

GR_GERICHTE SR1 2022 41 vom 18. März 2025

GR Gerichte, 2025-03-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SR1_2022_41

FR: GR_GERICHTE SR1 2022 41 du 18 mars 2025

IT: GR_GERICHTE SR1 2022 41 del 18 marzo 2025

Regeste

grobe Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 und Art. 32 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Abs. 2 SVG | Strassenverkehrsgesetz SVG

Erwägungen

E. 3

Kapitel der Verordnung ("Nachträgliche Kontrolle"). In diesem Sinne bewirkt die Befristung der Zulassung einzig, dass nach deren Ablauf keine neuen Messmittel der selben Bauart in Verkehr gebracht werden dürfen. Ob einzelne Messmittel weiterhin den Vorschriften entsprechen, ist dann einzig im Rahmen der Nacheichung zu verifizieren (Art. 24 und Anhang 7 Ziff. 1 MessMV; Art. 6 Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung). Art. 8 Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung regelt, dass Messmittel, die nach bisherigem Recht zugelassen wurden, bis zum Ablauf der Zulassung in Verkehr gebracht und der Ersteichung unterzogen werden dürfen (Abs. 1) und auch nach

E. 3.1

Das METAS kam in seinem Gutachten zum Schluss, dass der Beschuldigte mit mindestens 86 km/h gefahren sei. Von der vom Radargerät gemessenen Geschwindigkeit von 90 km/h zog es 2.084 km/h sowie weitere 1.140 km/h aufgrund eines Winkelfehlers ab. Den Wert von 2.084 km/h errechnete das METAS, indem es die mittlere Abweichung ($\sigma = 0.356$ km/h) und die fünffache Standardabweichung ($\sigma = 0.488$ km/h) addierte ($\sigma + 5\sigma = 2.084$ km/h), wobei sich diese statistischen Grössen auf Messungen bei der Eichung bis zu 100 km/h beziehen (StA-act. 3.15 S. 11). Die Verteidigung kritisiert diese Vorgehensweise in verschiedener Hinsicht. Zunächst ist sie der Meinung, dass im Gutachten nicht die mittlere Abweichung und die Standardabweichung der Messungen bei der Eichung, sondern der pauschale Sicherheitsabzug gemäss Art. 8 Abs. 1 lit. a Ziff. 1 der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung vom 22. Mai 2008 (VSKV-ASTRA; SR 741.013.1) zur Anwendung hätte kommen müssen.

E. 3.2

Art. 8 VSKV-ASTRA legt Sicherheitsabzüge fest, die bei Geschwindigkeitsmessungen ohne gutachterliche Überprüfung zur Anwendung kommen. Wird ein Gutachten erstellt, ist der Gutachter in der Wahl der Methodik grundsätzlich frei. Die Rüge ist somit unbegründet.

E. 4

/ 15 Ablauf der Zulassung nachgeeicht werden dürfen (Abs. 2). Die Verteidigung folgert daraus, dass nur nach altem Recht, nicht aber nach neuem Recht zugelassene Messmittel nach Ablauf der Zulassung nachgeeicht werden dürfen. Diese Auffassung ist falsch. Die Verteidigung übersieht Abs. 3 der Bestimmung, wonach die Standardabweichung σ der

Abweichungen bei allen Messmitteln höchstens 1.2 Prozent betragen darf. Nach neuem Recht beträgt die Standardabweichung s der Abweichungen maximal 0.8 Prozent (Ziff. 2.1 Anhang Geschwindigkeitsmessmittel- Verordnung). In seiner Gesamtheit interpretiert, bewirkt Art. 8 Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung nichts anderes, als dass altrechtlich zugelassene Messmittel mit dem höheren Wert von 1.2% erst- und nachgeeicht werden dürfen. Am Grundsatz, dass Messmittel auch nach Ablauf der Zulassung nachgeeicht werden dürfen, ändert Art. 8 Abs. 2 Geschwindigkeitsmessmittel- Verordnung nichts. 2.1. An der Berufungsverhandlung brachte die Verteidigung vor, die Eichung des Radargeräts sei ungültig, weil im Bereich bis zu 100 km/h nur 102 statt 120 Messungen stattgefunden hätten. Zudem sei die Eichung unter Laborbedingungen und nicht im realen Strassenverkehr erfolgt. 2.2. Der Anhang zur Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung legt die spezifischen Anforderungen (Fehlergrenzen) bei der Eichung von Messmitteln für die Geschwindigkeitskontrolle im Strassenverkehr fest. Geregelt sind der maximale Mittelwert ■ der Abweichungen vom Referenzwert sowie die maximale Standardabweichung ■ der Abweichungen. Geregelt ist ebenso eine maximale Abweichung der Einzelwerte. Diese beträgt +3 km/h bei Werten bis 100 km/h und +3 % bei Werten über 100 km/h. Statuiert wird schliesslich auch, dass die statistischen Grössen (Mittelwert, Standardabweichung) bei Messungen im Verkehr oder simulierten Verkehrsbedingungen aus mindestens 120 Messwerten zu bestimmen sind (Ziff. 2). Die minimale Anzahl von 120 Messwerten ist einzig für die Bestimmung der statistischen Grössen Mittelwert und Standardabweichung von Bedeutung, wo keine Unterscheidung in Bereichen unter und über 100 km/h vorgeschrieben ist. Die Eichung erfolgte mit insgesamt 225 Messungen (act. I.1, Prüfbericht zu Eichzertifikat Nr. 258-33501, S. 2) und ist in dieser Hinsicht nicht zu beanstanden. Ebenso wenig zu beanstanden ist, dass die Messungen unter simulierten Verkehrsbedingungen und nicht im realen Verkehr erfolgten. Beide Varianten sind nach dem Wortlaut von Ziff. 2 des Anhangs zur Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung gleichermassen zulässig. Damit ist auch der an der Berufungsverhandlung gestellte Beweis Antrag, die maximal zu

E. 4.1

Zu den vom Gutachter eingesetzten statistischen Grössen rügt die Verteidigung zunächst, dass das METAS verschiedene Prüfberichte mit unterschiedlichen Werten eingereicht habe, weshalb auf diese kein Verlass sein könne. Aus den vom METAS am 12. August 2024 eingereichten Listen mit Einzelwerten liesse sich weder für den Beschuldigten noch für das Gericht ein Rückschluss zu den in den Prüfberichten erwähnten Werten nehmen; weiter falle auf, dass die Tabelle wiederholt Lücken aufweise.

E. 4.2

Es trifft zu, dass die dem Gutachten vom 8. Januar 2021 beigelegten Prüfergebnisse zur Eichung vom 26. März 2020 (StA act. 3.15) im Bereich bis 100 km/h eine andere mittlere Abweichung und eine andere Standardabweichung als der später eingereichte Prüfbericht zur selben Eichung (act. I.1) aufführt. Auf Anfrage erklärte das METAS am 25. Juli 2024 (act. I.2), dass in den am 17. Juli 2024 eingereichten Prüfberichten die mittlere Geschwindigkeitsabweichung und die Standardabweichung in Prozent berechnet worden seien, weshalb die Einheit km/h im Auswertungsbereich kleiner als 100 km/h falsch sei. Es reichte einen korrigierten Prüfbericht (act. I.2.1) sowie – auf weitere Anforderung – die Einzelwerte der Eichung (act. I.3.1) ein. Für jede durchgeführte Messung ist dort sowohl der

E. 5

/ 15 erwartende Einzelwertabweichung des Messgeräts im realen Verkehr zu ermitteln, abzuweisen.

E. 5.1

Die Verteidigung bemängelt den vom Gutachter berücksichtigten Bereich (bis 100 km/h) der Werte ■ und ■. Die vom METAS verwendete Formel ■+ 5■ sei "erfunden" und finde keine Stütze in irgendwelchen Verordnungen. Die anlässlich der Eichung ermittelten Werte würden ausserdem nichts über die konkrete Abweichung am Tag der Geschwindigkeitsmessung aussagen.

E. 5.2

Das Gutachten ist nicht aufgrund rechtlicher, sondern wissenschaftlicher Kriterien zu erstellen. Dass die Formel ■+ 5■ nicht in "irgendwelchen Verordnungen" normiert ist, ist demnach nicht zu beanstanden. Die anlässlich der Eichung ermittelten Einzelabweichungen und die daraus berechneten Werte ■ und ■ erlauben es entgegen der Auffassung der Verteidigung, die beim Einsatz des Geschwindigkeitsmessgeräts zu erwartende maximale Abweichung zu bestimmen. Dass diese Werte während der Gültigkeit der Eichung keine signifikante Veränderung erfahren haben, ergibt sich auch aus der späteren Eichung vom

E. 5.3

Auf die Frage des zu berücksichtigenden Bereichs der Einzelmessungen für die Bestimmung der Werte ■ und ■ ist vorliegend nicht einzugehen, zumal selbst bei Berechnung dieser Grössen anhand sämtlicher Einzelwerte der Eichung die rechtliche Würdigung gleich bleiben würde (vgl. E. 7.2).

E. 6

/ 15 Referenzwert ("REF Speed") als auch die vom geprüften Radargerät ermittelte Geschwindigkeit ("DUT Speed") aufgelistet. Mithilfe gängiger Tabellenkalkulation kann für jede einzelne Messung die Einzelabweichung sowohl absolut (in km/h) als auch relativ (in Prozent) ausgerechnet werden. Mit diesen Einzelwerten kann sodann – ebenso in km/h oder in Prozent – der Mittelwert (■) und die Standardabweichung (■ oder ■) für jeden beliebigen Bereich berechnet werden (Excel-Funktionen "MITTELWERT" und "STABW.S"). Das Ergebnis ist: Bereich Mittelwert (■) Standardabweichung (■) in km/h in Prozent in km/h in Prozent Bis 100 km/h (102 Messungen) –0.3562 –0.4986 0.4875 0.7044 Gesamt (225 Messungen) –0.1621 –0.2450 0.7031 0.6583 Die vom Obergericht verwendete Excel-Tabelle befindet sich in elektronischer Form als act. F.3 in den Akten. Diese Ergebnisse stimmen mit denjenigen des korrigierten Prüfberichts des METAS (act. I.2.1) überein. Sie belegen aber auch, dass in dem am 17. Juni 2024 eingereichten Prüfbericht zum Eichzertifikat Nr. 258-33501 (act. I.1) hinsichtlich der Messungen bis 100 km/h einzig die falsche Einheit (km/h statt Prozent) angegeben wurde, die in Prozent berechneten relevanten Grössen aber korrekt sind. Die Tabelle der Einzelwerte weist in der Spalte "DUT Speed" verschiedene Lücken auf. Diese bedeuten allerdings einzig, dass für den jeweiligen Referenzwert mit dem geprüften Gerät keine Messung durchgeführt wurde und lassen nicht auf eine unzuverlässige Datengrundlage schliessen, zumal (wie auch im Prüfbericht explizit angegeben) insgesamt 225 Messungen durchgeführt wurden und diese Anzahl für eine gültige Eichung ausreicht. Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass die im Gutachten aus den Prüfberichten übernommenen Werte richtig sind.

E. 6.1

Die Verteidigung macht weiter geltend, dass die Polizei das Radargerät versehentlich mit einem von der Norm abweichenden Radarmesswinkel aufgestellt habe. Es sei unklar, weshalb das Gutachten die Auswirkung dieses Winkelfehlers auf die Geschwindigkeit einmal mit 1.3%, ein anderes Mal mit 1.6% quantifiziert habe. Zugunsten des Beschuldigten sei von 1.6% auszugehen.

E. 6.2

Der Gutachter ging von einem Aufstellwinkel (■) von 17.9° statt 20° aus. Er bezifferte – wie die Verteidigung zutreffend ausführt – die Auswirkung dieses

8 / 15 Winkelfehlers auf die gemessene Geschwindigkeit in widersprüchlicher Weise sowohl mit 1.3% als auch mit 1.6% (StA act. 3.15 S. 8 f.). Dies führt allerdings nicht dazu, dass ohne Weiteres vom höheren Wert auszugehen ist, zumal dieser anhand der im Gutachten ausgewiesenen Formel mithilfe eines Taschenrechners nachgerechnet werden kann: ■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■[%] = 100 ■ cos(■) cos(20°) ■ 1 = 100 ■ cos(17.9°) cos(20°) ■ 1 = 1.267% Der (gerundete) korrekte Wert ist mithin 1.3%, womit erstellt ist, dass es sich beim Wert von 1.6% um einen offensichtlichen Schreibfehler handelt.

E. 7

/ 15

E. 7.1

Der Methodik des Gutachtens folgend, jedoch unter Verwendung sämtlicher Einzelwerte der Eichung für die Berechnung der Grössen ■ und ■ ergibt sich: [90 ■ (■+ 5■)] ■(100 ■ ■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■) 100 = [90 ■ (■0.1621 + 5 ■0.7031)] ■(100 ■ 1.3) 100 = (90 ■ 3.3534) ■(98.7) 100 = 86.6466 ■98.7 100 = 85.5202 ■■■/■ Folgt man der – unzutreffenden – Auffassung der Verteidigung, wonach der Winkelfehler ohne vorgängige Korrekturen von der gemessenen Geschwindigkeit abzuziehen ist, ergibt sich hingegen: 90 ■(100 ■ ■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■) 100 ■ (■+ 5■) = 90 ■(100 ■ 1.3) 100 ■ (■0.1621 + 5 ■0.7031) = 88.83 ■ 3.3534 = 85.4766 ■■■/■ Beide Ergebnisse sind grösser als die ohne Gutachten gemessene Geschwindigkeit (90 km/h) abzüglich des pauschalen Sicherheitsabzugs von 5 km/h gemäss Art. 8 Abs. 1 lit. a Ziff. 1 VSKV-ASTRA.

E. 7.2

Das Gutachten bestätigt damit das Messergebnis vollumfänglich, womit im Ergebnis festzustellen ist, dass der Beschuldigte mit einer Geschwindigkeit von 85 km/h gefahren ist. Nur am Rande ist zu erwähnen, dass der Auffassung der Verteidigung, wonach die pauschalen Abzüge gemäss Art. 8 VSKV-ASTRA von vornerein keinen Winkelfehler beinhalten, nicht gefolgt werden kann. Einerseits kann für einen Winkelfehler nicht nur eine falsche Aufstellung des Radargeräts ursächlich sein, sondern auch eine Schrägfahrt des gemessenen Fahrzeugs, beispielsweise bei einem Spurwechsel (vgl. StA act. 3.15 S. 9). Andererseits ist – wie

9 / 15 sich gezeigt hat – die maximal zu erwartende Messungenauigkeit (■+ 5■) wesentlich geringer als der pauschale Abzug, woraus zu schliessen ist, dass in diesem auch ein Winkelfehler enthalten ist. 8. Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Diesen Tatbestand erfüllt, wer eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet. Dabei genügt

eine erhöhte abstrakte Gefährdung. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (BGE 143 IV 508 E. 1.3; Urteile des Bundesgerichts 6B_85/2023 vom 8. November 2023 E. 1.2.1; 6B_236/2022 vom 5. September 2022 E. 2.1; je mit Hinweisen). Subjektiv erfordert der Tatbestand ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässiger Begehung grobe Fahrlässigkeit (BGE 148 IV 374 E. 3.1 mit Hinweisen). Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2; Urteile des Bundesgerichts 6B_85/2023 vom 8. November 2023 E. 1.2.1; 6B_236/2022 vom 5. September 2022 E. 2.1; je mit weiteren Hinweisen). Nach ständiger Rechtsprechung sind die objektiven und grundsätzlich auch die subjektiven Voraussetzungen der groben Verkehrsregelverletzung ungeachtet der konkreten Umstände zu bejahen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h oder mehr überschritten wird (BGE 143 IV 508 E. 1.3; 132 II 234 E. 3.1 f.; Urteil des Bundesgerichts 6B_236/2022 vom 5. September 2022 E. 2.1; je mit Hinweisen). Dies gilt auch bei atypischen Innerortsstrecken. Die Signale "Ortsbeginn" und "Ortsende" grenzen den Inner- und Ausserortsbereich unabhängig der im Einzelfall bestehenden Überbauungsdichte, der Strassenoptik und der geltenden Geschwindigkeitslimite ab (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_1204/2016 vom 24. Mai 2017 E. 1.2.3). Die Rücksichtslosigkeit ist ausnahmsweise zu verneinen, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderen Licht erscheinen lassen. Solche entlastenden Umstände hat das Bundesgericht bei der Mehrheit der Geschwindigkeitsüberschreitungen verneint. Gute Witterungs-, Strassen- und Verkehrsverhältnisse stellen keine besonderen Umstände im Sinne der

10 / 15 Rechtsprechung dar (Urteile des Bundesgerichts 6B_236/2022 vom 5. September 2022 E. 2.1; 6B_1039/2021 vom 14. Januar 2022 E. 1.3.1; 6B_300/2021 vom

E. 11

März 2021, bei welcher ein Mittelwert der Abweichungen von -0.224% und eine Standardabweichung von 0.566% – mithin geringere Werte als bei der Eichung vom 26. März 2020 – festgestellt wurden (act. I.2.2). Im Übrigen ist die mit der "erfundenen" Formel vom Gutachter angenommene Abweichung wesentlich höher als die bei der Eichung grösste festgestellte Einzelabweichung (Excel-Funktion "MAX"), wie sich aus der folgenden Gegenüberstellung ergibt: Bereich Einzelabweichung (max.) ■+ ■■ Bis 100 km/h (102 Messungen) 0.661 ■■/■ ■0.3562 + 5 ■0.4875 = 2.0813 ■■/■ Gesamt (225 Messungen) 2.426 ■■/■ ■0.1621 + 5 ■0.7031 = 3.3534 ■■/■ Die gutachterliche Aussage, wonach maximale Abweichungen von ■+ 5■ extrem selten und unter sehr kritischen Messbedingungen zu erwarten sind (StA act. 3.15 S. 11), ist damit plausibilisiert und nicht zu beanstanden.

E. 14

Juli 2021 E. 3.2.1; je mit weiteren Hinweisen). 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). 9.1. Mit der Signalisation in Davos Laret und der Qualifikation dieser Strecke als Innerortsbereich haben sich bereits sowohl das (damalige) Kantonsgericht von Graubünden als auch das Bundesgericht befasst (Urteile des Kantonsgerichts SK1 22 25 vom 8. Juni 2024 und SK1 23 3 vom 24. November 2023; Urteil des Bundesgerichts 6B_55/2024 vom 11. März 2024). 9.2. Der Beschuldigte stellt nicht in Abrede, dass der zur Diskussion stehende Strassenabschnitt sich zwischen den Signalen "Ortsbeginn" und "Ortsende" befindet und es ist erstellt, dass er dort mit 85 km/h, mithin 25 km/h über den erlaubten 60 km/h, gefahren ist. Er hat damit den Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG in objektiver Hinsicht erfüllt. Zu prüfen bleibt, ob sein Verhalten auch in subjektiver Hinsicht unter Art. 90 Abs. 2 SVG fällt. Dabei ist von Bedeutung, ob besondere Umstände vorliegen, welche als Gegenindizien gegen das Vorliegen von Rücksichtslosigkeit sprechen bzw. welche die Geschwindigkeitsüberschreitung in einem milderen Licht erscheinen lassen. 10.1. Der Beschuldigte macht geltend, dass der Streckenabschnitt in Davos Laret in der Vergangenheit mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h versehen war und als Ausserortsbereich signalisiert war. Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit sei auf Anfrage der Gemeinde Davos eingeführt worden, welche aber auf einen Innerortsbereich ausdrücklich habe verzichten wollen. Die Kantonspolizei habe sich aber in dem vor ihr erstellten Gutachten auf den Standpunkt gestellt, dass es schwierig sei, die Fahrgeschwindigkeiten nur mittels einer Signalisation der Höchstgeschwindigkeit zu erreichen. Durch das Ortsschild solle daher eine Art Torwirkung erzielt werden. Die Verteidigung schliesst daraus, dass nicht ein Innerortsbereich geschaffen worden sei, weil es ein Innerortsbereich sei, sondern einzig und alleine, um der signalisierten Temporeduktion mehr Gewicht zu verschaffen. Es handle sich damit um einen "künstlichen" Innerortsbereich. Innerhalb dieses Bereiches würden sich einzig auf der rechten Strassenseite drei Häuser befinden, wobei diese über eine Strecke von rund 350 Metern verteilt seien;

11 / 15 ein Trottoir oder temporeduzierende Massnahmen würden fehlen. Auch habe es keine baulichen Veränderungen gegeben, die aus einem Ausserortsbereich einen Innerortsbereich gemacht hätten und die Änderung aufgrund der äusseren Umstände hätten erkennbar machen können. Es sei dem Beschuldigten nicht bewusst gewesen, dass er sich in einem Innerortsbereich befunden habe. 10.2. Die angebrachte Signalisation ist im Gutachten der Kantonspolizei vom 30. Oktober 2017 (StA act. 3.19) beschrieben. Die Tafel "Höchstgeschwindigkeit 60 km/h" ist sowohl von Klosters als auch von Davos kommend beidseits der Strasse angebracht. Die rechteckige, blaue Ortschaftstafel "Davos Laret" ist jeweils an der rechten Strassenseite unter der Höchstgeschwindigkeitstafel am selben Pfosten befestigt. Der Beschuldigte gab anlässlich der Berufungsverhandlung an, die Beschilderung "60 km/h" sei ihm bekannt gewesen; diese sei nicht ganz vor einem Jahr angebracht worden (act. H.5, F/A V.4). Es erschliesst sich nicht, wie ihm die Geschwindigkeitsbeschränkung, jedoch nicht der an selber Stelle signalisierte Innerortsbereich bekannt gewesen sein soll. Umso unverständlicher ist dies, wenn man berücksichtigt, dass der Beschuldigte die Strecke nach seinen eigenen Angaben in den letzten 20 Jahren im Schnitt zwei bis drei Mal im Monat befahren hat (act. H.5, F/A V 3), was bedeutet, dass er seit Anbringung der Ortstafel ein Jahr zuvor mindestens 24 Mal an dieser vorbeigefahren ist. Auch weicht das Ortsbild von der Darstellung des Verteidigers in nicht unerheblicher Weise ab. In Fahrtrichtung Landquart verläuft die Prättigauerstrasse in einer langen, leicht abfallenden Geraden. Es folgen rechts zwei Häuser unmittelbar an der

Strasse. Gegenüber dem zweiten Haus mündet von links die Weidstrasse in die Prättigauerstrasse ein, wo sich auch die Bushaltestelle mit Wendepplatz für die Buslinie 1 befindet. Direkt angrenzend sind längs der Strasse öffentliche Parkplätze für ca. zehn Fahrzeuge und das Landhaus Laret, welches als Transitzentrum genutzt wird. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite des Landhauses stehen fünf Garagenboxen sowie ein weiteres Wohnhaus. Ausserdem ist auf dem Radarfoto (StA-act. 3.2) ersichtlich, dass zum Tatzeitpunkt Fahrzeuge auf dem Parkplatz des Landhauses standen. Es handelt sich damit nicht um einen "künstlichen" Innerortsbereich und ein Irrtum über den Innerortscharakter der Strecke wäre bei pflichtgemässer Vorsicht vermeidbar gewesen. 10.3. Der Innerortsbereich in Davos Laret ist auch deshalb nicht "künstlich", weil die Gemeinde Davos auf die Schaffung eines solchen verzichten wollte. Wird auf einer Kantonsstrasse ein Innerortsbereich eingeführt, obliegen der Winterdienst und die Fahrbahnreinigung teilweise nicht mehr dem Kanton, sondern der Gemeinde (Art. 35 und 36 des Strassengesetzes des Kantons Graubünden vom 1. September

12 / 15 2005 [BR 807.100]). So ist auch dem Gutachten zu entnehmen, dass die Gemeinde Davos "aufgrund der Kostenübernahme für den Strassenunterhalt des neuen Innerortsbereiches auf eine Innerortssignalisation verzichten" wollte (StA-act. 3.19 Ziff. 3). Die Kantonspolizei kam in ihrem Gutachten zum Schluss, dass auf dem betreffenden Streckenabschnitt ein Unfallschwerpunkt und mehrere Sicherheitsdefizite vorhanden waren (StA-act. 3.19 Ziff. 5). Entgegen dem Antrag der Gemeinde sprach sie sich für die Signalisation "Ortsbeginn auf Hauptstrassen" aus. Diese sei unerlässlich, um die Verkehrsteilnehmer darauf hinzuweisen, dass man sich nach passieren derselben im bebauten Gebiet befindet und vermehrt mit Personen im Bereich der Fahrbahn zu rechnen sei (StA-act. 3.19 Ziff. 8). Die Verteidigung verschweigt dies geflissentlich. Davon, dass der Innerortsbereich nur eingeführt worden sei, um der signalisierten Höchstgeschwindigkeit mehr Gewicht zu verschaffen, kann keine Rede sein. 10.4. Unbehelflich ist der Einwand, dass die objektiv wahrnehmbaren Gegebenheiten sich genau gleich präsentierten wie zu der Zeit, als die zulässige Höchstgeschwindigkeit noch 80 km/h betragen hatte (act. H.3 Rz. 35). Ebenso sticht das Argument nicht, dass im Gebiet Oberlaret trotz vier bewohnten Häusern und eines Landwirtschaftsbetriebs eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausserorts gelte (act. H.3 Rz. 36). Die Signale "Ortsbeginn" und "Ortsende" begrenzen den Inner- und Ausserortsbereich unabhängig der im Einzelfall bestehenden Überbauungsdichte, der Strassenoptik und der geltenden Geschwindigkeitslimite ab und es besteht kein Anspruch auf Unabänderlichkeit der Signalisation. Zudem sind nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch bei atypischen Innerortsstrecken aufgrund der erhöhten Gefahrenlage die subjektiven Voraussetzungen der groben Verkehrsregelverletzung bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h oder mehr zu bejahen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_300/2021 vom 14. Juli 2021 E. 3.2.1 m.w.H.). 10.5. Soweit der Beschuldigte argumentiert, es sei trocken und hell gewesen (act. H.3 Rz. 39), stützt er sich auf Argumente, die gemäss neuer bundesgerichtlicher Rechtsprechung für sich allein keine besonderen Umstände sind, welche das Verhalten subjektiv in einem milderen Licht erscheinen lassen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_466/2022 vom 9. September 2022 E. 3.4 m.H. auf 6B_300/2021 vom 14. Juli 2021 E. 3.2.1; ferner Urteile des Bundesgerichts 6B_505/2020 vom 13. Oktober 2020 E. 1.1.1; 6B_1204/2016 vom 24. Mai 2017 E. 3.3.1; 6B_33/2015 vom 5. Mai 2015 E. 1.2, je m.H.). Auch vermag ein Fehlen von anderen Verkehrsteilnehmern im inkriminierten Zeitpunkt den Beschuldigten – entgegen seiner Ansicht (act. H.3 Rz. 39) – nicht zu

entlasten, zumal der

13 / 15 Tatbestand keine konkrete Gefahr verlangt (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_300/2021 vom 14. Juli 2021 E. 3.3). 10.6. So wie ein Irrtum über die geltende Höchstgeschwindigkeit und über den Innerortscharakter des Strassenabschnitts mit einem Mindestmass an Sorgfalt vermeidbar gewesen wäre, liegen auch keine besonderen Umstände vor, welche die Geschwindigkeitsüberschreitung von 25 km/h innerorts milder erscheinen liessen und die Vermutung, dass bei einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h oder mehr sowohl die objektiven wie auch die subjektiven Voraussetzungen der groben Verletzung von Verkehrsregeln zu bejahen sind, zu widerlegen vermögen. Damit ist vorliegend auch der subjektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt. 11. 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. 12. Die Strafzumessung der Vorinstanz ist grundsätzlich nicht zu beanstanden, weshalb darauf verwiesen wird (act. E.1 E. 10.3 und 10.4). Die verschuldensangemessene Strafe ist auf 20 Tagessätze festzusetzen. Diese ist um

E. 15

Tagessätze zu erhöhen wegen der Vorstrafe und der zahlreichen Administrativmassnahmen. Die vorliegend angemessene Strafe beträgt somit 35 Tagessätze. 13. Das Einkommen des Beschuldigten ist im Vergleich zum relevanten Zeitpunkt bei der Vorinstanz angestiegen. Anhand der Angaben des Beschuldigten und der Steuerveranlagung aus dem Jahr 2021 ist von einem jährlichen Nettoeinkommen des Beschuldigten von rund CHF 2.6 Millionen auszugehen (act. D.20; act. H.5, F/A IV.10). Davon abzuziehen ist der Eigenmietwert, eine Pauschale von 20% für Krankenkasse und Steuern und eine Pauschale von 15% für die Unterstützung der Ehefrau. Das massgebliche monatliche Einkommen des Beschuldigten beträgt CHF 169'330.00, was einem Tagessatz von CHF 5'644.00 entspricht. Der maximal anzurechnende Tagessatz beträgt indes CHF 3'000.00, weshalb darauf abzustellen ist (Art. 34 Abs. 2 StGB). 14. Eine bedingte Strafe kann mit einer Busse verbunden werden (vgl. Urteil der Vorinstanz, act. E.1 E. 10.7). Diese Verbindungsbusse i.S.v. Art. 42 Abs. 4 StGB darf dabei höchstens einen Fünftel bzw.

E. 20

% der in der Summe schuldangemessenen Sanktion – bestehend aus einer bedingt ausgesprochenen Hauptstrafe kombiniert mit einer Verbindungsbusse – betragen (BGE 149 IV 321

14 / 15 E. 1.3.2). Vorliegend ist demnach die als schuldangemessen erachtete Geldstrafe von CHF 105'000.00 (35 Tagessätze zu CHF 3'000.00) aufzuteilen. Die Verbindungsbusse ist (rechnerisch) auf CHF 21'000.00 (20% der schuldangemessenen Strafe) festzusetzen. Die Geldstrafe ist entsprechend auf 28 Tagessätze zu reduzieren. Da die maximal zulässige Bussenhöhe CHF 10'000.00 beträgt (Art. 106 Abs. 1 StGB), ist die auszusprechende Sanktion Geldstrafe von 28 Tagessätzen zu CHF 3'000.00, verbunden mit einer Busse von CHF 10'000.00. Die Ersatzfreiheitsstrafe (Art. 106 Abs. 2 StGB) ist auf drei Tage festzusetzen. 15. Die Untersuchungskosten der Staatsanwaltschaft betragen CHF 6'127.90, die erstinstanzlichen Gerichtskosten CHF 4'200.00. Die Kosten hat der Beschuldigte aufgrund seiner Verurteilung selbst zu tragen (Art. 426 Abs. 1 StPO). 16. Die Kosten des Berufungsverfahrens werden auf CHF 4'000.00 festgesetzt. Sie sind infolge seines

Unterliegens dem Beschuldigten aufzuerlegen (Art. 428 Abs. 1 StPO), wobei die im Vergleich zur Vorinstanz geringere Anzahl Tagessätze der bedingten Geldstrafe als unwesentlich zu qualifizieren ist (Art. 428 Abs. 2 lit. b StPO). Parteientschädigungen sind keine zuzusprechen.

15 / 15 Es wird erkannt:

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