

GR_GERICHTE SK1 2023 21 vom 9. August 2024

GR Gerichte, 2024-08-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK1_2023_21

FR: GR_GERICHTE SK1 2023 21 du 9 août 2024

IT: GR_GERICHTE SK1 2023 21 del 9 agosto 2024

Regeste

grobe Verletzung von Verkehrsregeln | Strassenverkehrsgesetz SVG

Erwägungen

E. 1

Gegen das angefochtene Urteil des Regionalgerichts Viamala vom 13. Februar 2023 ist die Berufung zulässig (Art. 398 Abs. 1 StPO). Die Eintretensvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die frist- und formgerecht erhobene Berufung ist einzutreten.

E. 2

Im Strafbefehl vom 1. April 2022, der als Anklageschrift gilt (Art. 356 Abs. 1 StPO), wirft die Staatsanwaltschaft dem Beschuldigten zusammengefasst vor, am 1. Januar 2022, um 11.42 Uhr, den Personenwagen BMW X1 xDrive20i, Kontrollschild _____, auf der Autostrasse N13 in Richtung Thusis gelenkt zu haben. Dabei sei er beim Anschluss Rothenbrunnen trotz der dort signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h mit stark überhöhter Geschwindigkeit gefahren, nämlich nach Abzug der Toleranz von 6 km/h mit 136 km/h und damit 36 km/h schneller als erlaubt. Dies habe er getan, weil er aus krasser Unaufmerksamkeit die Geschwindigkeit nicht im Auge behalten habe, wobei der Beschuldigte die geltende

E. 3

Der Beschuldigte bestreitet seine Fahrt sowie die Messwerte nicht (act. H.1 S. 2; act. H.4 Fragen V.1 f.), macht indes geltend, es liege ein nicht vermeidbarer Sachverhaltsirrtum vor, da der Tacho defekt gewesen sei (act. H.1 S. 2). 4.1. Gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG sind Signale und Markierungen sowie die Weisungen der Polizei zu befolgen. Art. 32 Abs. 1 SVG verpflichtet den Fahrzeuglenker, die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wer eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschreitet, verletzt die in Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 32 Abs. 1 SVG festgeschriebenen Verkehrsregeln. Wer eine Verkehrsregel verletzt, kann gestützt auf Art. 90 SVG bestraft werden. Nach Art. 90 Abs. 2 SVG macht sich strafbar, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer herbeiführt 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 (BGE 143 IV 508 E. 1.3; 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E.

3.2; BGer 6B_466/2022 v. 9.9.2022 E. 2.3.1 m.w.H.). 4.2. Subjektiv erfordert der Tatbestand ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Diese ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kommt aber auch in Betracht, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht. Die Annahme einer groben 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 (BGE 131 IV 133 E. 3.2 m.w.H.; BGer 6B_466/2022 v. 9.9.2022 E. 2.3.1). 4.3. Grundsätzlich ist von einer objektiv groben Verletzung der Verkehrsregeln auf ein zumindest grobfahrlässiges Verhalten zu schliessen. Die Rücksichtslosigkeit

E. 4

keit ist ausnahmsweise zu verneinen, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderen Licht erscheinen lassen. Solche entlastenden Umstände hat das Bundesgericht indes bei der Mehrheit der Geschwindigkeitsüberschreitungen verneint. Gute Witterungs-, Strassen- und Verkehrsverhältnisse stellen keine besonderen Umstände im Sinne der Rechtsprechung dar (BGer 6B_300/2021 v. 14.7.2021 E. 3.2.1 m.w.H.).

E. 4.4

Nach ständiger Rechtsprechung sind die objektiven und grundsätzlich auch die subjektiven Voraussetzungen der groben Verkehrsregelverletzung ungeachtet der konkreten Umstände zu bejahen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf nicht richtungsgetrenten Autostrassen um 30 km/h und auf Autobahnen um 35 km/h oder mehr überschritten wird (BGE 143 IV 508 E. 1.3; BGer 6B_1065/2023 v. 17.5.2024 E. 1.1.1 m.w.H., zur Publikation vorgesehen; BGer 6B_1439/2019 v. 2.12.2020 E. 1.1).

E. 4.5

Handelt der Täter in einer irrigen Vorstellung über den Sachverhalt, so beurteilt das Gericht die Tat zu Gunsten des Täters nach dem Sachverhalt, den sich der Täter vorgestellt hat (Art. 13 Abs. 1 StGB). Hätte der Täter den Irrtum bei pflichtgemässer Vorsicht vermeiden können, so ist er wegen Fahrlässigkeit strafbar, wenn die fahrlässige Begehung der Tat mit Strafe bedroht ist (Art. 13 Abs. 2 StGB). Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz gemäss Art. 27 Abs. 1 und Art. 32 Abs. 1 i.V.m. Art. 90 Abs. 2 SVG sind auch bei Fahrlässigkeit strafbar (vgl. Art. 100 Ziff. 1 SVG; BGer 6B_505/2020 v. 13.10.2020 E. 1.2.2). 5.1. Die toleranzbereinigte Geschwindigkeitsüberschreitung des Beschuldigten betrug – wie durch die Radarmessung belegt und unbestritten ist – 36 km/h auf der richtungsgetrenten Autostrasse N13 bei Rothenbrunnen. Angesichts der vorerwähnten Rechtsprechung des Bundesgerichts hat der Beschuldigte damit den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt. Zu prüfen bleibt, ob sein Verhalten auch in subjektiver Hinsicht unter Art. 90 Abs. 2 SVG fällt. 5.2. Aus der Rechnung der B._____ AG vom 30. Dezember 2021 (StA act. 5) ergibt sich, dass das Auto des Beschuldigten am 24. Dezember 2021 in die Garage gebracht wurde. Dabei wurde ein Platten vorne rechts sowie die Antriebswelle rechts ersetzt. Der Rechnung

der B._____ AG vom 18. Januar 2022 (StA act. 8) ist zu entnehmen, dass der Kunde geblitzt worden sei und bei der Probefahrt die Beanstandungen hätten nachvollzogen werden können. Die Fahrzeugdiagnose habe diverse Fehler auf ABS/DSC-Sensorik enthüllt. Nach der Probefahrt hätten keine Abweichungen mehr festgestellt werden können. Mit Schreiben vom 20. Ja-

E. 5

/ 14 nuar 2022 (StA act. 9) bestätigte die B._____ AG, dass am Fahrzeug des Beschuldigten ein Defekt des Geschwindigkeitsmessers vorgelegen habe. Bei der Radinstallation des Reifenschadens vom 24. bis 27. Dezember 2021 seien keine Aussergewöhnlichkeiten festgestellt worden. Die Schlusskontrolle inklusive Probe- fahrt sei durch die B._____ AG durchgeführt und es seien keine Auffälligkeiten, auch in Bezug auf die Geschwindigkeitsanzeige, entdeckt worden. Der Mangel betreffend Geschwindigkeitsmessung sei am 4. Januar 2022 vom Beschuldigten gemeldet worden. In den anschliessenden Diagnosearbeiten sei entdeckt worden, dass diverse Sensoren keine plausiblen Signale geliefert hätten. Es handle sich dabei um die Raddrehzahlsensorik, den Gier- sowie den Beschleunigungssensor. Der Mangel habe beim Werkstattaufenthalt vom 4. Januar 2022 eindeutig nach- vollzogen und bis am 5. Januar 2022 instand gestellt werden können. Die BMW (Schweiz) AG wurde unter Zurverfügungstellung der Diagnoseprotokolle zu einem schriftlichen Bericht gemäss Art. 145 StPO aufgefordert (act. D.19), der am 25. März 2024 einging (act. D.20). Darin wurde festgehalten, dass unplausible Sensorsignale aus den Diagnoseprotokollen ersichtlich seien, über deren Ursache keine Erkenntnisse vorliegen würden. Weiter sei ersichtlich, dass der Raddrehzahlsensor ersetzt worden sei, der Auswirkungen auf die Geschwindigkeitsanzei- ge habe. Damit ist rechtsgenüchlich erstellt, dass am Fahrzeug des Beschuldigten am 27. Dezember 2021 keine Unregelmässigkeiten betreffend Tachoanzeige fest- gestellt wurden und am 4. Januar 2022 eine unzuverlässige Geschwindigkeitsan- zeige bestand. Unklar ist, ab wann genau der Defekt der Geschwindigkeitsanzeige auftrat und um wie viel die angezeigte Geschwindigkeit von der effektiven abwich.

E. 5.3

Der Beschuldigte gab zu Protokoll, dass er das Auto am 27. Dezember 2021 in der Garage abgeholt, nach Winterthur überführt – wobei er zu diesem Zeitpunkt nicht festgestellt habe, dass mit dem Tacho etwas nicht stimme (StA act. 11 Frage 8) – und erst am 1. Januar 2022 wieder gefahren habe (act. H.4 Fragen V.7 f.). Entgegenstehende Anhaltspunkte ergeben sich keine aus den Ak- ten. Folglich ist von der Sachverhaltsdarstellung des Beschuldigten auszugehen. Dieser sagte weiter konstant aus, er habe erst in Zillis, als die dort in der 30-er Zone angebrachte digitale Geschwindigkeitsmessung – statt 30 km/h wie der Ta- cho – 50 km/h angezeigt habe, gemerkt, dass etwas mit dem Tacho nicht stimmen könnte (StA act. 11 Frage 9; StA act. 29 Fragen 1, 3+6; RG act. 9 Frage C.1; act. H.4 Frage V.9). Der Beschuldigte stellt sich auf den Standpunkt, dass er sich im Tatzeitpunkt auf den Tacho habe verlassen dürfen. Er hätte keine Anhaltspunk- te gehabt, dass er schneller gefahren sei als die Anzeige des Tachos (StA act. 11 Frage 34; StA act. 29 Frage 8; RG act. 9 Frage C.1+7; act. H.4 Frage V.3+18).

E. 5.4

Die B._____ AG hielt im Schreiben vom 18. November 2022 fest, die ge- naue Differenz der Anzeige könne nach der Instandstellung nicht mehr eindeutig nachvollzogen und auch

nicht mehr reproduziert werden (StA act. 38). Die BMW (Schweiz) AG führte in deren schriftlichen Bericht vom 25. März 2024 (act. D.20) aus, in welchem Mass sich die unplausiblen Sensorsignale auf die Anzeige der Geschwindigkeit ausgewirkt hätten, entziehe sich ihrer Kenntnis. Die Frage, ob im Nachhinein eine Abweichung zwischen der angezeigten und der effektiv gefahrenen Geschwindigkeit bestimmt werden könne, wurde verneint. Ein Beweis, wie gross die Abweichung der angezeigten von der tatsächlichen Geschwindigkeit war und wann die genau auftrat, existiert damit nicht bzw. kann nicht mehr geführt werden. Insofern ist zu prüfen, ob Indizien vorliegen.

E. 5.5

Konstant sagte der Beschuldigte aus, den Tempomat vor dem Radargerät auf 100 km/h eingestellt zu haben (StA act. 11 Frage 9; StA act. 29 Fragen 1+5; RG act. 9 Frage C.1; act. H.4 Frage V.3). An der inkriminierten Stelle stehe immer wieder ein Blitzkasten und er habe diesen auch gesehen. Es wäre ja dumm von ihm gewesen, dort zu schnell durchzufahren (RG act. 9 Frage C.7; StA act. 11 Frage 35). Zusammen mit dem schriftlichen Bericht der BMW (Schweiz) AG ist davon auszugehen, dass die Geschwindigkeitsanzeige des Fahrzeugs des Beschuldigten im Zeitpunkt, als das Radargerät ihn erfasste, nicht die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit anzeigte.

E. 5.6

Der Beschuldigte fuhr an diesem Tag mit seiner Frau von Winterthur über Weisslingen, Hinwil, Uznach und via N13 über Thusis nach Andeer (StA act. 11 Frage 9; act. H.4 Fragen V.5 f.). Zur Fahrt führte er aus, er sei von Winterthur nach Andeer – wie immer – im Verkehr gefahren (act. H.4 Frage V.15). Bis Bona- duz hätte es extrem viel Verkehr gehabt (RG act. 9 Frage C.3; StA act. 11 Frage 9; act. H.4 Frage V.17). Es habe auf der Autobahn Autos gehabt, die er über- holt hätte, und Autos, die ihn überholt hätten. Es habe sich nicht anders angefühlt als sonst (act. H.4 Frage V.15; RG act. 9 Fragen C.4 f.). Er gab aber auch an, auf der Tösstalstrasse nicht mit 50 km/h, sondern mit 40 km/h und auch mal 30 km/h gefahren zu sein (StA act. 11 Fragen 29 ff.). Ob ihm das nicht komisch vorge- kommen sei, verneinte der Beschuldigte (StA act. 11 Frage 34). Es hätte einfach viele Autos gehabt und dann gäbe es mal den einen oder anderen, der langsam fahre (StA act. 11 Frage 30). Im Widerspruch zu dieser Aussage bei der polizeili- chen Einvernahme (StA act. 11 Fragen 29+32) gab er in jener vor Kantonsgericht an, auf der Strecke von Winterthur nach Hinwil sei er nicht hinter einem anderen Auto hergefahren und hätte 20 oder 30 km/h auf dem Tacho gehabt (act. H.4 Fra- ge V.14). Auch führte er anlässlich der polizeilichen Einvernahme aus, er hätte

E. 5.7

Der Beschuldigte bestreitet sodann, dass ihm hätte auffallen müssen, dass er zum inkriminierten Zeitpunkt mit 136 km/h statt mit den erlaubten 100 km/h un- terwegs war (StA act. 11 Frage 35; StA act. 29 Frage 7; RG act. 9 Frage C.7). Das Radargerät war beim Anschluss Rothenbrunnen positioniert (StA act. 2). Zur Strecke davor führte der Beschuldigte aus, ab der Verzweigung Bonaduz hätte es nicht mehr viel Verkehr gehabt (RG act. 9 Frage C.10). Vor ihm seien drei bis vier Autos gefahren (RG act. 9 Frage C.10; act. H.4 Frage V.17). Der Tacho habe zwi- schen 60 und 80 km/h angezeigt (act. H.4 Fragen V.17 f.). Es kann damit davon ausgegangen werden, dass die Autos vor ihm sich an die signalisierte Höchstge- schwindigkeit von 80 km/h bis nach dem Isla Bella Tunnel hielten bzw. diese nicht überschritten. Nach dem Tunnel sei der Beschuldigte auf die

zweispurige Strecke gekommen und habe den Tempomat auf 100 km/h eingestellt (act. H.4 Fra- gen V.3 f.; StA act. 29 Fragen 1, 4+5). Wird die Berechnung der Verteidigung be- treffend die Strecke zugrunde gelegt (act. H.1 S. 7), hat der Beschuldigte zwi- schen der Signalisation Höchstgeschwindigkeit 100 km/h und dem Standort des Blitzers in maximal 1.8 km von 80 auf 136 km/h beschleunigt und damit die Ge- schwindigkeit innert höchstens einer Minute um 56 km/h erhöht. Auch diese Be- schleunigung hätte ernsthafte Zweifel wecken müssen, handelt es sich bei einer solchen von 80 auf 100 km/h doch um eine deutlich moderatere.

E. 5.8

Insgesamt ergibt sich, dass bereits schon früher auf der Fahrt von Winter- thur nach Andeer Anzeichen auftauchten, welche Zweifel an der angezeigten Geschwindigkeit hätten wecken sollen, und der Beschuldigte und seine Frau diese auch wahrgenommen sowie thematisiert hatten, indem sie die anderen Verkehrs- teilnehmer als langsam empfanden, dies aber auf Neujahrsvorsätze zurückführten. Spätestens bei der Beschleunigung nach dem Isla Bella Tunnel von 80 auf 136 km/h, dem Überholmanöver auf der zwei Meter schmalen linken Spur und anhand des Referenzverkehrs vor dem Blitzer hätte es dem Beschuldigten auffal- len müssen, dass die angezeigte Geschwindigkeit nicht mit der tatsächlichen übereinstimmen konnte und er die Fahrt hätte verlangsamten müssen.

E. 5.9

So wie ein Irrtum über die gefahrene Höchstgeschwindigkeit mit einem Mindestmass an Sorgfalt vermeidbar gewesen wäre, liegen auch keine besonde- ren Umstände vor, welche die Geschwindigkeitsüberschreitung von 36 km/h mil- der erscheinen liessen. Die anderen Verkehrsteilnehmer mussten nicht mit einem in derart massiver Weise die Höchstgeschwindigkeit überschreitenden Fahrzeug rechnen, womit eine abstrakte Gefahr bestand – eine konkrete verlangt der Tatbe- stand nicht (vgl. BGer 6B_300/2021 v. 14.7.2021 E. 3.3). Dass gute Witterungs-, Strassen- und Verkehrsverhältnisse herrschten, stellt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung keine besonderen Umstände dar, die das Verhalten des Be- schuldigten in milderem Licht erscheinen liessen (vgl. BGer 6B_466/2022 v. 9.9.2022 E. 3.4 m.H.a.; 6B_300/2021 v. 14.7.2021 E. 3.2.1; 6B_505/2020 v.

E. 5.10

Damit ist vorliegend auch der subjektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt. Der Beschuldigte hat sich der groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 32 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig gemacht.

E. 6

/ 14

E. 6.1

Das Bundesgericht hat die Grundsätze der Strafzumessung nach Art. 47 ff. StGB wiederholt dargelegt (BGE 136 IV 55 E. 5.4 ff. m.w.H.). Darauf wird verwie- sen. Im Folgenden sind die für die Strafzumessung erheblichen Umstände und deren Gewichtung festzuhalten und die Überlegungen des Gerichts in den Grund- zügen wiederzugeben, so dass die Strafzumessung nachvollziehbar ist (BGer 6B_18/2022 v. 23.6.2022 E. 2.1). Das Gericht misst die Strafe nach dem Ver- schulden des Täters zu (Art. 34 Abs. 1 zweiter Satz und Art. 47 Abs. 1 StGB). Es berücksichtigt das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie

die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters (Art. 47 Abs. 1 StGB, Täterkomponenten). Das Verschulden wird nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsguts, nach der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach bestimmt, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Gefährdung oder Verletzung zu vermeiden (Art. 47 Abs. 2 StGB, Tatkomponenten). Die Tatkomponenten lassen sich in eine objektive und in eine subjektive Seite einteilen (vgl. Stefan Trechsel/Martin Seelmann, in: Trechsel/Pieth [Hrsg.], Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, 4. Aufl., Zürich 2021, N 2 zu Art. 47 StGB).

E. 6.2

Für grobe Verletzungen der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG sieht das Gesetz einen Strafraum von Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder

E. 6.5

Aufgrund des aktuellen Einkommens des Beschuldigten, welches er anlässlich der Einvernahme vor dem Kantonsgericht auf insgesamt CHF 6'000.00 bezifferte (act. H.4 Frage IV.11), und unter Berücksichtigung eines Pauschalabzugs von 20 % ergibt sich ein Tagessatz von CHF 160.00.

E. 6.6

In Bezug auf den Strafvollzug kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (act. E.1 E. 4.3), wonach die Geldstrafe in Anwendung von Art. 42 Abs. 1 StGB bedingt auszusprechen ist, zumal vorliegend keine Umstände – insbesondere keine Vorstrafen (vgl. act. D.28) – ersichtlich sind, die für eine ungünstige Prognose sprechen, und die Probezeit auf zwei Jahre festgesetzt ist.

E. 6.7

Die bedingte Geldstrafe kann mit einer Busse verbunden werden (Art. 42 Abs. 4 i.V.m. Art. 106 StGB). Die Busse darf höchstens ein Fünftel der in der Summe schuldangemessenen Sanktion – bestehend aus einer bedingt ausgesprochenen Hauptstrafe kombiniert mit einer Verbindungsbusse – betragen (BGE 149 IV 321 E. 1.3.2; KGer GR SK1 22 69 E. 5.5.1). Die Strafe und die Verbindungsbusse müssen in ihrer Summe schuldangemessen sein (BGE 134 IV 1 E. 4.5.2). Die schuldangemessene Strafe von 20 Tagessätzen ist demnach auf eine bedingte Geldstrafe von 16 Tagessätzen zu je CHF 160.00 und eine Verbindungsbusse von CHF 640.00 (CHF 160.00 x 4) zu verteilen. Die Busse ist zu bezahlen. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf vier Tage festgesetzt (Art. 106 Abs. 2 StGB).

E. 7

/ 14 gemäss Tacho gar nie 120 km/h fahren können, während er vor dem Kantonsgericht zu Protokoll gab, der Tacho habe auf der Autobahn 120 km/h als höchste Geschwindigkeit angezeigt (act. H.4 Frage V.16). Zumal der Beschuldigte bei der Polizei auf die Frage, ob es ihm nicht komisch vorgekommen sei, dass die anderen Autos so langsam gefahren seien, weiter aussagte, er hätte es auf den 1. Januar 2022 zurückgeführt, vielleicht hätten alle Neujahrsvorsätze oder so (StA act. 11 Frage 34), zeigt sich aber, dass ihm tatsächlich dennoch aufgefallen war, dass die anderen Autos langsamer unterwegs gewesen waren. So zitierte er auch seine Frau, welche auf der Fahrt bemerkt habe, "Sie sind heute einfach nicht so schnell unterwegs." (StA act. 11 Frage 33), und im Nachhinein gesagt habe, dass

vielleicht doch nicht alles Sonntagsfahrer unterwegs gewesen seien (StA act. 11 Frage 41). Die Geschwindigkeit war also Thema gewesen. Es bestanden somit Anhaltspunkte, dass bereits zu diesem Zeitpunkt die Geschwindigkeitsanzeige des Fahrzeugs des Beschuldigten nicht korrekt funktionierte – und nicht erst unmittelbar vom dem Radar, wie die Verteidigung vorbringt (act. H.1 S. 4) – sowie eine Diskrepanz zwischen der Tacho-Anzeige und der Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmern vom Beschuldigten wie von seiner Frau wahrgenommen wurde.

E. 7.1

Nach Art. 426 Abs. 1 StPO trägt die beschuldigte Person die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird. Bei diesem Verfahrensausgang erübrigt sich eine Anpassung des vorinstanzlichen Kostenentscheids. Dementsprechend gehen die Untersuchungskosten der Staatsanwaltschaft in Höhe von CHF 1'590.00 und die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens von CHF 4'000.00 zulasten des Beschuldigten.

E. 7.2

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte unterliegt vollständig mit seinen Anträgen. Entsprechend werden die Kosten des Berufungsverfahrens, welche in Anwendung von Art. 7 VGS (BR 350.210) auf CHF 4'000.00 festgesetzt werden, dem Beschuldigten auferlegt.

E. 8

/ 14 Kommt hinzu, dass der Beschuldigte – entgegen der Verteidigung (act. H.1 S. 4) – nicht mehr oder weniger alleine in dieser Fahrtrichtung unterwegs war. So sagte er aus, er habe den Tempomaten eingestellt und dann zwei Autos überholt (act. H.4 Fragen 3 f.; StA act. 29 Frage 4). Auf dem Radarfoto ist denn auch ersichtlich, dass er sich auf der Überholspur befand. Weiter geht daraus hervor, dass vor ihm ein Auto auf der rechten Spur fuhr (StA act. 2). Ist das langsamer vor ihm fahrende Auto, welches er im Begriff war, zu überholen, maximal mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gefahren, hat es den Blitzer nicht ausgelöst. Entsprechend hätte dem Beschuldigten auffallen müssen, dass er mit einer um mindestens 36 km/h höheren Geschwindigkeit und damit einer deutlich wahrnehmbaren Differenz wohl zu schnell unterwegs ist. Hat das vor ihm langsamer fahrende Auto ebenfalls den Blitzer ausgelöst, musste dem Beschuldigten klar sein, dass er die signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschritt. Anhand des Referenzverkehrs lagen somit deutliche Anhaltspunkte vor, dass die auf dem Tacho angezeigte Geschwindigkeit nicht annähernd der tatsächlichen entsprach. Was das Argument des Beschuldigten betrifft, sein Auge habe ihm gesagt, dass er 100 km/h fahre, und er hätte nicht das Gefühl gehabt, links und rechts fliege alles vorbei (act. H.4 Frage V.11), kann ihm trotz der Schwierigkeit, Geschwindigkeiten einzuschätzen, nicht gefolgt werden. Am Rande zu bemerken ist, dass die von der Verteidigung zitierte Studie zur Einschätzung der Geschwindigkeit durch 40 Fahrer nicht als repräsentativ gelten kann (act. H.1 S. 5; RG act. 13). Die linke Spur ist auf der inkriminierten Strecke auf zwei Meter Breite beschränkt. Insbesondere bei einem Überholmanöver, wie es der Beschuldigte absolvierte, ist damit der Platz zwischen der Leitplanke und dem zu überholenden Fahrzeug – entgegen der Verteidigung (act. H.1 S. 5) – augenscheinlich knapp bzw. enger als auf einer Autobahn und somit die Geschwindigkeit deutlich spürbarer als ohne diesen beengenden Faktor (vgl. BGer 6B_661/2016 v. 23.2.2017 E. 1.3.1). Auch wenn das Fahrzeug des Beschuldigten extrem

ruhig laufe und damit anhand der Motorengeräusche ein akustischer Unterschied zwischen 100 und 140 km/h nicht wahrnehmbar sei, wie er geltend machte (RG act. 9 Frage C.7; StA act. 29 Frage 7), ist der optische Unterschied, wie schnell die unmittelbar angrenzende Landschaft vorbeizieht, dennoch deutlich. Vor Augen zu halten ist vorliegend insbesondere, dass es sich nicht um eine geringe Abweichung von wenigen km/h handelt, sondern um eine toleranzbereinigte Differenz von 36 km/h. Soweit der Beschuldigte vorbringt, auch Profifahrer könnten die Geschwindigkeit nicht einschätzen, zumal sie in den Formel 1 Rennen regelmässig Zeitstrafen wegen zu hoher Geschwindigkeit in der Boxengasse bekämen (act. H.1 S. 5; act. H.4

E. 9

/ 14 Frage V.26), ist ihm entgegenzuhalten, dass solche Zeitstrafen nicht notwendigerweise eine Fehleinschätzung der Geschwindigkeit zu belegen vermögen. Bei diesen Rennen geht es um viel Geld. Insofern ist naheliegend, dass dicht an der erlaubten Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse, welche auch nicht einheitlich ist, gefahren und insofern diese auch überschritten wird. Auch aus diesen Gründen erscheint es nicht glaubhaft, dass der Beschuldigte nichts bemerkt haben will. Darüber hinaus sagte der Beschuldigte aus, seit seinem 18. Lebensjahr den Führerausweis zu besitzen und – je nach Aussage – ca. 15'000 bis 25'000 km pro Jahr mit dem Auto zurückzulegen (act. H.4 Fragen 23 f.; StA act. 11 Frage 24). Er gab zu Protokoll, im inkriminierten Zeitpunkt das Fahrzeug seit zwei Jahren zu besitzen, regelmässig mit diesem zu fahren und sich damit vertraut zu fühlen (StA act. 11 Fragen 22, 23+25). Der Beschuldigte musste sich damit der Eigenschaften des Fahrzeugs, insbesondere allfälliger leiser Motorengeräusche sowie des Geschwindigkeitsgefühls, bewusst gewesen sein.

E. 10

/ 14 13.10.2020 E. 1.1.1; 6B_1204/2016 v. 24.5.2017 E. 3.3.1; 6B_33/2015 v. 5.5.2015 E. 1.2, je m.H.). Indem der Beschuldigte den Anhaltspunkten betreffend die gefahrene Geschwindigkeit nicht die gebotene Aufmerksamkeit schenkte und der Tacho-Anzeige trotz Indizien für eine Fehlfunktion blind vertraute, war er pflichtwidrig unachtsam und offenbarte, dass er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ebenfalls pflichtwidrig zumindest nicht in Betracht gezogen hat. Sein Verhalten erscheint unter den erläuterten Umständen im Lichte der bundesgerichtlichen Rechtsprechung als rücksichtslos gegenüber den Interessen anderer Verkehrsteilnehmern. Es wird dem Beschuldigten nicht unterstellt, im Wissen um die übergesetzte Geschwindigkeit und die damit geschaffene Gefährdung agiert zu haben, jedoch hat er zumindest unbewusst fahrlässig gehandelt, was an der Rücksichtslosigkeit nichts zu ändern vermag, andernfalls der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG bei unbewusster Fahrlässigkeit nicht anwendbar wäre (vgl. BGer 6B_505/2020 v. 13.10.2020 E. 1.2.2).

E. 11

/ 14 Geldstrafe vor. Die Geldstrafe beträgt grundsätzlich drei bis höchstens 180 Tagessätze (Art. 34 Abs. 1 StGB). Strafschärfungs- und Strafmilderungsgründe sind in der Regel innerhalb des ordentlichen Strafrahmens zu berücksichtigen und führen nur beim Vorliegen ausserordentlicher Umstände zur Erweiterung des Strafrahmens (BGE 136 IV 55 E. 5.8). Es sind vorliegend keine Gründe ersichtlich, den ordentlichen Strafrahmen zu verlassen. 6.3.1. Nach Art. 41 Abs. 1 StGB kann das Gericht statt auf eine Geldstrafe auf eine Freiheitsstrafe erkennen, wenn (lit. a) eine solche geboten erscheint, um den Täter von der Begehung

weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten oder (lit. b) eine Geldstrafe voraussichtlich nicht vollzogen werden kann. Die Geldstrafe ist im Bereich leichter Kriminalität die Regelsanktion (BGE 144 IV 217 E. 3.3.3; 144 IV 313 E. 1.1.1; 6B_1153/2021 v. 29.3.2023 E. 2.3.3). 6.3.2. Eine Freiheitsstrafe erscheint vorliegend aus Gründen der spezialpräventiven Effizienz nicht erforderlich, zumal der Beschuldigte keine einschlägigen Vorstrafen aufweist (vgl. act. D.28) und ihn voraussichtlich auch eine Geldstrafe von der Begehung weiterer Vergehen abhalten wird. Anhaltspunkte für eine Uneinbringlichkeit der Geldstrafe liegen ebenfalls keine vor. 6.4.1. Im Hinblick auf die objektive Tatschwere ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte 36 km/h schneller als die geltende Höchstgeschwindigkeit gefahren ist. Hätte die gemessene Geschwindigkeitsüberschreitung zwei Stundenkilometer weniger betragen, käme der Schematismus der bundesgerichtlichen Rechtsprechung in Bezug auf die Qualifikation der Geschwindigkeitsüberschreitung als grobe Verletzung der Verkehrsregeln nicht zur Anwendung und es würde sich um eine einfache Verletzung der Verkehrsregeln handeln. Mit seinem Verhalten hatte der Beschuldigte aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (vgl. E. 5.7-5.9) zwar eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen, diese hatte sich aber nicht konkretisiert. Im Spektrum aller Tatvarianten ist die objektive Tatschwere als sehr leicht zu qualifizieren. 6.4.2. In subjektiver Hinsicht ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte nicht vorsätzlich, sondern unbewusst fahrlässig gehandelt hat, indem er sich aufgrund der ungenauen Tachoanzeige in einem vermeidbaren Irrtum über die gefahrene Geschwindigkeit befand. Damit ist auch von einem sehr leichten subjektiven Verschulden auszugehen. 6.4.3. Aufgrund der Tatkomponente rechtfertigt sich eine Einsatzstrafe von 25 Tagessätzen.

E. 12

/ 14 6.4.4. Die persönlichen Verhältnisse des Beschuldigten wirken sich strafzumessungsneutral aus. Vorstrafen weist der Beschuldigte – wie ausgeführt – keine auf (vgl. act. D.28), was sich nach konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung nur bei besonderen Umständen strafmindernd auswirkt (BGE 136 IV 1 E. 2.6.4; BGer 6B_417/2021 v. 14.4.2022 E. 4.2). Er verhielt sich bei der Ermittlung kooperativ und war in Bezug auf die Fahrt und die Messung geständig. Sein Geständnis trug durchaus zur Vereinfachung und Verkürzung des Strafverfahrens bei. Unter dem Titel der Täterkomponente rechtfertigt sich nach dem Gesagten eine leichte Strafminderung auf 20 Tagessätze.

E. 13

/ 14

E. 14

/ 14

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