



Urteil vom 4. Februar 2026

mitgeteilt am 9. März 2026

Referenz SR1 25 26

Instanz Erste strafrechtliche Kammer

Besetzung Moses, Vorsitz
Cavegn und Righetti
Coray-Mosele, Aktuarin

Parteien **A. _____**
Beschuldigter
vertreten durch Rechtsanwalt Carl Ulrich Mayer

gegen

Staatsanwaltschaft Graubünden

Gegenstand grobe Verletzung der Verkehrsregeln

Anfechtungsobj. Urteil Regionalgericht Imboden, Einzelrichter vom 5. Juni 2025,
mitgeteilt am 29. Juli 2025 (Proz. Nr. 535-2025-27)

Sachverhalt

A. Mit Strafbefehl vom 23. Mai 2024 wurde A. _____ der groben Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 und Art. 32 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig gesprochen und mit einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je CHF 340.00, bedingt aufgeschoben bei einer Probezeit von zwei Jahren, sowie einer Busse von CHF 4'200.00 bzw. einer Ersatzfreiheitsstrafe von 42 Tagen bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse verurteilt. Zudem wurden ihm die Kosten auferlegt. Dagegen erhob A. _____ am 2. Juni 2024 fristgerecht Einsprache. Nach Ergänzung der Untersuchung überwies die Staatsanwaltschaft den Strafbefehl am 16. April 2025 an das Regionalgericht Imboden.

B. Mit Urteil vom 5. Juni 2025 sprach das Regionalgericht Imboden A. _____ der groben Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 und Art. 32 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig. Es bestrafte ihn mit einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je CHF 340.00, bedingt aufgeschoben unter Ansetzung einer Probezeit von zwei Jahren, sowie einer Busse von CHF 4'200.00 bzw. einer Ersatzfreiheitsstrafe von 12 Tagen bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse.

C. Gegen dieses Urteil erhob A. _____ (fortan Beschuldigter) Berufung.

D. Auf entsprechende Einladung reichte die Kantonspolizei das automatisch generierte Messprotokoll sowie das Logbuch des eingesetzten Radargeräts ein. Die Berufungsverhandlung fand am 3. Februar 2026 statt. Anlässlich dieser beantragte der Beschuldigte, das Urteil des Regionalgerichts Imboden vom 5. Juni 2025 sei aufzuheben, der Strafbefehl vom 23. April 2024 sei ebenfalls aufzuheben und er sei von Schuld und Strafe freizusprechen. Dies unter Kostenfolgen zu Lasten der Staatskasse, wobei dem Beschuldigten wegen der notwendigen anwaltlichen Vertretung eine Parteientschädigung von CHF 7'850.00 zuzüglich MWST zuzusprechen sei.

E. Nach Beratung wurde den Parteien das Urteil am 10. Februar 2026 im Dispositiv schriftlich mitgeteilt.

Erwägungen

1. Eintreten

Gegen das angefochtene Urteil des Regionalgerichts Imboden vom 5. Juni 2025 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.

2. Vorwurf

Im Strafbefehl vom 23. Mai 2024 (StA-act. 10), der als Anklageschrift gilt (Art. 356 Abs. 1 StPO), wirft die Staatsanwaltschaft dem Beschuldigten zusammengefasst vor, am 9. Februar 2024 um 16.57 Uhr, den Personenwagen Mercedes-Benz G500, Kontrollschild ZH Z.1._____, auf der B._____ in Richtung C._____ gelenkt zu haben. Dabei sei er auf Höhe Posthaltestelle in D._____, innerorts, trotz der dort signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit stark überhöhter Geschwindigkeit, nämlich nach Abzug der Toleranz von 5 km/h mit 82 km/h und damit 32 km/h schneller als erlaubt gefahren. Dies habe er getan, weil er aus krasser Unaufmerksamkeit die Geschwindigkeit nicht im Auge behalten habe, wobei der Beschuldigte die geltende Höchstgeschwindigkeit gekannt habe oder aufgrund der Signalisation zumindest hätte kennen müssen.

3. Sistierungsantrag

3.1. Der Beschuldigte beantragt, das Verfahren sei bis zur verwaltungsrechtlichen Klärung der Gültigkeit der Signalisation auf der inkriminierten Strecke zu sistieren (act. H.1 S. 2). Zur Begründung führt er zusammengefasst aus, vor 2021 habe auf der B._____ eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gegolten. Diese sei im Zuge eines Lärmschutzversuches, der erst 2025 abgeschlossen worden sei, auf 50 km/h reduziert worden. Gemäss Weisungen des Bundesamts für Strassen müsse für die Reduktion von Geschwindigkeiten auf Kantonsstrassen zwingend ein Gutachten vorliegen. Sei die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h aufgrund eines mangelhaften Gutachtens unzulässig oder könne der beabsichtigte Lärmschutz mit anderen Massnahmen – insbesondere bereits durch einen neuen Belag – erreicht werden, sei die Signalisation unzulässig und der Vorwurf gegenüber dem Beschuldigten könne nicht aufrechterhalten werden. Das Bundesgericht habe entschieden, dass die Einheit der Rechtsordnung zu wahren sei. Dem Beschuldigten könne nicht zugemutet werden, sich strafbar zu machen, um allenfalls drei Jahre später in einem verwaltungsrechtlichen Verfahren

herauszufinden, dass diese Signalisation verwaltungsrechtlich ungültig gewesen sei (act. H.1 S. 2 f. u. 6 f.).

3.2. Bei seiner Argumentation verweist der Beschuldigte auf das Urteil des Bundesgerichts 1C_539/2022 vom 23. Mai 2024. Dabei handelt es sich um BGE 150 II 505. Diesem lag folgender Sachverhalt zugrunde: Ein Fahrzeuglenker wurde in einem mit Höchstgeschwindigkeit 80 km/h signalisierten Baustellenbereich von einem Radargerät mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h erfasst und mit Strafbefehl der groben Verletzung von Verkehrsregeln schuldig befunden. Nach Einsprache erliess die Staatsanwaltschaft einen neuen Strafbefehl, womit der Fahrzeuglenker nunmehr der einfachen Verletzung von Verkehrsregeln verurteilt wurde, weil die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h nicht veröffentlicht worden und damit grundsätzlich ungültig bzw. nichtig sei. In der Folge entzog das Strassenverkehrsamt des Kantons Graubünden dem Fahrzeuglenker den Führerausweis für die Dauer von drei Monaten mit der Begründung, er habe durch die Missachtung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit eine schwere Widerhandlung gegen das SVG begangen. Dagegen beschritt der Fahrzeuglenker den Rechtsmittelweg bis vor Bundesgericht.

3.3. Wie der Beschuldigte korrekt zitiert, hielt das Bundesgericht fest, dass signalisierte Höchstgeschwindigkeiten ungeachtet der Gültigkeit ihrer Publikation aus Gründen der Verkehrssicherheit zu beachten sind (BGE 150 II 505 E. 5.5). Wenn er nun aus dem Folgesatz, entsprechende Mängel der Signalisation könnten dagegen auf dem Verwaltungsrechtsweg geltend gemacht werden, ableitet, das vorliegende Verfahren wegen Widerhandlungen gegen das SVG sei zu sistieren bis zur rechtskräftigen Erledigung des verwaltungsrechtlichen Verfahrens, mit welchem er die Ungültigkeit der Signalisation Höchstgeschwindigkeit 50 km/h erreichen will, kann ihm nicht gefolgt werden. Das Bundesgericht führt in Erwägung 6.2 explizit aus, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sei für den Fahrzeuglenker verbindlich gewesen, und schützte die Feststellung des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden, welches seinem Urteil eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zugrunde legte – dies, obwohl die Staatsanwaltschaft die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wegen fehlender Publikation als ungültig qualifizierte und daher von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und damit von einer Überschreitung um 20 km/h ausging. Vor diesem Hintergrund kann die zitierte Rechtsprechung des Bundesgerichts – auch im Lichte von seither ergangenen Urteilen – nur so verstanden werden, dass die verwaltungsrechtliche Überprüfung der bestehenden Signalisation der Höchstgeschwindigkeit offen steht, aber diese

aus Gründen der Verkehrssicherheit zu beachten und massgebend ist, selbst wenn sie sich als nicht gesetzeskonform (erlassen) erweisen würde, und damit eben nicht massgeblich ist, ob die Signalisation korrekt war oder nicht (vgl. auch Urteile des Bundesgerichts 1C_265/2025 vom 23. Oktober 2025 E. 2.2.1, 6B_378/2024 vom 15. Januar 2025 E. 3.2, 6B_792/2024 vom 20. Dezember 2024 E. 3.2). Damit gilt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit, solange sie nicht durch eine andere ersetzt wird.

3.4. Es ist unbestritten, dass im inkriminierten Zeitpunkt auf dem entsprechenden Streckenabschnitt in D._____ eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert war und aktuell immer noch ist. Selbst wenn sich diese als gesetzeswidrig oder ungültig erweisen würde, ist sie für alle Verkehrsteilnehmenden und so auch für den Beschuldigten verbindlich. Damit bleibt eine allfällige Qualifikation der Signalisation als ungültig oder gesetzeswidrig – sei es in einem verwaltungsrechtlichen Verfahren, welches der Beschuldigte im Übrigen nicht behauptet, bis anhin eingeleitet zu haben, oder im vorliegenden Verfahren – ohne Einfluss. Anders ausgedrückt könnte dies nicht zu einer Entlastung des Beschuldigten beitragen. Folglich scheidet zum einen eine Sistierung des vorliegenden Verfahrens bis zur rechtskräftigen verwaltungsrechtlichen Klärung der Gültigkeit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aus. Zum anderen erübrigt sich die Überprüfung der Gültigkeit der Signalisation im vorliegenden Verfahren und damit der beantragte Beizug der Akten des Tiefbauamtes betreffend die Änderung der Signalisation wie auch die verlangte Publikation der Anpassung der Höchstgeschwindigkeit im Amtsblatt (act. H.1 S. 9). Der Vorwurf des Beschuldigten, das Obergericht verweigere ihm, für ihn entlastende Beweise beizuziehen, und ver falle damit klarerweise in Willkür (act. H.1 S. 8), verfängt nach dem Gesagten nicht.

4. Zulässige Höchstgeschwindigkeit

4.1. Die Verteidigung macht in Bezug auf die inkriminierte Strecke geltend, es sei nicht so, dass ein Ortsgebiet erkennbar sei, und bei Nichterkennbarkeit der Geschwindigkeit gebe es eine Ausnahme von der Beachtungspflicht des Lenkers (act. H.1 S. 6). Was die örtlichen Verhältnisse auf der B._____ in D._____ betrifft, sind diese gerichtsnotorisch (vgl. Urteil des Kantonsgerichts von Graubünden SK1 23 70 vom 26. März 2024 E. 5.3.2 ff.), weshalb der Antrag auf Augenschein abgelehnt wurde (act. H.1 S. 5 u. 7). In Fahrtrichtung C._____ wird im Tatzeitpunkt die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h nach dem Tunnel auf beiden Seiten der Strasse durch runde Tafeln mit rotem Rand angezeigt. Direkt darunter steht auf einem weissen, rechteckigen Schild "*protecziun cunter canera*" –

Lärmschutz. Zutreffend bemerkt der Beschuldigte, dass es sich nicht um ein Signal *"Höchstgeschwindigkeit 50 generell"* handelt. Ein solches wäre denn auch vor dem Ortsschild gemäss Art. 50 Abs. 4 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) nicht erlaubt. Das Signal *"Höchstgeschwindigkeit"*, welches diese auf 50 km/h beschränkt, ist aber wie alle Signale zu beachten (vgl. Art. 27 Abs. 1 SVG). Entgegen dem Beschuldigten gilt damit nicht die im Tunnel geltende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h weiter (act. H.1 S. 8). Mit der auf die Signale *"Höchstgeschwindigkeit"* folgenden Tafel *"Ortsbeginn"* beginnt der Bereich *"innerorts"* (Art. 1 Abs. 4 i.V.m. Art. 50 Abs. 1 SSV; Signal vgl. Anhang 2 Ziffer 4.27) und gilt damit nicht nur für die nach der Ortstafel abbiegende Spur. Die Ortstafel *"D._____"* am rechten Strassenrand grenzt den Inner- und Ausserortsbereich unabhängig von 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). Darüber hinaus befinden sich nicht wenige Häuser links sowie eines rechts der Strasse – eben die Ortschaft D._____, was dem Beschuldigten bekannt ist, führte er doch aus, er fahre die Strecke *"öppedie"* (act. H.2 Rz. 162 f.) bzw. jedes (zweite) Wochenende (StA-act. 34 Frage 2; RG-act. 13 Frage 3.3) und es sei ihm absolut klar, dass nach dem Tunnel *"der Unterbruch mit dem kleinen Dorf"* sei (act. H.2 Rz. 97 f.). Er sei mit den Begebenheiten vor Ort bestens vertraut, kenne sich dort bestens aus (RG-act. 13 Frage 3.3). Weiter sprach er davon, dass neben der Bushaltestelle *"so viel Action"* sei; da seien *"kleine Kinder, die die ganze Zeit"* spielen würden (act. H.1 S. 15; StA-act. 34 Frage 2). Der Innerortscharakter war damit für den Beschuldigten durchaus erkennbar. Nach der Abzweigung nach rechts folgt eine weitere Tafel am rechten Strassenrand, welche vor der Bushaltestelle, bei welcher das Radargerät aufgestellt war, nochmals die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h anzeigt. Insofern ist festzuhalten, dass an der inkriminierten Stelle die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h unabhängig von einer allfälligen Verzweigung gilt und auch entsprechend signalisiert war und ist.

4.2. Der Beschuldigte führt aus, ein grosses Fahrzeug sei vor ihm gefahren. Vermutungsweise sei die Tafel verdeckt bzw. nicht einsehbar gewesen. Folglich habe sie auch keine Geltung (act. H.1 S. 8). Vor der inkriminierten Stelle verläuft die Strasse nur leicht nach links, womit nicht erhellt, inwiefern ein vor ihm fahrendes Fahrzeug die am rechten Strassenrand platzierten Tafeln verdecken könnte. Auf dem Radarbild ist zudem kein Fahrzeug erkennbar, das ihm theoretisch die Sicht hätte nehmen können (vgl. StA-act. 2). Es ist also weder ein voranfahrendes Fahrzeug ersichtlich noch, inwiefern ein solches dafür gesorgt haben soll, dass das Signal Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, welches kurz vor der Bushaltestelle

wiederholt wird, nicht einsehbar gewesen sei. Hinzu kommt, dass dem Beschuldigten die Signalisation bekannt ist (StA-act. 34 Fragen 2 u. 7).

4.3. Soweit der Beschuldigte die signalisierte Höchstgeschwindigkeit an der inkriminierten Stelle von 50 km/h nicht anerkennt, weil nicht klar sei, ob diese rechtsgültig aufgestellt worden sei (act. H.1 S. 11), ist ihm nochmals entgegenzuhalten, dass das Bundesgericht in BGE 150 II 505 – wie dargelegt (E. 3) – die signalisierte Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden als verbindlich erklärt hat, auch wenn sie nicht rechtsgültig publiziert worden ist und ungeachtet davon, ob ihre Missachtung zu einer konkreten Gefährdung führt.

4.4. Zusammenfassend war die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erkennbar und ungeachtet ihrer Gültigkeit und unabhängig von der Dichte der Bebauung zu beachten.

5. Gefahrene Geschwindigkeit

5.1. Die Messung mit dem semistationären Radargerät ergab nach Abzug der Toleranz von 5 km/h eine Geschwindigkeit von 82 km/h (StA-act. 2). Der Beschuldigte stellt sich auf den Standpunkt, es sei unmöglich, dass er so viel zu schnell gefahren sei (act. H.1 S. 15).

5.2. Gemäss Art. 9 Abs. 1 lit. a der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (SKV; SR 741.013) sind bei Kontrollen der Geschwindigkeit technische Hilfsmittel einzusetzen. Für technische Hilfsmittel, die Messzwecken dienen, gelten die Messmittelverordnung (MessMV; SR 941.210) und die entsprechenden Ausführungsvorschriften des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (Art. 9 Abs. 1^{bis} SKV). Diese Ausführungsvorschriften des EJPD finden sich in der Verordnung über Messmittel für Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachungen im Strassenverkehr vom 28. November 2008 (Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung; SR 941.261). Ergänzende Anforderungen dazu enthalten sowohl die Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA; SR 741.013.1) als auch die Weisungen des ASTRA über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr vom 22. Mai 2008.

Die Weisungen des ASTRA, welche die Erstellung eines Messprotokolls vorsehen, haben keinen Gesetzescharakter und stellen kein Bundesrecht im Sinne von Art. 95 lit. a BGG dar. Sie lassen die freie Beweiswürdigung durch die Gerichte und die Ermittlung der Geschwindigkeit durch Fachexpertisen unberührt (Ziff. 21 der Weisungen; BGE 150 IV 242 E. 1.1.4; Urteile des Bundesgerichts 6B_1057/2023

vom 11. März 2025 E. 2.3, 6B_443/2021 vom 9. Mai 2022 E. 1.5.2 m.w.H.). Eine Verletzung der Weisungen führt nicht (zwingend) zu einer Unverwertbarkeit des Messergebnisses und zu einem Freispruch des Beschuldigten, mithin schliesst dieser Umstand nicht aus, dass sich das Gericht aufgrund anderer Beweise von der Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit überzeugen lässt (Urteil des Bundesgerichts 6B_1057/2023 vom 11. März 2025 E. 3.2 m.w.H.). Selbst wenn das Messprotokoll und das Logbuch gänzlich fehlten, ist dies zwar grundsätzlich geeignet, die Richtigkeit der Messung in Frage zu stellen, und kann dies zur Aufhebung der Verurteilung führen, aber nur, sofern die einwandfreie Funktionsfähigkeit des Messgerätes nicht anderweitig erstellt ist (Urteile des Bundesgerichts 6B_1057/2023 vom 11. März 2025 E. 3.2, 6B_937/2013 vom 23. September 2014 E. 1.4).

5.3. Vorliegend ist das automatisch erstellte Messprotokoll in den Akten vorhanden (act. D.4.1.). Der Beschuldigte argumentiert, oben im Stempel von METAS stehe "10.24" und datieren tue es vom 22. Februar 2024. Also sei es nachträglich erstellt worden. Er beantragt, das automatisch erstellte Messprotokoll sei aus dem Recht zu weisen (act. H.1 S. 4 f. u. 7). Dem kann nicht gefolgt werden. Oben links ist zwar "10/2024" vermerkt, indes mit dem Zusatz "*geeicht bis*" (im Halbkreis darüber in Italienisch, Deutsch und Französisch). Die damit angegebene Gültigkeit der Eichung stimmt mit den Daten gemäss Eichzertifikat (StA-act. 21) überein. Die Daten am unteren Seitenrand "22.02.2024 / 10:32:35" geben das Ausstellungsdatum des automatisch erstellten Messprotokolls an, erfolgte doch die Messung gemäss Angabe oben unter dem Titel bis am 22. Februar 2024, 10.31.03 Uhr. Zudem ist auch der Bedingungsanleitung "*BUI SOFTWARE BREDAR USER INTERFACE*" (StA-act. 27 S. 36) ein entsprechendes Beispiel zu entnehmen, in welchem oben links "05/2016" angegeben ist und unten "03.12.15 / 12:09:57". Darüber hinaus sind keine Anhaltspunkte ersichtlich oder geltend gemacht, welche die Echtheit des automatisch erstellten Messprotokolls in Frage stellen. Der Antrag des Beschuldigten auf Entfernung aus den Akten ist abzuweisen.

5.4. Das automatisch erstellte Messprotokoll gibt Auskunft über Datum und Zeit der Messung (1. Februar 2024, 11.48.49 Uhr, bis am 22. Februar 2024, 10.31.03 Uhr), die genaue Standortbezeichnung mit Messrichtung (0690: B._____, Höhe Posthaltestelle, D._____, Fahrtrichtung E._____), das Messsystem mit der METAS-Nummer (Bredar RS-GS11 F/R ER [Semista], Nr. 15534), die Bestätigung der erfolgreichen Durchführung der Funktionskontrolle ("*Die Funktionskontrolle wurde erfolgreich durchgeführt.*") und die Parameter (50 km/h signalisierte Geschwindigkeit, Antennenempfindlichkeit "*Close*", Abstand zur Strasse / Anzahl

Spuren: 4.6 m / 2 Spur(en), Hauptstrasse innerorts, Intervalldistanz F/R: 42 m, Objektivbrennweite Front / Heck: 135 mm / 50 mm, Messbeamter: Cavelti Silvio). Zudem sind diesem die automatischen Ausricht- und Testbilder "START" und "ENDE" zu entnehmen. Soweit der Beschuldigte moniert, das Gerät sei für drei Wochen allein gelassen worden und es sei keine Nachjustierung erfolgt (act. H.1 S. 10) sowie Kinder spielten an dem Gerät herum (act. H.1 S. 15), ist ihm entgegen zu halten, dass anhand dieser Ausricht- und Testbilder die exakte Übereinstimmung der Fotos bei Start und Ende der Messung belegt ist. Das automatisch erstellte Messprotokoll weist weiter die Anzahl gemessener Fahrzeuge (121'455), die Anzahl Übertretungen (3715) und die Übertretungsrate von 3.06 % (Höchstwert 89 km/h, V85 Wert 49 km/h, V15 Wert 40 km/h), welche noch im Normbereich ist, aus. Darüber hinaus liegt das Eichzertifikat vor (StA-act. 21), welches für das Radarmessmittel Klasse 1, Gatso RS-GS11, S.-Nr. 0543, METAS 15534, für die Antenne Gatso RS-GS11 S.-Nr. 0543A, die zwei digitalen Bilddokumentationssysteme Gatso RS-GS11 Camera S.-Nrn. 11-20-000-486 und 11-37-001-967 sowie für die Rechner- und Steuereinheit Gatso RS-GS11 S.-Nr. 543U das Datum der Eichung, 24. Oktober 2023, mit der Eichmarke METAS 10/24 die Gültigkeit bis am 31. Oktober 2024 zertifiziert. Entgegen dem Beschuldigten (act. H.1 S. 10) besteht damit ein Nachweis der Eichung der Komponenten. In den Akten vorhanden ist auch das Logbuch für das Gerät METAS Nr. 15534 (act. D.4.2). Der Kritik des Beschuldigten, das Logbuch betreffe das Gerät RS-GS11 Nr. 15534, was identisch sein sollte mit dem Gerät auf dem Messprotokoll handschriftlicher Art, es aber nicht sei (act. H.1 S. 9), kann nicht gefolgt werden. Sowohl auf dem handschriftlichen Messprotokoll (StA-act. 22), dem automatisch erstellten (act. D.4.1) und dem Logbuch (act. D.4.2) ist das Gerät mit der METAS Nr. 15534 aufgeführt. Im Logbuch sind nach der Eichung am 24. Oktober 2023 keine Vorfälle registriert. Entsprechend sind die Komponenten nach der Eichung nicht ausgetauscht worden. Die diesbezüglichen Bedenken des Beschuldigten, es bestünde kein Nachweis, dass diese an dem Tag eingesetzt worden seien (act. H.1 S. 10), erweisen sich als unbegründet.

5.5. Radar-Messsysteme gemäss Art. 2 Abs. 2 VSKV-ASTRA dürfen nur durch geschultes Personal aufgestellt, eingerichtet, betrieben und gewartet werden. Art. 2 Abs. 3 lit. a VSKV-ASTRA verlangt aber nicht, dass die zur Messung und Auswertung nötigen theoretischen und praktischen Kenntnisse mit einer Ausbildungsbescheinigung in Form eines Diploms nachgewiesen werden müssten. Sie unterstellt diesen Nachweis auch sonst keinen Formvorschriften (Urteil des Bundesgerichts 7B_687/2023 vom 11. April 2025 E. 2.6.2 m.w.H.).

Da es sich bei F._____ um einen Beamten der Verkehrspolizei der Kantonspolizei Graubünden und damit der im Kanton Graubünden für die Kontrolle des Verkehrs auf öffentlichen Strassen zuständigen Polizeibehörde handelt, darf gemäss Bundesgericht ohne gegenteilige Hinweise darauf geschlossen werden, dass er im Sinne von Art. 2 Abs. 3 lit. b VSKV-ASTRA zur Durchführung der Kontrolle und Auswertungen allgemein ermächtigt war und aufgrund seiner Stellung über ausreichende theoretische und praktische Fachkenntnisse im Sinne von Art. 3 lit. a VSKV-ASTRA verfügt (vgl. Urteile des Bundesgerichts 7B_687/2023 vom 11. April 2025 E. 2.6.2 m.w.H., 6B_1288/2023 vom 26. Juni 2025 E. 1.4.3). Darüber hinaus ist er als Radar-Spezialist des eingesetzten Radarsystems GATSO Radar RS-GS11 zertifiziert (StA-act. 23).

5.6. Weiter beanstandet der Beschuldigte den Standort des Radargeräts. Dieser entspreche nicht den Vorgaben der Herstellerin. Er verweist auf einen 10 m freien Messtreifen und einen Maximalabstand von 4 m zum Strassenrand, welche gemäss Bedienungsanleitung eingehalten sein müssen (act. H.1 S. 10 u. 11). Weder an der von ihm angegebenen Stelle auf S.22 noch an anderer Stelle der Bedienungsanleitung "*SEMISTATIONÄR RS-GS11 F/R ER*" (StA-act. 26) können entsprechende Anhaltspunkte gefunden werden. Unter den für einen geeigneten Standort relevanten Regeln wird darauf hingewiesen, dass der empfohlene Abstand zum Strassenrand zwischen 0 und 5 m liege (StA-act. 26 S. 3 Ziff. 1.1.1). Der Abstand vom Laserpunkt bis zum Strassenrand ist sodann zu messen und in der Software einzugeben. Richtig ist, dass ein 10 m freier Messstreifen vom Gerät in die Messrichtung vorhanden sein muss (S. 6 Ziff. 1.1.4). Wie auf den Ausrichtbildern (act. D.4.1; vergleiche übereinstimmend die Ausricht- und Testbilder in der Bedienungsanleitung StA-act. 27 S. 36) ersichtlich, ist ein solcher eingehalten worden. Insofern erschliesst sich nicht, dass der Standort für das Radargerät nicht den Angaben der Herstellerin entsprochen haben soll.

5.7. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich keine Anhaltspunkte ergeben, welche Zweifel an der Korrektheit der Messung hervorzurufen vermögen. Vielmehr ist die einwandfreie Funktionsfähigkeit des Messgeräts ausgewiesen und die Geschwindigkeitsmessung mit dem Radargerät also korrekt erfolgt. Insofern braucht auf das handschriftlich erstellte Messprotokoll (StA-act. 22) nicht abgestellt und folglich auch nicht auf die diesbezügliche Kritik des Beschuldigten, es sei nachträglich erstellt worden und als inkriminiertes Dokument aus dem Recht zu nehmen (act. H.1 S. 4 f.), eingegangen werden.

5.8. Der Beschuldigte argumentiert, er könne gar nicht so schnell gefahren sein, weil ein grösseres Fahrzeug vor ihm gefahren sei (act. H.2 Rz. 83 ff. u. 135 f.). Bei

der Staatsanwaltschaft sprach der Beschuldigte noch von "*zahlreichen*" Autos bzw. von Fahrzeugen – als in der Mehrzahl –, die vor ihm gewesen seien (StA-act. 34 Frage 2). Das grosse Fahrzeug in der Grösse eines Lastwagens (act. H.2 Rz. 83 ff. u. 135 f.) sei – wie er anlässlich der Berufungsverhandlung präzisiert – "*dort gestanden und allenfalls abgebogen*" (act. H.2 Rz. 88 ff.). Diese wenig überzeugenden Ausführungen vermögen angesichts des Fakts, dass auf dem Radarbild keine voranfahrenden Fahrzeuge ersichtlich sind, während auf der Gegenfahrbahn zwei entgegenkommende Personenwagen erkennbar sind, keine Zweifel an der Korrektheit der Messung hervorzurufen. Dasselbe gilt für den weiteren Einwand der Verteidigung, der Abstandsassistent sei so eingestellt gewesen, dass eine so grosse Distanz zum vorderen Fahrzeug eingehalten worden sei, dass dieses nicht mehr auf dem Radarbild ersichtlich sei (act. H.1 S. 12).

5.9. Ferner führt der Beschuldigte ins Feld, die automatische Geschwindigkeitsregelung ("*adaptive assistant*"-Funktionalität) seines Fahrzeugs sei aktiv gewesen. Auch dadurch sei es unmöglich, dass sein Fahrzeug zu schnell gefahren sei (act. H.2 Rz. 99 ff.). Die automatische Geschwindigkeitsregelung ist kein Garant, jederzeit die signalisierte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten, sondern eine technische Unterstützung, die nicht unfehlbar ist. Der Fahrzeuglenker ist allein für die Einhaltung der Verkehrsregeln verantwortlich – was auch der Beschuldigte einräumt (act. H.2 Rz. 263 ff.) – und kann diese nicht auf die Technik abwälzen. Ob die automatische Geschwindigkeitsregelung bei der Messstelle tatsächlich korrekt funktionierte, überprüfte der Beschuldigte nicht. Er habe nicht auf den Tacho geschaut, als er geblitzt worden sei (act. H.2 Rz. 113 ff.). Seine blosser Behauptung, die automatische Geschwindigkeitsregelung eingeschaltet gehabt zu haben, vermag keine Zweifel an der Radarmessung hervorzurufen, welche sich als korrekt durchgeführt erweist. Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Fehlmessung.

5.10. Nach dem Gesagten ist die dem Beschuldigten im Strafbefehl vom 23. Mai 2024 (StA-act. 10), der als Anklageschrift gilt (Art. 356 Abs. 1 StPO), vorgeworfene gefahrene Geschwindigkeit von 82 km/h und damit die Geschwindigkeitsüberschreitung um 32 km/h erstellt.

6. Grobe Verletzung der Verkehrsregeln

6.1. Grundlagen

6.1.1. 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. Art. 90 SVG unterscheidet zwischen *"einfachen"* (Abs. 1), *"groben"* (Abs. 2) und *"qualifizierten groben"* (Abs. 3) Verkehrsregelverletzungen.

6.1.2. 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 (BGE 143 IV 508 E. 1.3, 142 IV 93 E. 3.1, 131 IV 133 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_466/2022 vom 9. September 2022 E. 2.3.1 m.w.H.).

6.1.3. 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.; Urteil des Bundesgerichts 6B_466/2022 vom 9. September 2022 E. 2.3.1).

6.1.4. Grundsätzlich ist von einer objektiv groben Verletzung der Verkehrsregeln auf ein zumindest grobfahrlässiges Verhalten zu schliessen. Die Rücksichtslosigkeit ist ausnahmsweise zu verneinen, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderem 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 (statt vieler: Urteil des Bundesgerichts 6B_1005/2023 vom 10. März 2025 E. 2.3.2 m.w.H.).

6.1.5. 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; Urteil des Bundesgerichts 6B_300/2021 vom 14. Juli 2021 E. 3.2.1 m.w.H.). Aufgrund der erhöhten Gefahrenlage gilt dies auch bei atypischen Innerortsstrecken (Urteil des Bundesgerichts 6B_300/2021 vom 14. Juli 2021 E. 3.2.1 m.w.H.).

6.2. Rechtliche Würdigung vorliegend

6.2.1. Wie erstellt, fuhr der Beschuldigte innerorts mit einer Geschwindigkeit von 82 km/h, obwohl die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h betrug bzw. beträgt, und damit 32 km/h schneller als erlaubt. Angesichts der vorerwähnten Rechtsprechung des Bundesgerichts hat er 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. Dabei ist von Bedeutung, ob besondere Umstände vorliegen, welche als Gegenindizien gegen das Vorliegen von Rücksichtslosigkeit sprechen bzw. welche die Geschwindigkeitsüberschreitung in einem milderem Licht erscheinen lassen.

6.2.2. Die Signale "*Ortsbeginn*" und "*Ortsende*" begrenzen den Inner- und Ausserortsbereich unabhängig der im Einzelfall bestehenden Überbauungsdichte, der Strassenoptik und der geltenden Geschwindigkeitslimite ab. 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.).

6.2.3. Bei der Messstelle befinden sich beidseits der Strasse Bushaltestellen. Ein Fussgängerstreifen führt über die Strasse. In Fahrtrichtung C._____ ist am rechten Fahrbahnrand ein Velostreifen markiert und es ist ein Trottoir vorhanden. Rechts der Strasse steht ein Haus, links mehrere Häuser – eben die Ortschaft D._____ (zu den örtlichen Verhältnissen und dem Innerortscharakter siehe E. 4.1). Während die Verteidigung geltend macht, es seien keinerlei "*Geschäfte oder andere Dinge ersichtlich, wo man anhalten könne, Parkplätze, Schulen, wo Kinder herausrennen*" (act. H.1 S. 12), führt der Beschuldigte aus, "*neben dieser Bushaltestelle, da ist so*

viel Action" (act. H.1 S. 15), bei der Messstelle habe es viel Betrieb, viele Leute, eine Bushaltestelle und es seien jeweils auch Kinder am Spielen, auch auf dem Messgerät (StA-act. 34 Frage 2; RG-act. 13 Frage 3.3). An einem Freitagabend um 16.57 Uhr war mit entsprechendem Aufkommen anderer Verkehrsteilnehmer – insbesondere Fussgängern – zu rechnen. Diese mussten kein mit 82 km/h herannahendes Fahrzeug erwarten. Unter diesen Umständen bestand eine erhöhte abstrakte Gefahr, was ausreicht. Eine konkrete Gefahr verlangt der Tatbestand nicht (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_300/2021 vom 14. Juli 2021 E. 3.3).

6.2.4. Die Signalisation der Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist dem Beschuldigten, wie ausgeführt, bekannt. Ein Irrtum über die geltende Höchstgeschwindigkeit scheidet aus. Der Beschuldigte hat sich angeblich blind auf die automatische Geschwindigkeitsregelung seines Fahrzeugs verlassen – sofern diese denn auch tatsächlich eingeschaltet war –, ohne deren Korrektheit zu überprüfen. Er hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit damit zumindest aus grob pflichtwidriger Unvorsicht überschritten.

6.2.5. Es sind keine besonderen Umstände ersichtlich, welche die Geschwindigkeitsüberschreitung von 32 km/h innerorts milder erscheinen liessen. Es wird damit nicht unbesehen von einer objektiv auf eine subjektiv schwere Verkehrsregelverletzung geschlossen. Indem der Beschuldigte blind auf die Funktionsfähigkeit der automatischen Geschwindigkeitsregelung seines Fahrzeugs vertraute, verhielt er sich pflichtwidrig und offenbarte, dass er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer in diesem Moment ebenfalls pflichtwidrig zumindest nicht in Betracht gezogen hat. Sein Verhalten *im Tatzeitpunkt* 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 übersetzte Geschwindigkeit und die damit geschaffene Gefährdung agiert zu haben, jedoch hat er zumindest grobfahrlässig gehandelt, was an der Rücksichtslosigkeit nichts zu ändern vermag (der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ist sogar bei unbewusster Fahrlässigkeit anwendbar [vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_505/2020 vom 13. Oktober 2020 E. 1.2.2]).

6.2.6. Es kann festgehalten werden, dass auch der subjektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt ist. 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.

7. Strafzumessung

7.1. Grundlagen der Strafzumessung

Das Gericht misst die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu. Es berücksichtigt das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters. 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 StGB i.V.m. Art. 102 Abs. 1 SVG).

7.2. Strafraumen

Für grobe Verletzungen der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG sieht das Gesetz einen Strafraumen von Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder 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 Strafraumens zu berücksichtigen und führen nur beim Vorliegen ausserordentlicher Umstände zur Erweiterung des Strafraumens (BGE 136 IV 55 E. 5.8). Es sind vorliegend keine Gründe ersichtlich, den ordentlichen Strafraumen zu verlassen.

7.3. Strafart

7.3.1. 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; Urteil des Bundesgerichts 6B_1153/2021 vom 29. März 2023 E. 2.3.3).

7.3.2. Das Ausmass des Verschuldens spricht, wie aufzuzeigen ist, für eine Geldstrafe. Eine Freiheitsstrafe erscheint vorliegend aus Gründen der spezialpräventiven Effizienz nicht erforderlich, zumal der Beschuldigte keine einschlägigen Vorstrafen aufweist – betreffend das hängige Strafverfahren wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln der Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis gilt die Unschuldsumutung (vgl. act. D.17) – und voraussichtlich auch eine Geldstrafe den Beschuldigten von der Begehung weiterer Vergehen abhalten wird. Anhaltspunkte für eine Uneinbringlichkeit der Geldstrafe liegen keine vor.

Entsprechend sind die Voraussetzungen für das Aussprechen einer Geldstrafe erfüllt.

7.4. Objektive Tatschwere

7.4.1. Die Schuld des Täters ist anhand aller relevanten objektiven Elemente zu beurteilen, die sich auf die Tat selbst beziehen, d.h. insbesondere auf die Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsguts, die Verwerflichkeit der Tat und die Art der Ausführung (BGE 141 IV 61 E. 6.1.1; Art. 47 Abs. 2 StGB).

7.4.2. Nach Abzug der Toleranz von 5 km/h fuhr der Beschuldigte mit 82 km/h und überschritt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 32 km/h und so die Schwelle von 25 km/h, wonach gemäss bundesgerichtlichem Schematismus innerorts eine grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG vorliegt, um 7 km/h. Zu den übrigen objektiven Umständen kann auf die Erwägungen zur Tatbestandserfüllung verwiesen werden (E. 6.2.2), aufgrund derer eine erhöhte abstrakte, wenn auch keine tatsächliche, Gefahr bestand.

7.4.3. Im Spektrum aller Tatvarianten der groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG ist die objektive Tatschwere vorliegend im oberen Bereich des untersten Drittels anzusiedeln.

7.5. Subjektive Tatschwere

7.5.1. Aus subjektiver Sicht werden die Intensität des deliktischen Willens sowie die Beweggründe und Ziele des Täters berücksichtigt (BGE 149 IV 217 E. 1.1 m.w.H.). Weiter wird das subjektive Verschulden danach bestimmt, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Gefährdung zu vermeiden (vgl. Art. 47 Abs. 2 StGB).

7.5.2. Wie im Rahmen des subjektiven Tatbestands erläutert (E. 6.2.3 f.), hat der Beschuldigte, indem er sich blind auf den Geschwindigkeitsassistenten verliess, die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus grob pflichtwidriger Unaufmerksamkeit überschritten und damit zumindest grobfahrlässig gehandelt. Es liegt ein leichtes subjektives Verschulden vor. Die subjektive Tatschwere vermag die objektive damit leicht zu relativieren.

7.5.3. Aufgrund der Tatkomponente rechtfertigt sich eine Einsatzstrafe von 50 Tagessätzen.

7.6. Täterkomponente

7.6.1. Zu den Komponenten der Schuld kommen Faktoren hinzu, die mit dem Täter selbst zusammenhängen, d.h. Vorgeschichte, Ruf, persönliche Umstände (Gesundheitszustand, Alter, familiäre Verpflichtungen, berufliche Situation, Rückfallrisiko usw.), Verletzlichkeit gegenüber der Strafe sowie das Verhalten nach der Tat und während des Strafverfahrens (BGE 149 IV 217 E. 1.1 m.w.H.).

7.6.2. Die Vorstrafenlosigkeit (vgl. act. D.17) wirkt sich nach konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung nur bei besonderen Umständen strafmindernd aus (BGE 136 IV 1 E. 2.6.4; Urteil des Bundesgerichts 6B_417/2021 vom 14. April 2022 E. 4.2), welche vorliegend nicht ersichtlich sind. Andere Faktoren, welche unter dem Titel der Täterkomponente zu einer Strafminderung zu führen vermögen – insbesondere ein Geständnis –, sind nicht ersichtlich. Zum Hinweis des Beschuldigten, bei einem Fahrausweisentzug müsste er sich einen Chauffeur leisten – er fahre 70'000 bis 80'000 km pro Jahr als Immobilienkaufmann (act. H.1 S. 13) –, ist zu bemerken, dass der Umstand, von Berufs wegen auf den Führerausweis angewiesen zu sein, nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung keine besondere Strafempfindlichkeit begründet (Urteile des Bundesgerichts 6B_417/2021 vom 14. April 2022 E. 4.2, 6B_749/2017 vom 12. Februar 2018 E. 3.3).

7.7. Höhe Tagessatz

Ausgehend von einem Einkommen des Beschuldigten von CHF 70'000.00 – unter Berücksichtigung der Zahlung von Alimenten (vgl. act. H.2 Rz. 65 f.) – und einem Pauschalabzug von 20 % resultiert ein Tagessatz von CHF 150.00.

7.8. Fazit

Für die grobe Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG ist eine Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je CHF 150.00 auszusprechen.

8. Strafvollzug und Verbindungsbusse

8.1. Der Vollzug der Geldstrafe ist in Anwendung von Art. 42 Abs. 1 StGB aufzuschieben, zumal vorliegend keine Umstände – insbesondere keine Vorstrafen – ersichtlich sind, die für eine ungünstige Prognose sprechen. Die Probezeit ist auf das Minimum von zwei Jahren festzusetzen.

8.2. Die bedingte Geldstrafe kann mit einer Busse verbunden werden (Art. 42 Abs. 4 i.V.m. Art. 106 StGB; BGE 134 IV 60 E. 7.3.1). Diese 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). Die schuldangemessene Strafe von 50 Tagessätzen ist aufzuteilen auf eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu CHF 150.00 und eine Verbindungsbusse von CHF 1'500.00. Die Ersatzfreiheitsstrafe (Art. 106 Abs. 2 StGB) ist auf zehn Tage festzusetzen.

9. Fazit

Der Beschuldigte ist für die grobe Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 32 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG mit einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu CHF 150.00, bedingt aufgeschoben unter Ansetzung einer Probezeit von zwei Jahren, sowie einer Busse von CHF 1'500.00 bzw. einer Ersatzfreiheitsstrafe von zehn Tagen bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse zu bestrafen.

10. Kosten- und Entschädigungsfolgen

10.1. Untersuchungsverfahren und erstinstanzliches Verfahren

Nach Art. 426 Abs. 1 StPO trägt die beschuldigte Person die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird. Insofern sind die Untersuchungskosten von CHF 1'980.00 sowie die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens von CHF 3'000.00 dem Beschuldigten aufzuerlegen.

10.2. Berufungsverfahren

10.2.1. Für Entscheide im Berufungsverfahren wird eine Gerichtsgebühr von CHF 1'500.00 bis CHF 20'000.00 erhoben (vgl. Art. 7 Verordnung über die Gerichtsgebühren in Strafverfahren [VGS; BR 350.210]). Nach Art. 37 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zur Schweizerischen Strafprozessordnung (EGzStPO; BR 350.100). bemessen sich die Verfahrenskosten nach dem Aufwand und den wirtschaftlichen Verhältnissen der kostenpflichtigen Person. Angesichts des durchschnittlichen Aufwands und der wirtschaftlichen Verhältnisse des Beschuldigten ist die Gerichtsgebühr auf CHF 4'000.00 festzusetzen.

10.2.2. Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens anteilmässig (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte unterliegt vollumfänglich. Entsprechend sind ihm auch die Kosten des Rechtsmittelverfahrens von CHF 4'000.00 aufzuerlegen.

Es wird erkannt:

1. A._____ ist schuldig der groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 32 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG.
- 2.1. A._____ wird bestraft mit einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu CHF 150.00 und einer Busse von CHF 1'500.00.
- 2.2. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf zwei Jahre festgesetzt.
- 2.3. Die Busse ist zu bezahlen. Beahlt A._____ die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von zehn Tagen.
3. Die Untersuchungskosten von CHF 1'980.00 gehen zulasten von A._____.
4. Die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens von CHF 3'000.00 gehen zulasten von A._____.
5. Die Kosten des Berufungsverfahrens von CHF 4'000.00 gehen zulasten von A._____.
6. [Rechtsmittelbelehrung]
7. [Mitteilungen]