

Hochschulstrasse 17
3001 Bern
Telefon +41 31 635 48 08
Fax +41 31 635 48 15
obergericht-straf.bern@justice.be.ch
www.justice.be.ch/obergericht

Urteil

SK 16 383

Bern, 10. Juli 2017

Besetzung

Oberrichterin Bratschi (Präsidentin), Oberrichter Schmid, Ober-
richter Aebi
Gerichtsschreiber Neuenschwander

Verfahrensbeteiligte

A. _____
verteidigt durch Rechtsanwalt B. _____
Beschuldigter/Berufungsführer



gegen

Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern, Maulbeerstrasse 10, Postfach 6250, 3001 Bern

Gegenstand

Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz

Berufung gegen das Urteil des Regionalgerichts Berner Jura-Seeland (Einzelgericht) vom 01. September 2016 (PEN 2015 789)

Erwägungen:

I. Formelles

1. Erstinstanzliches Urteil

Das Regionalgericht Berner Jura-Seeland hat mit Urteil vom 1. September 2016 erkannt (pag. 88 ff.):

I.

A._____ wird schuldig erklärt:

der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 17.11.2014, ca. 17.53 Uhr, in Worben, Autostrasse A6 Nord, Lyss Nord - Brugg

und in Anwendung der Artikel [...]

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von 10 Tagessätzen zu CHF 100.00, ausmachend total **CHF 1'000.00**.
Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
2. Zu einer **Verbindungsbusse** von **CHF 500.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 2 Tage festgesetzt.
3. Zu den **Verfahrenskosten**, sich zusammensetzend aus Gebühren von CHF 1'900.00 und Auslagen von CHF 20.00, insgesamt bestimmt auf CHF 1'920.00.

2. Berufung

Gegen dieses Urteil meldete A._____ (nachfolgend: Berufungsführer), vertreten durch Rechtsanwalt B._____, am 9. September 2016 form- und fristgerecht Berufung an (pag. 93). In der innert Frist eingereichten Berufungserklärung vom 17. November 2016 focht der Berufungsführer das erstinstanzliche Urteil insofern an, als die von ihm begangene Verkehrsregelverletzung als «grob» qualifiziert wurde (pag. 139 ff.). Die Generalstaatsanwaltschaft teilte mit Schreiben vom 5. Dezember 2016 mit, dass sie auf die Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren verzichte (pag. 183). Der Berufungsführer verzichtete in der Folge auf die Durchführung einer mündlichen Verhandlung und reichte am 6. Februar 2017 seine Begründung zur Berufungserklärung ein (pag. 187 ff.).

3. Anträge der Parteien

Der Berufungsführer stellte und begründete in seiner Eingabe vom 6. Februar 2017 (pag. 187 ff.) folgende Anträge:

1. Das erstinstanzliche Urteil vom 1. September 2016 sei aufzuheben.
2. Der Beschuldigte sei der einfachen Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG durch Überfahren einer Sicherheitslinie schuldig zu sprechen und zu einer Strafe in gerichtlich zu bestimmender Höhe zu verurteilen;

unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

4. Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer

In Bezug auf die angefochtenen Punkte verfügt die Kammer über volle Kognition (Art. 398 Abs. 3 der Schweizerischen Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 [StPO; SR 312.0]). Aufgrund des in Art. 391 Abs. 2 StPO verankerten Verschlechterungsverbotes kann das Urteil nicht zum Nachteil des Berufungsführers abgeändert werden.

5. Oberinstanzliche Beweisergänzungen

In seiner Berufungserklärung vom 17. November 2016 beantragte Rechtsanwalt B._____ namens des Berufungsführers, den eingereichten Auszug aus Google-Maps (Beilage 5 der Berufungserklärung, pag. 177) zu den Akten zu erkennen. Diesem Antrag gab die Verfahrensleitung mit Verfügung vom 15. Dezember 2016 statt (pag. 184 f.).

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

Die Vorinstanz fasste die vorhandenen Unterlagen (Anzeigerapport pag. 1 f. sowie die schriftlichen Eingaben des Berufungsführers pag. 33 ff. bzw. pag. 77 ff.) und die Zeugenaussagen der Beteiligten (Berufungsführer: polizeiliche Einvernahme [pag. 4 f.], erstinstanzliche Hauptverhandlung [pag. 69 ff.]; Polizist C._____ [pag. 73 ff.]) korrekt zusammen. Die Kammer verweist auf die diesbezüglichen Erwägungen im erstinstanzlichen Motiv.

6. Unbestrittener Sachverhalt

Der dem Entscheid der Vorinstanz zugrunde gelegte Sachverhalt blieb zu weiten Teilen unbestritten. Dies betrifft vorab folgende Sachverhaltselemente:

Unbestritten ist zunächst, dass der Berufungsführer am 17. November 2014 um ca. 17:50 Uhr auf der Autostrasse A6 in Fahrtrichtung Biel mit einem weissen VW Golf VI 1.4 unterwegs war. Nicht bestritten ist weiter, dass es sich beim betreffenden Streckenabschnitt um eine nicht richtungsgetrennte Autostrasse mit doppelt ausgezogener Sicherheitslinie handelt, wobei die Abtrennung weiter mit gelben und orangen Plastikpfosten markiert ist. Auch die Angaben hinsichtlich der beidseitig geltenden Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und der Umstand, dass der fragliche Strassenabschnitt nicht beleuchtet ist, sind unbestritten. Die Wetterverhältnisse werden als gut bzw. normal beschrieben.

Hinsichtlich des Kerngeschehens ist weiter erstellt, dass der Berufungsführer vor der Überführung des Fülenmattwegs auf einen Stau auffuhr. Unbestritten ist so- dann, dass der Berufungsführer kurz nach der Überführung der Worbenstrasse vor einer langgezogenen Linkskurve im Bereich eines Ausstellplatzes etwa einen halben Meter ausholte, zu einem Wendemanöver ansetzte und dabei die doppelt ausgezogene Sicherheitslinie überfuhr. Bevor er in die entgegengesetzte Richtung davonfuhr, musste er zumindest einmal zurücksetzen.

Anerkannt ist schliesslich, dass der Verkehr zu der besagten Zeit wechselseitig um eine Unfallstelle geführt wurde, der an erster Stelle eines neuen Intervalls zirkulie-

rende Zeuge C._____ sich auf der Gegenfahrbahn mit ca. 70 km/h dem Geschehen näherte und seine Fahrt aufgrund des Wendemanövers des Berufungsführers verlangsamte, nicht aber vollständig abbremsen musste.

7. Bestrittener Sachverhalt bzw. fehlerhafte Feststellung des Sachverhalts und Verletzung des rechtlichen Gehörs

7.1 Bestrittener Sachverhalt

Bestritten sind die zum Tatzeitpunkt herrschenden Lichtverhältnisse und der Umstand, ob es dem Berufungsführer möglich war, sein Fahrzeug im besagten Bereich in einem Zug zu wenden.

Der Berufungsführer bemängelt die vorinstanzlichen Feststellungen insofern, als diese unrichtig und unter Verletzung seines Anspruchs auf rechtliches Gehör zustande gekommen seien.

7.2 Fehlerhafte Feststellung des Sachverhalts und Verletzung des rechtlichen Gehörs

7.2.1 Lichtverhältnisse

Der *Berufungsführer* beanstandet zunächst, dass über die Sicht- und Lichtverhältnisse nicht Beweis geführt worden sei. Obschon sowohl er als auch der Belastungszeuge übereinstimmend ausgesagt hätten, die Sichtverhältnisse seien gut gewesen, habe die Vorinstanz mit Verweis auf eine Website bzw. unter Bezugnahme auf die Gerichtsnotorietät angenommen, dass die Sonne zum Tatzeitpunkt bereits untergegangen und die Dämmerung entsprechend weit fortgeschritten sein musste. Für eine solche Annahme fehlten nicht nur die nötigen Beweise, dem Berufungsführer sei auch nicht die Gelegenheit zu einer Stellungnahme eingeräumt worden, was seinen Anspruch auf rechtliches Gehör verletze.

Die *Vorinstanz* erwog zunächst, dass der Zeuge C._____ in seinem Anzeigerapport vom 25. November 2014 festgehalten habe, die Sicht sei zum Tatzeitpunkt durch Nacht (recte: Dunkelheit) beeinträchtigt gewesen. An der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 1. September 2016 habe er zu Protokoll gegeben, die Sicht sei gut gewesen bzw. es sei noch nicht dunkel gewesen. Auch der Berufungsführer habe ausgeführt, dass es zum Zeitpunkt des Vorfalls noch nicht dunkel gewesen sei, da er sonst Lichter gesehen hätte. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass beide Befragten die besagte Strecke regelmässig zurücklegten und der Vorfall bereits einige Zeit zurückliege, kam die Vorinstanz zum Schluss, dass auf die Aussagen im Anzeigerapport abzustellen sei. Es sei sodann gerichtsnotorisch, dass die Sonne am 17. November 2014 um ca. 16:55 Uhr untergegangen sei und die Dämmerung eine Stunde später bereits weit fortgeschritten sein musste (pag. 111).

Die *Kammer* schliesst sich den Ausführungen der Vorinstanz an. Bei der Befragung an der Hauptverhandlung, fast zwei Jahre nach dem Vorfall, führte der Zeuge C._____ aus, dass er den besagten Weg mehrmals täglich zurücklege, da es sich um seinen Arbeitsweg handle (pag. 73 Z. 17 f.). Es ist in diesem Zusammenhang durchaus verständlich und nachvollziehbar, dass Begleitumstände wie die Licht- oder Wetterverhältnisse von einzelnen, lange zurückliegenden Fahrten nicht mehr einwandfrei rekonstruiert werden können. Der Zeuge erinnerte sich entspre-

chend nur noch an die Kernelemente des Vorfalls, wie etwa dass es Stau gehabt habe (pag. 73 Z. 23 f.), er ein wendendes Auto gesehen habe und moderat habe abbremesen müssen (pag. 73 Z. 33 f.). Vor diesem Hintergrund ist es angebracht, bezüglich der näheren Begleitumstände auf die zeitnähere Angabe im Anzeigerapport abzustellen. Dass Einzelheiten des Vorfalls auch beim Berufungsführer bereits verblasst waren und seine Aussagen mit einer gewissen Vorsicht zu würdigen sind, ergibt sich aus seiner Äusserung, dass er glaube, der Vorfall habe sich im Juli ereignet (pag. 70 Z. 15).

Als gerichtsnotorisch im Sinne von Art. 139 Abs. 2 StPO gelten schliesslich Tatsachen, die offenkundig bzw. jedermann bekannt sind. Dies betrifft vorab Tatsachen, die in Lexika oder Fachliteratur nachgelesen werden können. In einem weiteren Sinn umfassen sie aber auch die gängigen Erfahrungsgrundsätze sowie die Natur- und Denkgesetze (SCHMID NIKLAUS, Handbuch des schweizerischen Strafprozessrechts, 2. Aufl. 2013, N 778). Beim Lauf der Sonne und damit auch dem Zeitpunkt des Sonnenuntergangs handelt es sich um objektiv überprüfbare Gegebenheiten, die unter Beizug von allgemein zugänglichen Quellen überprüft werden und somit als gerichtsnotorisch gelten können. Auch über den Umstand, dass eine Stunde nach Sonnenuntergang die Dämmerung bereits weit fortgeschritten ist, muss kein Beweis geführt werden. Da sich der Zeitpunkt des Vorfalls aus den übereinstimmenden Aussagen der Beteiligten unbestrittenermassen auf den 14. November 2014 um ca. 17:50 Uhr festlegen lässt, ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz darauf schloss, dass die Dämmerung bereits weit fortgeschritten war und die Sicht durch Dunkelheit beeinträchtigt gewesen sein musste.

Wie der Berufungsführer zutreffend ausführt, ist ihm auch bezüglich gerichtsnotorischer Tatsachen das rechtliche Gehör zu gewähren. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass er während der erstinstanzlichen Hauptverhandlung zu den Sichtverhältnissen befragt wurde. Ihm wurde mithin der Anzeigerapport vorgehalten und er wurde darauf angesprochen, dass die Sonne am besagten Tag bereits um 16:55 Uhr untergegangen sei (pag. 70 Z. 7-30). Er stellte sich sodann auf den Standpunkt, er sei sich sicher, dass es hell gewesen sei, weil er ansonsten hätte Lichter wahrnehmen müssen. Die Vorinstanz berücksichtigte diese Aussagen im Rahmen der Beweiswürdigung, kam aber zum Ergebnis, dass es zum besagten Zeitpunkt bereits eingedämmt haben musste. Nach dem Gesagten hat sie den Standpunkt des Berufungsführers gehört, geprüft und in ihre Entscheidungsfindung einbezogen (statt vieler MARC THOMMEN, in: Basler Kommentar Strafprozessordnung/Jugendstrafprozessordnung, 2. Aufl. 2014, N 104 zu Art. 3 StPO). Auch in seiner Berufungserklärung bringt der Berufungsführer nichts vor, was zu einer abweichenden Würdigung der Lichtverhältnisse führen könnte. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs oder eine unrichtige Feststellung des Sachverhalts ist nach dem Gesagten nicht ersichtlich.

Zu beachten ist schliesslich, dass die Vorinstanz zwar zum Ergebnis kam, die Sichtverhältnisse seien schlecht gewesen, dies aber nur im Rahmen der allgemeinen Tatumstände berücksichtigte. Zu Gunsten des Berufungsführers ging sie dennoch von der von ihm behaupteten Sichtweite von 200-250 Meter (pag. 114) aus.

7.2.2 Wendemanöver

Der *Berufungsführer* rügt weiter, die *Vorinstanz* sei zu unrecht davon ausgegangen, dass das Wendemanöver nicht habe in einem Zug durchgeführt werden können. Sowohl die Strassenbreite, als auch der Wendekreis des Fahrzeugs seien in diesem Zusammenhang nicht bzw. falsch ermittelt worden. Er führt aus, die Strassenbreite inkl. Wendebucht betrage 12.51 Meter und der Golf mit einem Wendekreis von 10.9 Metern hätte damit an der besagten Stelle grundsätzlich ohne weiteres in einem Mal wenden können. Diese Behauptungen belegt er mit einem Google-Maps Auszug (pag. 177). Anhand der integrierten Messfunktion von Google-Maps wird eine Strassenbreite (äusserster betonierter Bereich unter Einschluss der Wendebucht) von 12.51 Metern ausgewiesen.

Die *Vorinstanz* erwog zunächst, die vom Berufungsführer eingereichten Bilder der örtlichen Gegebenheiten würden sehr enge Verhältnisse vermitteln. Gestützt auf die Richtlinie «Normalprofile, Rastplätze und Raststätten auf Autobahnen» des Bundesamts für Strassen ASTRA und Art. 7 der bernischen Bauverordnung ermittelte sie eine durchschnittliche Spurbreite von 3-4 Metern und kam zum Schluss, für einen VW Golf mit einem Wendekreis von 10.7-10.9 Metern sei ein Wendemanöver an der besagten Stelle nicht in einem Zug durchzuführen, sondern könne nur knapp mit einmaligem Zurücksetzen vollzogen werden. Nach einer Würdigung der Aussagen des Zeugen C._____ und des Berufungsführers sei «in dubio pro reo» davon auszugehen, dass dieser bei seinem Wendemanöver nicht zweimal, sondern nur einmal zurückgesetzt habe.

Im Anzeigerapport hielt der Zeuge C._____ fest, der Lenker des Fahrzeugs habe «ca. zwei Mal» zurücksetzen müssen, bevor er seine Fahrt in die Gegenrichtung fortgesetzt habe (pag. 2). An der erstinstanzlichen Hauptverhandlung glaubte er sich dann an ein einmaliges Zurücksetzen zu erinnern (pag. 75 Z. 7 ff.). Der Berufungsführer selber gab an, er habe einmal zurücksetzen müssen und sei dann weitergefahren (pag. 71 Z. 34 ff.). Während die Erstaussage des Zeugen C._____ ein mehrfaches Zurücksetzen indiziert, lassen die weiteren Aussagen der Beteiligten Zweifel an einem entsprechenden Geschehensablauf aufkommen. Wie bereits die *Vorinstanz* geht auch die Kammer zu Gunsten des Berufungsführers davon aus, dass dieser das Wendemanöver nicht mit zweimaligem, sondern bloss mit einmaligem Zurücksetzen vollziehen konnte. Dieser Umstand wird im Zusammenhang mit der Beurteilung einer konkreten bzw. abstrakten Gefährdung von Bedeutung sein.

Soweit der Berufungsführer vorbringt, die Breite der Strasse habe ausgereicht, um das Fahrzeug in einem Zug zu wenden, kann er daraus nichts zu seinen Gunsten ableiten. Vor dem Hintergrund des tatsächlichen Wendemanövers handelt es sich dabei um eine bloss theoretische Möglichkeit, von deren zuverlässigen Umsetzung angesichts des dichten Kolonnenverkehrs und der damit einhergehenden eingeschränkten Übersichtlichkeit in der konkreten Situation nicht ausgegangen werden durfte. Zudem wäre ein entsprechendes Manöver, selbst wenn es gelungen wäre, unter den gegebenen Umständen nicht mit einer entscheidend geringeren Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer verbunden gewesen.

7.2.3 Blendung des Gegenverkehrs

Schliesslich bringt der Berufungsführer vor, die Annahme der Vorinstanz, dass der Lichtkegel der stehenden Kolonne die heranfahrenden Fahrzeuge geblendet habe, sei offensichtlich falsch. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse zeigten die Lichtkegel der im Stau stehenden Fahrzeuge nicht in die Richtung des Gegenverkehrs, sondern von diesem weg.

Die Vorinstanz wies im Zusammenhang mit der Beurteilung der abstrakten Gefahr darauf hin, dass aufgrund der Dunkelheit damit zu rechnen war, dass der Gegenverkehr durch die Scheinwerfer der im Stau stehenden Autos geblendet und der Berufungsführer entsprechend weniger gut sichtbar gewesen sei (pag. 117).

Entgegen dem Vorbringen des Berufungsführers stellte die Vorinstanz nach Ansicht der Kammer in ihren Erwägungen nicht verbindlich fest, dass der Gegenverkehr durch die im Stau stehenden Autos geblendet war. Ihre Ausführungen sind vielmehr dahingehend zu verstehen, dass es sich bei den Lichteinflüssen von der Gegenfahrbahn um Störfaktoren handelt, welche bei Dunkelheit die Sichtbarkeit von Objekten auf der Fahrbahn einschränken können und die von den Verkehrsteilnehmenden eine erhöhte Aufmerksamkeit verlangen. Auf solche Umstände wird indessen im Rahmen der Beurteilung einer konkreten bzw. abstrakten Gefahr – und damit bei der rechtlichen Würdigung – näher einzugehen sein.

7.3 Fazit und erstellter Sachverhalt

Nach dem Gesagten ist weder eine Verletzung des rechtlichen Gehörs, noch eine fehlerhafte Feststellung des Sachverhaltes durch die Vorinstanz auszumachen.

Ergänzend zum unbestrittenen Sachverhalt erachtet es die Kammer nach dem Gesagten als erstellt, dass die Sichtverhältnisse zum Tatzeitpunkt durch Dunkelheit eingeschränkt und die Dämmerung weit fortgeschritten waren. Wie bereits die Vorinstanz geht auch die Kammer zu Gunsten des Berufungsführers von einer überblickbaren Strecke von 200-250 Metern aus. Sie erachtet es weiter als erstellt, dass das Wendemanöver in der konkreten Situation nur schwerlich in einem Zug durchzuführen war und auch nicht durchgeführt wurde.

III. Rechtliche Würdigung

8. Allgemeines zu Art. 90 Abs. 2 SVG

Nach Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) wird mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der Tatbestand ist objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsregelvorschrift 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. Subjektiv erfordert der Tatbestand, dass dem Täter aufgrund eines rücksichtslosen oder sonst wie schwerwiegend rechtswidrigen Verhaltens zumindest grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist (BGE 142 IV 93 E. 3.1 bzw. BGE 123 IV 88 E. 2a mit Hinweisen).

9. Objektiver Tatbestand

9.1 Wichtige Verkehrsregel

Nach Art. 27 Abs. 1 SVG sind Signale, Markierungen sowie Weisungen der Polizei zu befolgen. Art. 34 SVG sieht vor, dass Fahrzeuge rechts, auf breiten Strassen innerhalb der rechten Fahrbahnhälfte fahren müssen. Sie haben sich dabei möglichst an den rechten Strassenrand zu halten, namentlich bei langsamer Fahrt und auf unübersichtlichen Strecken (Abs. 1). Auf Strassen mit Sicherheitslinien ist sodann immer rechts dieser Linien zu fahren (Abs. 2). Art. 73 Abs. 6 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) bestimmt, dass Sicherheitslinien bzw. doppelte Sicherheitslinien von Fahrzeugen weder überfahren noch überquert werden dürfen. Art. 36 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) i.V.m. Art. 43 Abs. 3 SVG hält schliesslich fest, dass das Wenden und Rückwärtsfahren auf Autobahnen und Autostrassen untersagt ist.

Wie die Vorinstanz zutreffend feststellte, hat der Berufungsführer mit seinem Wendemanöver die vorgenannten «wichtigen» Verkehrsregeln verletzt. Dies wird von ihm auch nicht bestritten. Umstritten ist jedoch zum einen, ob der Berufungsführer durch sein Fahrverhalten eine konkrete oder erhöhte abstrakte Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer geschaffen hat und zum anderen, ob sein Verhalten als grobfahrlässig einzustufen ist.

9.2 Konkrete oder erhöhte abstrakte Gefährdung

9.2.1 Erwägungen der Vorinstanz und Vorbringen des Berufungsführers

Die *Vorinstanz* erwog zunächst, dass die sich auf der Gegenfahrbahn nähernden Fahrzeuge aufgrund des Wendemanövers nur moderat hätten abbremesen müssen und damit keine konkrete Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer bestanden habe. Sie bejahte indessen das Vorliegen einer erhöhten abstrakten Gefährdung gestützt auf die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung, die Beleuchtungs- und Lichtverhältnisse, das hohe Verkehrsaufkommen und die beschränkte Übersichtlichkeit des Streckenabschnitts.

Der *Berufungsführer* lässt dagegen ausführen, die Vorinstanz sei zu unrecht von eingeschränkten Sichtverhältnissen ausgegangen und habe unzulässigerweise darauf geschlossen, dass der Gegenverkehr durch die Lichtkegel der im Stau stehenden Autos geblendet worden sei. Das Wendemanöver habe aufgrund der Platzverhältnisse und der überblickbaren Strecke ohne Gefährdung des Gegenverkehrs durchgeführt werden können. Speziell zu beachten sei vorliegend weiter, dass der Verkehr zur besagten Zeit wechselseitig um eine Unfallstelle geführt worden sei. Der Berufungsführer habe darum davon ausgehen dürfen, dass der Gegenverkehr gestaffelt und mit gedrosselter Geschwindigkeit verkehre.

9.2.2 Erwägungen der Kammer

Die Beurteilung der Frage, ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt nicht alleine von der übertretenen Verkehrsregel ab, sondern ergibt sich aus der Situation, in welcher die Übertretung geschieht (BGE 123 IV 88 E 3a; 118 IV 285 E 3a; 114 IV 63 S. 66). Wesentliches Kriterium für die Annahme einer ernstlichen oder erhöhten abstrakten Gefahr nach

Art. 90 Abs. 2 SVG ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur dann zur Erfüllung des Tatbestandes von Art. 90 Abs. 2 SVG, wenn aufgrund besonderer Umstände (wie Tageszeit, Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse) der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt. Vorausgesetzt wird mit anderen Worten die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung (BGE 131 IV 133 E. 3.2; 123 IV 88 E. 3a; 118 IV 285 E. 3a; je mit Hinweisen).

Das Bundesgericht hat verschiedentlich festgehalten, dass die Querung einer Sicherheitslinie aufgrund der bekanntermassen grossen Gefährdung der Verkehrssicherheit, insbesondere der in der Gegenrichtung fahrenden Verkehrsteilnehmer, eine schwere Verkehrsregelverletzung darstelle (BGE 136 II 447 E. 3.3). Der entsprechenden Vorschrift komme fundamentale Bedeutung für die Verkehrssicherheit zu und es sei notorisch, dass eine Übertretung zu einer erheblichen Gefahr für die allgemeine Sicherheit führe (BGE 119 V 241 E. 3d/aa). Es hielt weiter fest, dass das Wenden auf der Fahrbahn regelmässig nicht ohne Behinderung des Gegenverkehrs vollzogen werden könne (Urteil des Bundesgerichts 6B_316/2017 vom 7. Juni 2017 E. 2.3).

Vorliegend überfuhr der Berufungsführer im Zuge seines Wendemanövers eine doppelte Sicherheitslinie. Diese indiziert gemäss Art. 73 Abs. 2 SSV bereits ein besonderes Sicherheitsbedürfnis für den betreffenden Streckenabschnitt. Ein solches ergibt sich auch aus den in den Akten dokumentierten örtlichen Gegebenheiten. Zunächst ist in diesem Zusammenhang auf die – in Relation zur signalisierten Höchstgeschwindigkeit – engen Platzverhältnisse hinzuweisen. So sind die beidseitig mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h begrenzten Fahrbahnen – neben in regelmässigen Abständen aufgestellten Pollern unterschiedlicher Grösse – einzig durch die doppelte Sicherheitslinie getrennt. Die Fahrbahnen sind weiter auf der einen Seite (Gegenfahrbahn) unmittelbar, auf der anderen Seite nach einem Grünstreifen durch Zaunkonstruktionen begrenzt und bieten keine (Gegenfahrbahn) bzw. wenig Ausweichmöglichkeiten (pag. 77-79). Indem der Berufungsführer mit seinem Fahrzeug über die doppelte Sicherheitslinie wendete und so kurzzeitig die Gegenfahrbahn blockierte, schuf er für den entgegenkommenden Verkehr ein Hindernis. Entgegen der Ansicht des Berufungsführers lässt sich aus dem Umstand, dass die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer einen grösseren Abschnitt überblicken konnten, als sie zum Anhalten benötigten (vgl. dazu die korrekte Berechnung des Bremswegs der Vorinstanz [pag. 117]) nicht schliessen, es sei keine (abstrakte) Gefahr geschaffen worden. Zunächst kann der Berufungsführer angesichts seiner bewussten Verkehrsregelverletzung zu seiner Entlastung nicht eine besondere allgemeine Aufmerksamkeitspflicht anderer Verkehrsteilnehmer geltend machen (Urteil des Bundesgerichts 6B_316/2017 vom 7. Juni 2017 E. 2.3). Von einer bloss allgemeinen, abstrakten Gefährdungsmöglichkeit wäre gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung weiter nur dann auszugehen, wenn mit Sicherheit keine anderen Verkehrsteilnehmer vom Fehlverhalten des Berufungsführers hätten betroffen sein können (BGE 118 IV 285 E. 3b).

Es trifft zwar zu, dass der Berufungsführer mit seinem Manöver keinen Verkehrsteilnehmer konkret gefährdete, das Gefahrenpotential seiner Handlung ist indessen

als hoch einzustufen. So ist mit einem Hindernis auf der Fahrbahn nicht nur die Gefahr einer Direktkollision verbunden; es kann auch abrupte Bremsmanöver oder sonstige Fehlreaktionen provozieren, die ihrerseits die konkrete Gefahr einer Kollision oder sogar eine tatsächliche Kollision mit sich bringen können. Dieses Risiko war vorliegend aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse – bedingt durch den Strassenverlauf und die fortgeschrittene Dämmerung – und das Tempo der Verkehrsteilnehmer erheblich. Hinzuweisen bleibt schliesslich auf die drastischen Folgen, die ein Unfall bei hohem Tempo und engen Platzverhältnissen mit sich bringen kann. Es sei daran erinnert, dass auf der Seite der Gegenfahrbahn das Strassentrassee unmittelbar mit einer Zaunkonstruktion begrenzt ist.

9.3 Fazit objektiver Tatbestand

Mit der Vorinstanz geht die Kammer nach dem Gesagten davon aus, dass das vom Berufungsführer vollzogene Wendemanöver aufgrund der damit insbesondere für die Verkehrsteilnehmer auf der Gegenfahrbahn geschaffenen erhöhten abstrakten Gefahr objektiv als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG zu qualifizieren ist. Ob der Gegenverkehr in dieser Situation durch die Lichter der im Stau stehenden Fahrzeuge geblendet war oder nicht, spielt für diese Qualifikation keine entscheidende Rolle und kann entsprechend offen bleiben.

10. Subjektiver Tatbestand und Rechtfertigungsgründe

Subjektiv setzt Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, mindestens grobe Fahrlässigkeit voraus (BGE 118 IV 84 E. 2a mit Hinweisen). Davon ist immer auszugehen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kann aber auch dann vorliegen, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht und so unbewusst fahrlässig handelt. Wie der Berufungsführer zu Recht vorbringt, gebietet das Schuldprinzip bei der Annahme grober Fahrlässigkeit eine sorgfältige Prüfung des subjektiven Tatbestands (BGE 130 IV 32 E 5.1 und BGE 106 IV 49 f. mit Hinweisen).

Vorliegend überfuhr der Berufungsführer die Sicherheitslinie nach eigenen Angaben vorsätzlich, um einen Termin nicht zu verpassen und um eine ihm nahe stehende Person wegen seines Verbleibs nicht in Sorge zu versetzen. Er lässt indessen ausführen, dass er aufgrund der unfallbedingten, wechselseitigen Verkehrsführung und der bestehenden Platz- und Sichtverhältnisse davon habe ausgehen dürfen, das Wendemanöver in einem Zug und ohne Behinderung des Gegenverkehrs durchführen zu können.

Soweit der Berufungsführer zunächst ausführt, er habe während den verkehrsfreien Intervallen nicht mit Gegenverkehr rechnen müssen, kann ihm nicht gefolgt werden. Zwar nahm er wahr, dass ihm der Verkehr «in Wellen» entgegenkam; der Berufungsführer wusste zu diesem Zeitpunkt aber weder über den Grund der gestaffelten Verkehrsführung Bescheid, noch boten sich ihm Hinweise, gestützt auf welche er die Dauer eines Intervalls zuverlässig hätte abschätzen können. Vor diesem Hintergrund geht auch sein Argument fehl, es entspreche der allgemeinen Lebenserfahrung, dass nach einem Unfall nur vorsichtig beschleunigt werde. Der Beru-

fungsführer durfte nach dem Gesagten weder mit einer reduzierten Geschwindigkeit des Gegenverkehrs, noch mit gleichbleibenden Intervallen rechnen. Vielmehr wäre es aufgrund der bereits erwähnten erhöhten Gefahrensituation auf Autostrassen, den engen Platzverhältnissen, dem schwindenden Tageslicht und der Vielzahl anderer Verkehrsteilnehmer angezeigt gewesen, von einem entsprechenden Manöver abzusehen. Indem der Berufungsführer sein Fahrzeug unter den beschriebenen Umständen über die doppelte Sicherheitslinie wendete, zog er die vorliegende Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht (vgl. auch pag. 70 Z. 4 f.) und handelte entsprechend unbewusst fahrlässig.

Soweit der Berufungsführer angibt, er sei davon ausgegangen, sein Fahrzeug in einem Zug wenden zu können, ändert dies an der Beurteilung der Situation nichts. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass unter den gegebenen Umständen nicht davon ausgegangen werden durfte, das Wendemanöver in einem Zug zu vollziehen bzw. daraus höchstens eine unwesentlich geringere Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer resultiert hätte. Ein entsprechender Irrtum wäre für den Berufungsführer sodann ohne weiteres vermeidbar gewesen (Art. 13 Abs. 2 StGB).

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass das Bundesgericht Ausnahmen vom Verbot der Querung von Sicherheitslinien nur bei Vorliegen zwingender Gründe bejahete. Zu denken ist dabei an Hindernisse auf der Fahrbahn, welche die Weiterfahrt für eine unzumutbare Dauer verhindern, oder auch, wenn durch ein entsprechendes Manöver ein Unfall verhindert oder Unfallfolgen gemildert werden könnten (BGE 136 II 447 E. 3.3 mit Hinweisen). Die vom Berufungsführer gegenüber seinen Angehörigen verspürte Verpflichtung gründet nicht in einer verkehrsbedingten Notwendigkeit und kann entsprechend nicht rechtfertigend berücksichtigt werden.

11. Fazit

Nach dem Gesagten liegt weder eine auf besonderen Umständen beruhende, erklärbare Fehleinschätzung durch den Berufungsführer vor, die sein Verhalten in einem milderen Licht erscheinen lassen würde, noch war das Manöver aufgrund der Verkehrsbedingungen notwendig. Nach dem objektiven ist damit auch der subjektive Tatbestand erfüllt. Die Kammer schliesst sich der Beurteilung der Vorinstanz an, welche das Wendemanöver des Berufungsführers als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG qualifizierte.

IV. Strafzumessung

12. Allgemeines

Bezüglich der allgemeinen Ausführungen zur Strafzumessung kann vorab auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (S. 22 der Entscheidungsbegründung; pag. 120).

Gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG wird eine grobe Verkehrsregelverletzung mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft. Die Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS)

sehen für eine grobe Verkehrsregelverletzung eine Strafe ab 12 Strafeinheiten vor (Ziff. 1./I./2. der Richtlinien).

13. Tatkomponente

Der Berufungsführer schuf vorliegend eine erhöhte abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Wie die Vorinstanz zutreffend ausführte, fehlte zu einer konkreten Gefährdung allerdings nur wenig. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens, der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und der eingeschränkten Sichtverhältnisse, war die Anzahl der potentiell gefährdeten Verkehrsteilnehmer relativ hoch.

Der Berufungsführer leitete das Wendemanöver über die doppelte Sicherheitslinie zwar direktvorsätzlich ein, schätzte aber das damit verbundene Gefährdungspotential falsch ein und handelte damit «nur» unbewusst fahrlässig. Auch wenn die von ihm beschriebene persönliche Notsituation ein entsprechendes Manöver nicht zu rechtfertigen vermag, legt sie doch den Schluss nahe, dass der Berufungsführer primär unbedacht und mit minimaler krimineller Energie handelte.

Mit der Vorinstanz ist somit von einem leichten Tatverschulden auszugehen.

14. Täterkomponente

Der Berufungsführer hat keine Vorstrafen, was allerdings nicht strafmindernd zu berücksichtigen ist, sondern vorausgesetzt werden darf.

Wie die Vorinstanz weiter zutreffend ausführte, verhielt sich der Berufungsführer seit der ersten polizeilichen Kontaktaufnahme kooperativ und gestand die Widerhandlung ohne Umschweife ein. Er erleichterte damit die Strafverfolgung erheblich.

15. Fazit Strafe und Verbindungsbusse

Mit der Vorinstanz erachtet die Kammer eine Strafe von 12 Strafeinheiten als angemessen. Vor dem Hintergrund der ebenfalls auszusprechenden Verbindungsbusse entfallen 10 Strafeinheiten auf die Geldstrafe. Die Tagessatzhöhe wird auf CHF 100.00 bestimmt, wobei für die Bestimmung auf die vorinstanzlichen Erwägungen (S. 24 der Entscheidungsbegründung; pag. 122) verwiesen werden kann. Die Strafe ist angesichts der Tatsache, dass sich der Berufungsführer noch nie etwas hat zu Schulden kommen lassen, bedingt auszusprechen (Art. 42 Abs. 1 StGB). Die Probezeit ist auf 2 Jahre festzusetzen (Art. 44 Abs. 1 StGB).

Gemäss Art. 42 Abs. 4 StGB kann eine bedingte Geldstrafe mit einer unbedingten Geldstrafe oder einer Busse nach Art. 106 StGB verbunden werden. Die VBRS-Richtlinien sehen für grobe Verkehrsregelverletzungen auf Autobahnen eine Verbindungsbusse von mind. CHF 500.00 vor (Ziff. 1./I./2. der Richtlinien). Diese Bussehöhe ist vorliegend angemessen. Aufgrund der Schnittstellenproblematik wird die Ersatzfreiheitsstrafe entsprechend der Empfehlung in den VBRS-Richtlinien, jedoch entgegen der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, aber unter Berücksichtigung des Verschlechterungsverbot auf 2 Tage festgesetzt (Art. 42 Abs. 4 i.V.m. Art. 106 Abs. 2 StGB i.V.m. Ziff. 3 der Vorbemerkungen zu Teil I der Richtlinien).

V. Kosten und Entschädigung

Die beschuldigte Person trägt die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO haben die Parteien die Kosten des Rechtsmittelverfahrens nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens zu tragen.

Der Berufungsführer unterliegt im oberinstanzlichen Verfahren und wird wegen grober Verkehrsregelverletzung verurteilt. Folglich hat er sowohl die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 1'920.00, als auch die oberinstanzlichen Verfahrenskosten, ausmachend CHF 800.00, zu tragen.

Zufolge seiner Verurteilung ist dem Berufungsführer keine Entschädigung auszurichten.

VI. Dispositiv

Die 2. Strafkammer erkennt:

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

Der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 17. November 2014 in Worben auf der Autostrasse A6 Nord, Abschnitt Lyss Nord - Brügg, durch Wenden des Personenwagens über die doppelte Sicherheitslinie,

und in Anwendung der Artikel

34, 42 Abs. 1 und 4, 44 Abs. 1, 47, 106 StGB

27 Abs. 1, 34 Abs. 1 und 2, 43 Abs. 3, 90 Abs. 2 SVG

76 Abs. 6 lit. a SSV

36 Abs. 1 VRV

426 und 428 StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe von 10 Tagessätzen zu CHF 100.00**, ausmachend total CHF 1'000.00.

Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.

2. Zu einer **Verbindungsbusse von CHF 500.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 2 Tage festgesetzt.
3. Zu den **erstinstanzlichen Verfahrenskosten**, bestimmt auf **CHF 1'920.00**.
4. Zu den **oberinstanzlichen Verfahrenskosten**, bestimmt auf **CHF 800.00**.

II.

Zu eröffnen:

- dem Beschuldigten/Berufungsführer, v.d. Rechtsanwalt B. _____
- der Generalstaatsanwaltschaft

Mitzuteilen:

- der Vorinstanz
- der Koordinationsstelle Strafregister (nur Dispositiv)
- dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (nur Dispositiv)

Bern, 10. Juli 2017

Im Namen der 2. Strafkammer

Die Präsidentin:

Oberrichterin Bratschi

i.V. Oberrichter Schmid

Der Gerichtsschreiber:

Neuenschwander

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung der schriftlichen Begründung beim Bundesgericht, Av. du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in Strafsachen gemäss Art. 39 ff., 78 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110) geführt werden. Die Beschwerde muss den Anforderungen von Art. 42 BGG entsprechen.