträgt, ergibt sich so ein Winkel von 2 Grad ($\text{arc tan } [0.1/2.895] = 1.98$). Gemäss der in den Akten liegenden Fachzeitschrift wird das Messresultat pro Grad der Abweichung zum parallel zur Fahrbahn aufgestellten Radargerät um 0.7 % verfälscht (vgl. act. 48/2 S. 136; genau berechnet, wäre es vorliegend sogar nur eine Verfälschung von 1.2 % [$1 - \cos 20^\circ / \cos 18^\circ = 1.2 \%$]). Der durch die minimale Schrägstellung der Räder entstandene Messfehler beträgt somit ca. 1.7 km/h ($2 \text{ Grad} * 0.7 \% * 121 \text{ km/h}$).

7.7. Vorliegend wurde beim Beschuldigten eine Geschwindigkeit von 121 km/h gemessen (act. 2/8.1.01). Entsprechend Art. 8 Abs. 1 lit. a Ziff. 2 VSKV-ASTRA wurde von dieser gemessenen Geschwindigkeit ein Sicherheitsabzug von 6 km/h abgezogen und dem Beschuldigten somit nur eine Geschwindigkeit von 115 km/h zur Last gelegt (act. 2/8.1.01).

7.8. Gemäss Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung darf das Messmittel eine maximale Fehlergrenze von 3 % bei Geschwindigkeiten von über 100 km/h aufweisen, um in Verkehr gesetzt zu werden (Anhang zu Art. 4). Bei der beim Beschuldigten gemessenen Geschwindigkeit von 121 km/h läge ein Unterschied von 3 % bei rund 3.6 km/h. Mithin beträgt der vorgenommene Sicherheitsabzug bereits rund 2.4 km/h mehr als die Fehlergrenze der in Verkehr gesetzten Messgeräte. Wie die Vorinstanz zu Recht festgehalten hat (act. 26 S. 8 f. E. III.3.2.3.-III.3.4.), würde ein allfälliger leichter Messfehler aufgrund der minimalen Schrägstellung der Räder des Fahrzeuges durch den vorgenommenen Sicherheitsabzug von 6 km/h somit klar aufgefangen bzw. wäre die effektiv gefahrene Geschwindigkeit des Beschuldigten sogar höher als die zu seinen Gunsten angenommenen 115 km/h.

7.9. Auch unter Berücksichtigung des Überholvorgangs des Beschuldigten ergibt sich somit, dass der Beschuldigte mindestens 115 km/h gefahren ist. Dass er mit einer tieferen Geschwindigkeit gefahren ist, kann auch ohne Einholung eines Gutachtens zweifelsfrei ausgeschlossen werden.

8. Eichung des Radarmessgerätes

8.1. In den Akten befindet sich das Eichzertifikat für die eingesetzte Radaranlage. Darauf ist ersichtlich, dass die Radaranlage am 4. August 2021 zuletzt geeicht worden ist. Zudem ist darauf vermerkt, dass die Eichung bis am 31. August 2022 gültig ist, solange das Messmittel den rechtlichen Anforderungen entspricht und keine Sicherungsmechanismen verletzt sind oder messrelevante Teile repariert wurden (act. 2/8.1.04-2).

8.2. Der Beschuldigte zweifelt die Korrektheit des Messgerätes trotz dieses Eichzertifikates an. So erfolge die Veränderung der Eichung nicht plötzlich, sondern ergehe über einen gewissen Zeitraum. Aus diesem Grund müsse das Gerät alle 12 Monate neu geeicht werden. Seit der Eichung vom 4. August 2021 habe sich die Messgenauigkeit bereits verändert. Vorliegend betrage die Grenze zwischen einer groben und einer einfachen Verkehrsregelverletzung 1 km/h. Es sei deshalb diejenige Version zu Gunsten des

Beschuldigten anzunehmen (vgl. zum Ganzen act. 47 S. 11).

8.3. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung bieten die vom METAS ausgestellten Eichzertifikate grundsätzlich Gewähr dafür, dass das Messgerät während der massgeblichen Periode gesetzeskonform funktioniert und die Geschwindigkeit zuverlässig misst (Urteil des Bundesgerichts 6B_933/2022 vom 8. Mai 2023 E. 2.4, m.w.H.; Urteil des Bundesgerichts 6B_592/2018 vom 13. August 2018 E. 1.3; Urteil des Bundesgerichts 6B_197/2016 vom 7. Juli 2016 E. 1.2).

8.4. Vorliegend fand die Geschwindigkeitsmessung am 11. März 2022 statt. Es ist nachgewiesen, dass die Radaranlage zu diesem Zeitpunkt vorschriftsgemäss geeicht war. Hinweise, dass Sicherungsmechanismen verletzt oder nach der Eichung messrelevante Teile des Geräts repariert wurden, liegen nicht vor (vgl. act. 2/8.1.04; act. 2/8.1.04-2). Aus dem nachträglich eingeholten Polizeibericht vom 20. Juni 2022 geht vielmehr hervor, dass das Radargerät keine Störungen hatte und während der ganzen Messzeitspanne einwandfrei funktionierte (act. 2/8.1.04-2). Entsprechend liegen entgegen dem Beschuldigten keine konkreten Anhaltspunkte vor, welche die Zuverlässigkeit des Messgerätes in Frage stellen würden (vgl. act. 2/8.1.04; act. 2/8.1.04-2). Es ist gerade Zweck der Eichung, dass dadurch für eine gewisse Zeitspanne die Korrektheit der Messung ausgewiesen werden kann und nicht in jedem Einzelfall das Gerät neu überprüft werden muss (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_933/2022 vom 8. Mai 2023 E. 2.4). Entsprechend ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, dass das Messgerät zum Messzeitpunkt die Geschwindigkeit zuverlässig messen konnte (act. 26 S. 7 E. III.3.2.1.).

9. Fazit zur Geschwindigkeitsmessung

9.1. Es ist somit erstellt, dass die Geschwindigkeitsmessung weder durch die vom Beschuldigten behauptete Biegung der Fahrbahn noch dadurch beeinträchtigt wurde, dass die Eichung des Messgerätes 7 Monate her war (vgl. oben E. III.6. und E. III.8.). Die leichte Schrägstellung der Räder des Fahrzeuges kann zwar dazu geführt haben, dass die beim Beschuldigten gemessene Geschwindigkeit minimal zu hoch war. Zu beachten ist allerdings, dass genau solchen minimalen Abweichungen bei Geschwindigkeitsmessungen durch den Abzug von Sicherheitsmargen Rechnung getragen wird. So kann verhindert werden, dass eine zu hohe Geschwindigkeit geahndet wird, ohne dass in jedem Einzelfall konkret mögliche minimale Abweichungen vom Messresultat ausgerechnet werden müssen (vgl. oben E. III.7.).

9.2. Vorliegend wurde beim Beschuldigten eine Geschwindigkeit von 121 km/h gemessen (act. 2/8.1.01). Entsprechend Art. 8 Abs. 1 lit. a Ziff. 2 VSKV-ASTRA wurde von dieser gemessenen Geschwindigkeit ein Sicherheitsabzug von 6 km/h abgezogen und dem Beschuldigten somit nur eine Geschwindigkeit von 115 km/h zur Last gelegt (act. 2/8.1.01). Eine allenfalls minime Abweichung der gemessenen Geschwindigkeit wurde damit bereits berücksichtigt. Auch unter Berücksichtigung des Überholvorgangs des Beschuldigten ist somit erstellt, dass der Beschuldigte mindestens 115 km/h gefahren ist.

9.3. Dass die Geschwindigkeit des Beschuldigten korrekt gemessen wurde und die ihm zur Last gelegten 115 km/h bereits eine Annahme zu seinen Gunsten sind, ergibt sich auch aus den Aussagen des Beschuldigten selbst. So sagte der Beschuldigte an der polizeilichen Einvernahme aus, dass er die gemessene Geschwindigkeit von 121 km/h anerkenne (act. 2/8.1.03 Frage 1). Er sei im normalen Autobahntempo gefahren und habe offensichtlich die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht rechtzeitig wahrgenommen

(act. 2/8.1.03 Frage 2). Ansonsten hätte er das Tempo bzw. den Tempomaten reduziert (act. 2/8.1.03 Frage 7). Er habe sich noch gewundert, dass es beim Kerenzerberg keinen Stau gehabt habe. Er sei froh um diesen Umstand gewesen (act. 2/8.1.03 Frage 7). Er habe nämlich zuvor gehört, dass es im Moment aufgrund der Baustelle immer Stau habe (act. 2/8.1.03 Frage 7). Die Strecke habe aber keinen Baustellencharakter gehabt, d.h. sie sei zweispurig geführt gewesen und eine Baustelle oder ein Spurversatz sei nicht ersichtlich gewesen. Dies sei vermutlich auch der Grund, weshalb ihm die Signalisation nicht sofort aufgefallen sei (act. 2/8.1.03 Frage 7). Ähnlich führte der Beschuldigte an der Einvernahme durch das Obergericht aus, dass er den Tempomaten auf 120 km/h eingestellt habe. So sei er wahrscheinlich auch in die Geschwindigkeitsmessung hinein gefahren (act. 46 Frage 21).

9.4. An der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme brachte der Beschuldigte zwar vor, dass er die Geschwindigkeit von 121 km/h fast nicht anerkennen könne, um zu einem besseren Recht zu kommen (act. 2/10.1.01 N. 108 f.). Auch an dieser Einvernahme führte er jedoch aus, dass seine Aussage an der polizeilichen Einvernahme, die gemessene Geschwindigkeit von 121 km/h anzuerkennen, sich mit seinen Gedanken und seinen Aussagen decke (act. 2/10.1.01 N. 97 ff.).

9.5. Aus alledem ergibt sich, dass auch ohne Einholung eines Gutachtens zweifelsfrei ausgeschlossen werden kann, dass der Beschuldigte mit einer tieferen Geschwindigkeit als 115 km/h gefahren ist. Dies hat auch die Vorinstanz zu Recht so festgehalten (act. 26 S. 7 ff. E. III.3.2. und E. III.3.4.). Es ist somit erstellt, dass der Beschuldigte mit mindestens 115 km/h in die Geschwindigkeitsmessung gefahren ist und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit um mindestens 35 km/h überschritten hat (vgl. act. 3).

10. Verkehrsverhältnisse

10.1. Strittig ist schliesslich, wie viel Verkehr es zur Zeit der Geschwindigkeitsmessung auf der Autobahn A3 hatte. So ist im nachträglich eingeholten Polizeibericht vom 20. Juni 2022 festgehalten, dass das Verkehrsaufkommen stark gewesen sei (act. 2/8.1.04). Der Beschuldigte hatte dagegen mehrfach ausgesagt, dass es wenig Verkehr gehabt habe (act. 2/10.1.01 N. 43 f.; act. 2/8.1.03 Frage 4; act. 15 Frage 9; act. 46 Fragen 20 und 22). Die Strasse sei frei gewesen und er sei ziemlich alleine unterwegs gewesen (act. 2/10.1.01 N. 91 f.). Es seien sicher 100 Meter oder mehr Abstand zwischen den Verkehrsteilnehmern gewesen, also ein schwaches Verkehrsaufkommen (act. 2/10.1.01 N. 92 f.). In den Akten würde stehen, dass es ein starkes Verkehrsaufkommen gehabt habe. Dies bestreite er (act. 2/10.1.01 N. 44 f.). Das sehe man auch auf dem Blitzerfoto (act. 2/10.1.01 N. 45).

10.2. Der Beschuldigte hatte in seinen Einvernahmen wiederholt geschildert, dass er mit Stau vor dem Kerenzerbergtunnel gerechnet habe und deshalb überrascht gewesen sei, wie wenig Verkehr, dass es tatsächlich gehabt habe (act. 2/8.1.03 Frage 7; act. 2/10.1.01 N. 40 ff.; act. 15 Frage 9; act. 46 Frage 20). Seine Aussage, welche seine damals erlebten Emotionen wiedergibt, erscheint als glaubhaft. Zudem deckt sie sich mit den vorhandenen Radaraufnahmen, auf welchen nebst dem Beschuldigten nur zwei weitere Fahrzeuge zu sehen sind (act. 2/8.1.01).

10.3. Im ursprünglich erstellten Rapport der Polizei vom 6. April 2022 wurde nicht erwähnt, wie stark das Verkehrsaufkommen gewesen ist (vgl. act. 2/8.1.01). Erst im nachträglich erstellten Polizeibericht vom 20. Juni 2022 wurde erwähnt, das Verkehrsaufkommen sei stark gewesen (vgl. act. 2/8.1.04). Dabei fällt auf, dass dieser Bericht eigentlich nur Fragen über das Messgerät, dessen Überwachung und Eichung beantworten sollte (vgl.

act. 2/8.1.04 sowie act. 2/9.1.01). Es ist somit unklar, weshalb sich dieser nachträglich eingeholte Polizeibericht überhaupt zum Verkehrsaufkommen äusserte. Jedenfalls ist zu beachten, dass sich dieser Polizeibericht nicht spezifisch auf die Geschwindigkeitsmessung vom Beschuldigten bezog, sondern allgemeine Aussagen zur erfolgten Radarmessung enthält. Es erscheint deshalb denkbar, dass sich diese Aussage im Polizeibericht auf die gesamte Messzeitspanne an diesem Tag bezog und nicht spezifisch auf die Verkehrssituation, wie sie der Beschuldigte angetroffen hat (vgl. act. 2/8.1.04). Dies würde sich mit der Feststellung der Vorinstanz decken, dass normalerweise freitags bei schönem Wetter ein reger Verkehr auf der Autobahn A3 herrsche (act. 26 S. 8 E. 3.3.).

10.4. Unter diesen Umständen kommt der Aussage im Polizeibericht zum Verkehrsaufkommen nicht dieselbe Beweiskraft zu, wie den glaubhaften Aussagen des Beschuldigten, welchen sich mit den vorhandenen Akten decken. Entsprechend ist entgegen den Ausführungen der Vorinstanz (act. 26 S. 9 E. III.3.4.) und mit dem Beschuldigten (act. 47 S. 7 f.) davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Geschwindigkeitsmessung schwach war.

10.5. Dennoch ist festzuhalten, dass der Beschuldigte nicht der einzige Verkehrsteilnehmer auf der Autobahn A3 war. Auf den vorhandenen Radaraufnahmen sind nämlich zwei weitere Fahrzeuge ersichtlich. Aufgrund der vorhandenen Sequenzbilder und der Aussagen des Beschuldigten muss dabei davon ausgegangen werden, dass der Beschuldigte schneller als diese beiden Fahrzeuge unterwegs gewesen ist und zunächst einen Lastwagen und anschliessend einen Personenwagen überholte (act. 2/8.1.01). Wenn man die Sequenzbilder 11-16 miteinander vergleicht, fällt zudem auf, dass der Beschuldigte ein viel höheres Tempo als der von ihm überholte Lastwagen gehabt haben muss, so kam dieser in der gleichen Zeit viel weniger weit vorwärts als der Beschuldigte selbst (vgl. act. 2/8.1.01).

IV. Rechtliche Würdigung

1.

1.1. Die Vorinstanz sprach den Beschuldigten aufgrund des ihm angelasteten Sachverhaltes der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 4a Abs. 1 und Abs. 5 VRV sowie Art. 22 Abs. 1 SSV schuldig (act. 26 S. 18 Dispositivziffer 1). Dies mit der Begründung, dass nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung die objektiven und grundsätzlich auch die subjektiven Voraussetzungen der groben Verkehrsregelverletzung ungeachtet der konkreten Umstände zu bejahen seien, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausserhalb von Ortschaften um 30 km/h und auf Autobahnen um 35 km/h oder mehr überschritten werde (act. 26 S. 9 E. IV.1.1.). Bei Autobahnabschnitten, auf denen die Geschwindigkeit aus Sicherheitsgründen, beispielsweise aufgrund einer Baustelle auf 80 km/h begrenzt sei, seien in der Regel die von der Rechtsprechung für Ausserortsstrecken entwickelten Grundsätze anzuwenden (act. 26 S. 10 E. IV.1.1.). Entsprechend sei in einem solchen Fall in der Regel bereits ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 30 km/h von einer groben Verkehrsregelverletzung auszugehen (act. 26 S. 10 E. IV.1.1.-IV.1.2.).

1.2. Vorliegend habe die an der betreffenden Stelle signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn 80 km/h betragen (act. 26 S. 10 E. IV.1.2.). Die Geschwindigkeitsbegrenzung habe dabei aufgrund einer Baustellenein- und Ausfahrt der Verkehrssicherheit gedient, weshalb vorliegend grundsätzlich bereits ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 30 km/h eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen sei. Der Beschuldigte habe die

zulässige Höchstgeschwindigkeit um 35 km/h überschritten. Entsprechend sei die Geschwindigkeitsüberschreitung objektiv als schwerwiegend einzustufen (act. 26 S. 10 E. IV.1.2.). Der Beschuldigte habe nicht davon ausgehen dürfen, dass er keine besondere Gefahr darstelle, weil die Anwesenheit der Baustelle, von Arbeitern oder anderen Verkehrsteilnehmern nicht offensichtlich war. Durch sein Verhalten habe er vielmehr ein unmittelbares Gefahrenpotenzial für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen und den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt (act. 26 S. 10 f. E. IV.1.2.-IV.1.3.). Bei einer um 35 km/h übersetzten Geschwindigkeit auf einer 80er-Strecke könne nicht von einer Berücksichtigung von der Gefährdung von Fremdinteressen gesprochen werden. In Anbetracht dessen und im Hinblick darauf, dass der Beschuldigte die Strecke gut kenne und er vor der 80er-Beschränkung bereits eine Beschränkung von 100 km/h einzuhalten gehabt habe, könne von einem mindestens grob fahrlässigen Handeln ausgegangen werden, womit auch der subjektive Tatbestand erfüllt sei (act. 26 S. 12 E. IV.2.1.).

2.

Der Beschuldigte argumentierte im Berufungsverfahren dagegen, dass es sich aufgrund ausserordentlicher Umstände vorliegend nicht rechtfertige, auf der Autobahn die für die Strecken ausserorts entwickelte bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Bestimmung einer groben Verkehrsregelverletzung anzuwenden (act. 47 S. 4). So weise der Streckenabschnitt keine Spurverengung auf, die Baustellenein- und Ausfahrt sei breit, für alle Verkehrsteilnehmer gut einsehbar und sehr übersichtlich (act. 47 S. 7). Zudem brachte er vor, dass in objektiver Hinsicht keine erhöhte abstrakte Gefährdung von Drittpersonen durch das Fehlverhalten des Beschuldigten entstanden sei (act. 47 S. 5 und S. 13). In subjektiver Hinsicht habe beim Beschuldigten keine grobe Fahrlässigkeit vorgelegen (act. 47 S. 5).

3.

Die Staatsanwaltschaft geht auch im Berufungsverfahren davon aus, dass der Beschuldigte sowohl den objektiven als auch den subjektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt. Entsprechend verweist sie in ihrer Stellungnahme auf die ihrer Ansicht nach zutreffenden Erwägungen im vorinstanzlichen Urteil. In Übereinstimmung mit dem Beschuldigten weist die Staatsanwaltschaft jedoch darauf hin, dass sie für den in Frage stehenden Autobahnabschnitt bislang bewusst nicht die für Ausserortsstrecken entwickelten Grundsätze übernommen habe. So würden die beiden Fahrspuren auch während der Bauphase ohne Spurverengung in dieselbe Fahrtrichtung geführt. Gegenüber einer grundsätzlich im Gegenverkehr betriebenen Ausserortsstrasse behalte der Abschnitt trotz des provisorischen Baustellenanschlusses mehrheitlich den typischen Charakter einer Autobahnstrecke (vgl. zum Ganzen act. 42).

4.

Im Folgenden ist entsprechend diesen Vorbringen zunächst zu klären, ob der Beschuldigte mit seiner Geschwindigkeitsüberschreitung von 35 km/h den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt hat (E. IV.5.). Anschliessend ist zu prüfen, ob auch in subjektiver Hinsicht von einer groben Verkehrsregelverletzung auszugehen ist (E. IV.6.).

5. Objektiver Tatbestand

5.1. Der Beschuldigte argumentiert, dass in objektiver Hinsicht keine erhöhte abstrakte Gefährdung von Drittpersonen entstanden sei. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung sei bei der Überschreitung der für Geschwindigkeitsüberschreitungen entwickelten Grenzwerte nicht zwingend eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen. Vorliegend habe sich die Geschwindigkeitsüberschreitung auf der Autobahn vor der Baustelle für die Sanierung des Kerenzertunnel befunden. Es habe keine Spurverengung oder Spurverlegung gehabt. Der Baustellenbetrieb sei nicht sichtbar gewesen. Die Baustellenein- und Ausfahrt sei wie jede normale Autobahnein- und Ausfahrt gebaut, mit Ausnahme des fehlenden Pannestreifens in den Ein- und Ausfahrtstrecken. Es bestehe eine längere Ausfahrt und eine lange Einfahrtstrecke. Bei normalen Aus- und Einfahrten auf die Autobahnen finde keine Geschwindigkeitsreduktion statt. Es sei aus optischen Gründen deshalb nicht ersichtlich, weshalb vorliegend eine Geschwindigkeitsreduktion erfolgt sei. Zum Zeitpunkt der Geschwindigkeitsmessung habe es kaum Verkehr gehabt, die Fahrbahn sei trocken, das Wetter gut und die Sicht optimal gewesen. Der Beschuldigte hätte allfällige Gefahren frühzeitig erkennen und reagieren können (vgl. zum Ganzen act. 47 S. 12 f.).

5.2. Nach Art. 4a Abs. 1 VRV beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 120 km/h auf Autobahnen. Abweichende signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gehen den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten jedoch vor (Art. 4a Abs. 5 VRV). Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit ist einzuhalten (Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 22 Abs. 1 SSV).

5.3. Nach Art. 90 Abs. 2 SVG macht sich strafbar, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der objektive Tatbestand verlangt nach der Rechtsprechung, dass der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Diese setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus. Eine konkrete Gefahr oder Verletzung ist nicht verlangt (vgl. zum Ganzen BGE 143 IV 508 E. 1.3; BGE 142 IV 93 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_466/2022 vom 9. September 2022 E. 2.3.1).

5.4. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts sind die objektiven und grundsätzlich auch die subjektiven Voraussetzungen einer groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG ungeachtet der konkreten Umstände zu bejahen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausserorts um mindestens 30 km/h bzw. auf Autobahnen um mindestens 35 km/h überschritten wird. Diese Vermutung ist anhand aussergewöhnlicher Umstände widerlegbar (vgl. zum Ganzen BGE 143 IV 508 E. 1.3, m.w.H.; Urteil des Bundesgerichts 6B_1439/2019 vom 2. Dezember 2020 E. 1.1., m.w.H.).

5.5. Der Schwellenwert von 35 km/h für die Bejahung einer groben Verkehrsregelverletzung auf einer Autobahn gilt in den Fällen, in welchen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn 120 km/h beträgt. Bei Autobahnabschnitten, auf welchen die Geschwindigkeit aus Sicherheitsgründen reduziert wurde, kann dieser Schwellenwert nicht ohne Weiteres übertragen werden. In bestimmten Situationen ist ein Autobahnabschnitt, auf welchem die Geschwindigkeit auf weniger als 120 km/h begrenzt wurde, in Bezug auf das Gefahrenpotential nämlich mit einer ausserorts Strecke vergleichbar. In diesem Fall ist in der Regel eine grobe Verkehrsregelverletzung bereits ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 30 km/h zu bejahen (Urteil des Bundesgerichts 6B_973/2020 vom 25. Februar 2021 E. 2.1, m.w.H.; Urteil des Bundesgerichts

6B_444/2016 vom 3. April 2017 E. 1.3.1).

5.6. Vorliegend war auf der Autobahn A3 die zulässige Höchstgeschwindigkeit aufgrund einer Baustelle auf 80 km/h reduziert. Wie die Staatsanwaltschaft und der Beschuldigte jedoch zu Recht vorbringen (act. 42 S. 2; act. 47 S. 12), waren trotz der Baustelle beide Fahrspuren ohne Spurverengung und ohne Spurverlegung befahrbar (vgl. act. 2/8.1.01). Es herrschte kein Gegenverkehr und es war kein Baustellenmaterial direkt neben der Fahrspur deponiert. Die Sicht war gut und die Strecke lokal gerade (act. 2/8.1.01; act. 38). Insgesamt ist deshalb erstellt, dass der betreffende Autobahnabschnitt mehrheitlich den typischen Charakter einer Autobahnstrecke beibehalten hat und nicht mit dem Gefahrenpotential einer ausserorts Strecke vergleichbar war. Entsprechend ist entgegen der Vorinstanz (act. 26 S. 10 E. IV.1.2.) auf diesem Streckenabschnitt eine grobe Verkehrsregelverletzung grundsätzlich erst ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 35 km/h zu bejahen.

5.7. Dennoch ist mit der Vorinstanz und der Staatsanwaltschaft davon auszugehen (vgl. act. 26 S. 11 E. IV.1.3.; act. 42), dass der Beschuldigte den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllte. So überschritt der Beschuldigte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h nach Sicherheitsabzug um genau diese 35 km/h. Durch diese stark übersetzte Geschwindigkeit schuf er eine erhöhte abstrakte Gefahr für die weiteren Verkehrsteilnehmer. So durften diese aufgrund des Vertrauensgrundsatzes davon ausgehen, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten wird (vgl. Art. 26 Abs. 1 SVG; Urteil des Bundesgerichts 6B_1294/2017 vom 19. September 2018 E. 1.4). Aufgrund der stark übersetzten Geschwindigkeit des Beschuldigten verlängerte sich sein Bremsweg massiv, womit sich die Gefahr von Auffahrtskollisionen erhöhte. Wie viel schneller der Beschuldigte unterwegs war als die anderen Verkehrsteilnehmer ergibt sich nur schon aus den Radaraufnahmen. Darauf ist ersichtlich, dass der Beschuldigte in der gleichen Zeit viel weiter vorwärts kam als der von ihm überholte Lastwagen (vgl. act. 2/8.1.01).

5.8. Eine erhöhte Gefahr bestand auch für die Baustellenfahrzeuge, welche die Autobahn als Zu- bzw. Wegfahrt zur Baustelle nutzten und nicht damit rechnen mussten, dass hinter ihnen ein Fahrzeug mit so stark übersetzter Geschwindigkeit herannaht (vgl. Art. 26 SVG). Baustellenfahrzeuge können aufgrund ihrer teils schweren und sperrigen Lasten sowie der teilweise eingeschränkten Sicht nicht mit Personenwagen und Lastwagen auf einer normalen Autobahnzufahrt verglichen werden. Der Beschuldigte bringt zwar zu Recht vor, dass ihnen beim Einbiegen auf die Autobahn ein Beschleunigungsstreifen zur Verfügung stand (vgl. act. 48/4). Zu beachten ist jedoch, dass kurz nach dem Ende dieses Beschleunigungsstreifens der Kerenzerbergtunnel beginnt und somit auch der Pannenstreifen endet. Insgesamt ist deshalb aufgrund der stark übersetzten Geschwindigkeit des Beschuldigten auch für Baustellenfahrzeuge eine erhöhte abstrakte Gefahr von Auffahrunfällen zu bejahen.

5.9. Entgegen dem Beschuldigten ändert an der Qualifikation als grobe Verkehrsregelverletzung auch nichts, dass die Sicht im Tatzeitpunkt gut war und es nur wenig Verkehr hatte. So ist in Art. 22 Abs. 1 SSV explizit festgehalten, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auch bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht überschritten werden darf. Vielmehr wäre die Geschwindigkeit im Falle schlechter Sichtverhältnisse bzw. starkem Verkehrsaufkommen den entsprechenden Umständen anzupassen, d.h. zu reduzieren (vgl. Art. 32 Abs. 1 SVG).

5.10. Entgegen dem Beschuldigten lagen vorliegend somit keine aussergewöhnlichen Umstände vor, aufgrund derer trotz Überschreitung des Grenzwertes von der Bejahung einer groben Verkehrsregelverletzung abgesehen werden könnte (vgl. auch nachfolgend E. IV.6.5.-IV.6.6.). Die Vorinstanz ist deshalb zu Recht davon ausgegangen, dass der Beschuldigte durch sein Verhalten ein unmittelbares Gefahrenpotential für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen und insofern den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt hat (act. 26 S. 10 f. E. IV.1.2.-IV.1.3.).

6. Subjektiver Tatbestand

6.1. Der Beschuldigte bestreitet, dass bei ihm in subjektiver Hinsicht grobe Fahrlässigkeit vorgelegen habe (act. 47 S. 5). Eine Straftat erfülle nur, wer auch schuldhaft handle (act. 47 S. 13). Die entsprechende Straftat müsse dem Täter persönlich vorgeworfen werden können (act. 47 S. 13). Es sei nicht zwingend, dass bei einer vordefinierten Geschwindigkeitsüberschreitung immer auch der subjektive Tatbestand erfüllt sei, d.h. ein schweres Verschulden des Fahrers vorliege (act. 47 S. 14). Der Beschuldigte habe ausgeführt, dass er die Strecke gut kenne, da er sie im Jahr mehrmals fahre (act. 47 S. 14). Er habe aber auch zu Protokoll gegeben, dass er die Geschwindigkeitsreduktion nicht bewusst wahrgenommen habe (act. 47 S. 14). Er habe keine Baustelle gesehen und sei überrascht gewesen, wie wenig Verkehr es hatte (act. 47 S. 14). Aufgrund der guten Strassenverhältnisse und der guten Sicht, die es dem Beschuldigten ermöglichte, weit vorausszusehen und dem schwachen Verkehrsaufkommen, habe sich der Beschuldigte aus nachvollziehbaren Gründen nicht in einem Bereich der Autobahn wahrgenommen, der zusätzlich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung versehen war (act. 47 S. 14). Es liege somit kein rücksichtsloses Verhalten des Beschuldigten vor, sondern ein entschuldbares, pflichtwidrig unvorsichtiges Versehen, welches der Beschuldigte bedaure (act. 47 S. 14). Der damals 58-jährige Beschuldigte, welcher seit vielen Jahren Auto fahre, sei im ADMAS nicht verzeichnet und besitze somit einen einwandfreien automobilistischen Leumund (act. 47 S. 14). Dies sei ein klarer Hinweis, auf ein vorsichtiges und korrektes Verhalten im Strassenverkehr (act. 47 S. 15).

6.2. Art. 90 Abs. 2 SVG erfasst sowohl ein vorsätzliches als auch ein eventualvorsätzliches Verhalten. Gestützt auf Art. 100 Ziff. 1 Abs. 1 SVG ist der Tatbestand nach konstanter Rechtsprechung indes auch bei fahrlässiger Begehung anwendbar. Subjektiv erfordert Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässiger Begehung mindestens grobe Fahrlässigkeit. Diese ist zu bejahen, wenn sich der Täter der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kommt aber auch in Betracht, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. Die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung setzt in diesem Fall voraus, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen. Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (vgl. zum Ganzen BGE 142 IV 93 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_884/2021 vom 10. Januar 2022 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_466/2022 vom 9. September 2022 E. 2.3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_1235/2021 vom 23. Mai 2022 E. 1.4.2, m.w.H.).

6.3. Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, sind die objektiven und grundsätzlich auch die subjektiven Voraussetzungen einer groben Verkehrsregelverletzung nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts ungeachtet der konkreten Umstände zu bejahen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Autostrassen um 30 km/h oder mehr respektive auf Autobahnen um 35 km/h oder mehr überschritten wird. Diese Vermutung ist ausnahmsweise widerlegbar, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderem Licht erscheinen lassen (vgl. zum Ganzen BGE 143 IV 508 E. 1.3, m.w.H.; Urteil des Bundesgerichts 6B_884/2021 vom 10. Januar 2022 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_1439/2019 vom 2. Dezember 2020 E. 1.1., m.w.H.). Das Bundesgericht hat solche besonderen Umstände beispielsweise bejaht, wenn die Geschwindigkeit auf einem Autobahnabschnitt aus ökologischen Gründen vorübergehend reduziert war oder wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung der Verkehrsberuhigung diene (BGE 143 IV 508 E. 1.3, m.w.H.).

6.4. Der Beschuldigte hat vorliegend die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 35 km/h überschritten (vgl. act. 2/8.1.01). Entsprechend der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gilt deshalb vorliegend die Vermutung, dass der Beschuldigte mindestens grobfahrlässig gehandelt hat (vgl. oben E. IV.6.3.). Diese Vermutung wird durch die weiteren Tatumstände bestätigt. So kannte der Beschuldigte die Strecke gut (vgl. act. 2/8.1.03 Frage 3; 2/10.1.01 N. 69 f.). Auch wusste er aus dem Radio, dass es momentan eine Baustelle auf dieser Strecke hatte (act. 2/8.1.03 Frage 7; act. 2/10.1.01 N. 41 f.; act. 15 Frage 9). Vor der Reduktion des Tempos auf 80 km/h war bereits eine Temporeduktion von 100 km/h einzuhalten (act. 15 Frage 12). Aus den Aussagen des Beschuldigten ergibt sich zudem, dass er die Signalisation gesehen, jedoch zu spät reagiert habe (act. 2/8.1.03 Frage 2; act. 2/10.1.01 N. 73 f.; act. 15 Frage 9; act. 46 Frage 20). An der obergerichtlichen Einvernahme konnte der Beschuldigte sogar beschreiben, wie die Signalisationstafel ausgesehen hat (act. 46 Frage 20).

6.5. Nichts weiter ableiten kann der Beschuldigte daraus, dass er seine Fahrweise nicht als gefährlich einstufte (vgl. z.B. act. 47 S. 14; act. 44 S. 5; act. 46 Frage 20; act. 15 Fragen 10-11). So liegt eine grobe Verkehrsregelverletzung nicht nur vor, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist, sondern auch, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht (vgl. oben E. IV.6.2.). Für die Beurteilung des subjektiven Tatbestandes nicht relevant ist zudem die Tatsache, dass gegen den Beschuldigten bis anhin keine Administrativmassnahmen im Strassenverkehr angeordnet wurden (vgl. act. 47 S. 14 f.).

6.6. Entgegen der Argumentation des Beschuldigten (act. 47 S. 13 ff.) bestehen vorliegend keine besonderen Umstände, welche sein Verhalten in einem milderem Licht erscheinen lassen würden. So wurde die Geschwindigkeit auf der Autobahn A3 aufgrund der Baustelle am Kerenzerbergtunnel bzw. aufgrund der Baustellenzufahrt, d.h. aus Sicherheitsgründen reduziert (vgl. act. 48/4). Unerheblich ist dabei, dass die Baustelle an sich nicht sichtbar gewesen ist für den Beschuldigten und der Beschuldigte grundsätzlich eine gute Sicht hatte (vgl. act. 47 S. 14). Aufgrund der nahe gelegenen Baustellenzufahrt war jederzeit mit Baustellenverkehr zu rechnen. Zudem begann nicht unweit von der Baustelle der Kerenzerbergtunnel ohne Pannestreifen. Der Beschuldigte wusste zudem aus Radiomeldungen von der Baustelle und dass es aufgrund dieser in den letzten Tagen immer wieder zu Staubbildung gekommen ist (act. 2/8.1.03 Frage 7; act. 2/10.1.01 N. 41 f.; act. 15 Frage 9). Der Beschuldigte konnte nicht davon ausgehen, dass seine übersetzte

Geschwindigkeit vor diesem Hintergrund keine besondere Gefahr darstellte.

6.7. Der vorliegende Fall ist daher nicht mit jenen Ausnahmefällen vergleichbar, in welchen das Bundesgericht das Vorliegen einer groben Verkehrsregelverletzung ausnahmsweise ausgeschlossen hat, obwohl der massgebende Schwellenwert überschritten war (vgl. hierzu auch Urteil des Bundesgericht 6B_973/2020 vom 25. Februar 2021 E. 2.4). Die Vorinstanz hat deshalb zu Recht festgehalten, dass der Beschuldigte auch den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt hat (vgl. act. 26 S. 12 E. IV.2.1.-IV.2.2.). Die übersetzte Geschwindigkeit ist ihm persönlich anzulasten.

7. Fazit

Der Beschuldigte erfüllt mit dem ihm angelasteten Sachverhalt sowohl den objektiven als auch den subjektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung. Die Vorinstanz hat den Beschuldigten deshalb zu Recht der groben Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 4a Abs. 1 und 5 VRV sowie Art. 22 Abs. 1 SSV schuldig gesprochen (act. 26 S. 12 E. IV.2.2.).

V. Strafzumessung und Vollzug

1.

1.1. Die Vorinstanz verurteilte den Beschuldigten für die grobe Verkehrsregelverletzung zu einer Geldstrafe von 24 Tagessätzen zu je CHF 480.■ sowie zu einer Busse von CHF 2'880.■ (act. 26 S. 18 Dispositivziffer 2).

1.2. Der Beschuldigte argumentierte im Berufungsverfahren, dass er nicht mit einer Geldstrafe, sondern nur mit einer Busse von CHF 500.■ zu bestrafen sei (act. 47 S. 15). Ansonsten äusserte sich der Beschuldigte zur Strafzumessung nicht konkret.

1.3. Die Staatsanwaltschaft argumentierte in ihrer Stellungnahme, dass sie die von der Vorinstanz festgelegte Sanktion als angemessen erachte, zumal es dem Beschuldigten offensichtlich an der Einsicht in das Ausmass seines verkehrsregelwidrigen Verhaltens fehle (act. 42).

1.4. Da der Sachverhalt im vorliegenden Urteil teilweise anders als von der Vorinstanz festgestellt und teilweise auch rechtlich anders gewürdigt wird (vgl. E. III und E. IV.), ist im Folgenden auch die Strafzumessung zu überprüfen. Dabei ist zu beachten, dass das Obergericht nicht über das von der Vorinstanz festgelegte Strafmass hinausgehen kann, weil vorliegend einzig der Beschuldigte Berufung erhoben hat (Art. 391 Abs. 2 StPO).

2.

2.1. Nach Art. 90 Abs. 2 SVG wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Eine Busse kommt als Sanktion nicht in Frage (vgl. Art. 90 Abs. 2 SVG). Entsprechend der unangefochtenen Feststellung der Vorinstanz (act. 26 S. 13 E. V.1.2.) ist der Beschuldigte deshalb mit einer Geldstrafe zu sanktionieren.

2.2. Die Festlegung einer Geldstrafe erfolgt dabei in zwei Schritten: Zunächst ist die dem Verschulden des Täters angemessene Anzahl Tagessätze zu bestimmen (Art. 34 Abs. 1 StGB). Anschliessend ist die Höhe des Tagessatzes entsprechend den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Beschuldigten im Zeitpunkt des Urteils festzulegen (Art.

34 Abs. 2 StGB).

2.3. Das Verschulden des Täters bestimmt sich dabei einerseits nach der objektiven Tatschwere, d.h. nach der Schwere bzw. dem Ausmass der Verletzung und der Gefährdung des Rechtsguts, der Verwerflichkeit der Tat sowie der Art und Weise des Tatvorgehens. Andererseits ist zu berücksichtigen, wie dem Täter die objektive Tatschwere subjektiv anzurechnen ist, d.h. welche Beweggründe und Ziele der Täter mit der Tat verfolgte (sog. subjektive Tatschwere). Schliesslich sind die persönlichen Verhältnisse, das Vorleben, die Strafempfindlichkeit sowie das Verhalten des Täters nach der Tat und während des Strafverfahrens miteinzubeziehen (sog. Täterkomponenten; vgl. zum Ganzen BGE 141 IV 61 E. 6.1.1, m.w.H.: Hans Wiprächtiger/ Stefan Keller, in Basler Kommentar Strafrecht, 4. Aufl., Basel 2019, N. 85 zu Art. 47 StGB).

3. Festlegung der Anzahl Tagessätze

3.1. Der Beschuldigte überschritt am Freitag, 11. März 2022, um ca. 11.52 Uhr, in Filzbach auf der Autobahn A3, Fahrtrichtung Chur, Kilometer 163.300 die auf dem dortigen Streckenabschnitt erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um mindestens 35 km/h (vgl. E. III.1.1. und E. III.9.). D.h. er fuhr fast 1.5 Mal so schnell, wie eigentlich erlaubt. Die Strassen- und Sichtverhältnisse waren im Tatzeitpunkt gut, das Verkehrsaufkommen gering (vgl. E. III.1.3. und E. III.10.). Neben der Autobahn befand sich eine Baustelle, weshalb mit Baustellenverkehr zu rechnen war (vgl. E. III.1.3.). Die Autobahnspuren waren jedoch nicht verengt und weiterhin richtungsgetreunt geführt (vgl. E. III.1.3.).

3.2. Der Strafraum vom Art. 90 Abs. 2 SVG reicht bis zu einer Freiheitsstrafe von 3 Jahren. Gemessen an diesem Strafraum ist die Tat des Beschuldigten klar im untersten Bereich zu verordnen. So sind erheblich schwerere Tatvarianten, etwa bei einer höheren gefahrenen Geschwindigkeit, einem höheren Verkehrsaufkommen sowie schlechten Strassen- und/oder Sichtverhältnissen, denkbar. Von dem ging im Ergebnis auch die Vorinstanz aus (vgl. act. 26 S. 14 f. E. V.2.1.1. und E. V.2.1.3.). Konkret erscheint es aufgrund der objektiven Tatumstände als angemessen, von einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen auszugehen. Dies entspricht auch der Empfehlung der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz (vgl. <<https://www.ssk-cmp.ch/de/dienstleistungen/empfehlungen>>).

3.3. Aus den Aussagen des Beschuldigten kann abgeleitet werden, dass er im normalen Autobahntempo gefahren ist und sich darüber freute, dass es entgegen seiner Befürchtung nur wenig Verkehr hatte (act. 2/8.1.03 Frage 7). Die Geschwindigkeitsreduktion auf zunächst 100 km/h und später auf 80 km/h hat der Beschuldigte zwar gesehen aber nach seiner Aussage zu spät reagiert (vgl. act. 2/8.1.03 Fragen 2 und 7; act. 2/10.1.01 N. 73 f.; act. 15 Fragen 9 und 12; act. 46 Frage 20). Dies einerseits deshalb, da er sich über den wenigen Verkehr freute und andererseits, weil er überrascht von der Temporeduktion war (vgl. act. 2/8.1.03 Frage 7; act. 2/10.1.01 N. 76 f.; act. 15 Fragen 11-12). Diese Beweggründe des Beschuldigten fallen weder erschwerend noch erleichternd ins Gewicht (vgl. Hans Mathys, Leitfaden Strafzumessung, 2. Aufl., Basel 2019, N. 147). Leicht verschuldensmindernd zu berücksichtigen ist dagegen, dass der Beschuldigte die Gefährdung der weiteren Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig nicht bedacht, d.h. unbewusst fahrlässig gehandelt hat (vgl. Hans Mathys, a.a.O., N. 256). Insgesamt ist die Geldstrafe aufgrund der subjektiven Tatkomponenten auf 18 Tagessätze zu senken.

3.4. Der Beschuldigte ist nicht vorbestraft und gegen ihn wurden bis anhin keine Administrativmassnahmen im Strassenverkehr verfügt (vgl. act. 36; act. 2/1.1.02). Dies ist neutral zu gewichten (vgl. Hans Mathys, a.a.O., N. 328). Die Staatsanwaltschaft weist zu Recht darauf hin (act. 42), dass der Beschuldigte nicht einsieht, die weiteren Verkehrsteilnehmer gefährdet zu haben (vgl. act. 2/8.1.03 Frage 1; act. 2/10.1.01 N. 90; act. 15 Frage 10; act. 46 Frage 20). Dass er einen Fehler gemacht habe, anerkennt der Beschuldigte jedoch (act. 14 S. 3). Entgegen den Vorbringen der Staatsanwaltschaft (act. 42) ist die Strafe deshalb nicht zu erhöhen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6S.199/2004 vom 27. April 2005 E. 3.4; Hans Mathys, a.a.O., N. 315 ff.; vgl. auch act. 14 S. 3). Leicht strafmildernd ist dagegen zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte von Anfang an geständig war und sich im Strafverfahren kooperativ verhielt (vgl. Hans Mathys, a.a.O., N. 363 und N. 365). Entsprechend ist die schuldangemessene Strafe aufgrund der Täterkomponenten auf 16 Tagessätze zu senken.

3.5. Insgesamt erscheint somit eine Geldstrafe von 16 Tagessätzen dem Verschulden des Beschuldigten angemessen.

4. Festlegung der Tagessatzhöhe

4.1. Ein Tagessatz beträgt in der Regel mindestens CHF 30.■ und höchstens CHF 3'000.■. Das Gericht bestimmt die Höhe des Tagessatzes nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum (Art. 34 Abs. 2 StGB).

4.2. Der Beschuldigte ist verheiratet und hat zwei Kinder, welche er beide finanziell unterstützt (act. 46 Frage 9; act. 15 Frage 5). Nach seinen eigenen Angaben erzielt der Beschuldigte ein jährliches Einkommen aus selbständiger Erwerbstätigkeit im Umfang von CHF 300'000.■ bis CHF 500'000.■ (vgl. act. 46 Frage 13; act. 15 Frage 6). Der Beschuldigte besitzt zudem mehrere Liegenschaften (vgl. act. 2/1.1.04).

4.3. Die Vorinstanz hat basierend auf diesen Angaben und unter Abzug von pauschal 20 % für die Steuern und Krankenkassenprämien sowie 27.5 % für seine zwei Kinder den Tagessatz auf CHF 480.■ festgelegt (act. 26 S. 15 E. V.2.2.). Dies erscheint nach wie vor als angemessen.

4.4. Insgesamt resultiert somit eine Geldstrafe von 16 Tagessätzen zu CHF 480.■ (entsprechend CHF 7'680.■). Die Geldstrafe ist dabei, wie von der Vorinstanz festgehalten (act. 26 S. 16 E. V.3.) und von der Staatsanwaltschaft nicht angefochten, bedingt auszusprechen bei einer Probezeit von zwei Jahren (vgl. Art. 391 Abs. 2 StPO; Urteil des Bundesgerichts 6B_1309/2020 vom 2. Juni 2021 E. 1.3.3).

5. Festlegung der Verbindungsbusse

5.1. Vorliegend rechtfertigt es sich aufgrund der zu beurteilenden Tat und im Hinblick auf spezialpräventive Gesichtspunkte den Beschuldigten nebst der bedingten Geldstrafe mit einer unbedingten Verbindungsbusse zu bestrafen (vgl. Art. 42 Abs. 4 StGB). Dabei darf die Verbindungsbusse maximal 20 % der bedingten Geldstrafe betragen (vgl. BGE 146 IV 145 E. 2.2, m.w.H.). Entsprechend ist vorliegend die oben erwähnte Geldstrafe von 16 Tagessätzen zu CHF 480.■ (entsprechend CHF 7'680.■) mit einer Busse von CHF 1'440.■ (entspricht etwas weniger als 20 % der Geldstrafe; CHF 7'680.■ : 5 = CHF 1'536.■) zu verbinden.

5.2. Da die Strafe in ihrer Gesamtheit schuldangemessen zu sein hat und demzufolge ein Teil der Sanktion mit einer Verbindungsbusse abzugelten ist, rechtfertigt es sich, die Geldstrafe des Beschuldigten in einem der Bussenhöhe gleichkommenden Umfang zu reduzieren. Die oben festgelegte Geldstrafe ist entsprechend um 3 Tagessätze (entspricht dem Umfang der Bussenhöhe von CHF 1'440.00 [3 x CHF 480.00]) zu reduzieren.

5.3. Die Verbindungsbusse ist zu bezahlen (Art. 105 Abs. 1 StGB). Für den Fall, dass der Beschuldigte diese Busse schuldhaft nicht bezahlt, ist eine Ersatzfreiheitsstrafe festzulegen (Art. 106 Abs. 2 StGB). Als Umrechnungsschlüssel für die Bemessung der Ersatzfreiheitsstrafe ist die Höhe des Tagessatzes einer parallel ausgefallenen Geldstrafe heranzuziehen, indem die Busse durch den betreffenden Tagessatz zu dividieren ist (BGE 134 IV 60 E. 7.3.3, m.w.H.). Dies ergibt vorliegend eine Ersatzfreiheitsstrafe von 3 Tagen (CHF 1'440.00 : 480).

6. Fazit

Der Beschuldigte ist somit für die grobe Verletzung der Verkehrsregeln mit einer bedingten Geldstrafe von 13 Tagessätzen zu je CHF 480.00 (entsprechend CHF 6'240.00) und einer Verbindungsbusse von CHF 1'440.00 zu bestrafen. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit wird auf zwei Jahre festgesetzt. Die Verbindungsbusse von CHF 1'440.00 ist dagegen zu bezahlen. Beahlt der Beschuldigte die Busse nicht, tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 3 Tagen.

VI. Kosten- und Entschädigungsfolgen

1.

1.1. Aus alledem folgt, dass die Berufung des Beschuldigten grösstenteils abzuweisen und das vorinstanzliche Urteil zu bestätigen ist. So wird insbesondere der Schuldspruch des Beschuldigten wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln bestätigt. Im Vergleich zum vorinstanzlichen Urteil wird der Beschuldigte jedoch etwas milder bestraft (bedingte Geldstrafe von 13 Tagessätzen zu CHF 480.00 anstatt bedingte Geldstrafe von 24 Tagessätzen zu CHF 480.00). Insgesamt unterliegt der Beschuldigte mit seinen Anträgen somit ca. zu 90 %.

1.2. Das Berufungsverfahren hat sich aufgrund der vorzunehmenden Abklärungen und Berechnungen als eher aufwendig erwiesen. Die Gerichtsgebühr für das Berufungsverfahren ist deshalb auf CHF 4'000.00 festzusetzen (Art. 8 Abs. 1 lit. b Ziff. 2 der Zivil- und Strafprozesskostenverordnung; GS III A/5). Dem Verfahrensausgang entsprechend ist die Gerichtsgebühr von CHF 4'000.00 für das Berufungsverfahren im Umfang von CHF 3'600.00 dem Beschuldigten aufzuerlegen (entsprechend neun Zehnteln) und im Umfang von CHF 400.00 auf die Staatskasse zu nehmen (Art. 428 Abs. 1 StPO). Eine Parteientschädigung ist dem Beschuldigten keine zuzusprechen (vgl. Art. 429 Abs. 1 StPO e contrario).

2.

Zusätzlich ist über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung zu befinden (Art. 428 Abs. 3 StPO). Erstinstanzlich sind dem Beschuldigten dem Verfahrensausgang entsprechend Verfahrenskosten von insgesamt CHF 3'400.00 (vorinstanzliche Gerichtsgebühr von CHF 2'600.00 plus Strafuntersuchungskosten von CHF 800.00) überbunden worden (act. 26 S. 18 Dispositivziffern 3-4). Es ist im Lichte von Art. 426 Abs. 1 StPO und Art. 6 Abs. 1, Art. 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 2 sowie Art. 8 Abs. 1 lit. b Ziff. 2 der

kantonalen Zivil- und Strafprozesskostenverordnung kein sachlicher Grund ersichtlich, welcher eine Änderung an dieser Kostenregelung nahelegen würde.

Das Gericht erkennt:

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