

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 17 115

Bern, 23. Oktober 2017

Besetzung

Oberrichter Vicari (Präsident), Oberrichter Guéra,
Oberrichterin Hubschmid
Gerichtsschreiberin Bank

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 Oberland (Einzelgericht) vom 11.1.2017 (PEN 2016 259)

Erwägungen:

I. Formelles

1. Erstinstanzliches Urteil

Das Regionalgericht Oberland (Einzelgericht) erkannte mit Urteil vom 11.1.2017 Folgendes (pag. 58 ff.):

I.

A._____ wird schuldig erklärt:

der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 08.10.2015 auf der Autobahn A6 Süd Richtung Spiez,

und in Anwendung der Art.

34 Abs. 1+2, 42 Abs. 1+4, 44 Abs. 1, 47 StGB

12 Abs. 1 VRV

34 Abs. 4, 90 Ziff. 2 SVG

Art. 426 Abs. 1 StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von 12 Tagessätzen zu CHF 150.00, ausmachend total **CHF 1'800.00**.

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 4 Tage festgesetzt.

3. Zu den **Verfahrenskosten**, sich zusammensetzend aus Gebühren der Staatsanwaltschaft von CHF 600.00 und Gebühren des Gerichts von CHF 1'000.00, insgesamt bestimmt auf **CHF 1'600.00**.

Wird keine schriftliche Begründung verlangt, reduziert sich die Gebühr um CHF 600.00. Die **reduzierten Verfahrenskosten** betragen damit **CHF 1'000.00**.

[...]

2. Berufung

Gegen das erstinstanzliche Urteil vom 11.1.2017 meldete A._____ (nachfolgend der Beschuldigte), vertreten durch Rechtsanwalt B._____, am 20.1.2017 frist- und formgerecht die Berufung an (pag. 63).

In der frist- und formgerechten Berufungserklärung vom 7.4.2017 bestätigte Rechtsanwalt B._____ die vollumfängliche Berufung gegen das erstinstanzliche Urteil vom 11.1.2017. Er beantragte, den Beschuldigten der einfachen Verkehrsregelverletzung, am 8.10.2015 auf der Autobahn A6 Süd Richtung Spiez begangen, schuldig zu sprechen und zu einer Busse in der Höhe von CHF 1'000.00 zu verurteilen. Die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von insgesamt CHF 1'600.00 seien dem Beschuldigten zur Hälfte aufzuerlegen. Ferner sei ihm eine reduzierte Parteientschädigung für das erstinstanzliche Verfahren in der Höhe von CHF 2'146.10 zuzusprechen. Rechtsanwalt B._____ erklärte zudem, mit der Durchführung

des schriftlichen Verfahrens im Sinne von Art. 406 Abs. 2 der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO; SR 312.0) einverstanden zu sein (pag. 87 f.).

Die Generalstaatsanwaltschaft verzichtete mit Schreiben vom 19.4.2017 auf die Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren (pag. 93).

Mit Verfügung vom 19.4.2017 ordnete die Verfahrensleitung die Durchführung des schriftlichen Verfahrens an und setzte Rechtsanwalt B._____ Frist zur Zustellung der Berufungsbegründung (pag. 95).

Rechtsanwalt B._____ reichte am 15.5.2016 [recte: 15.5.2017] fristgerecht die schriftliche Berufungsbegründung ein (pag. 107 ff.), woraufhin mit Verfügung vom 16.5.2017 der Schriftenwechsel als abgeschlossen erachtet wurde (pag. 115 f.).

Mit Eingabe vom 22.5.2017 reichte Rechtsanwalt B._____ seine Honorarnote zu den Akten (pag. 117 f.).

Von Amtes wegen wurden der aktuelle Strafregisterauszug vom 26.4.2017 (pag. 102), der aktuelle ADMAS-Auszug vom 25.4.2017 (pag. 100) sowie der Bericht über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Beschuldigten vom 28.4.2017 (pag. 104 f.) eingeholt.

3. Anträge der Parteien

Rechtsanwalt B._____ beantragte namens und im Auftrag des Beschuldigten am 15.5.2016 [recte: 15.5.2017] Folgendes (pag. 108; pag. 112 f.):

- 1) Es sei unter Aufhebung des Urteils PEN 16 259 des Regionalgerichts Oberland, Gerichtspräsident C._____, vom 22. Januar 2017 [recte: 11. Januar 2017], Dispositiv Ziff. I.1 und 2. dahingehend abzuändern, dass „A._____ wird schuldig erklärt der einfachen Verkehrsregelverletzung, begangen am 08.10.2015 auf der Autobahn A6 Süd Richtung Spiez und A._____ ist zu einer Busse von CHF 1'000.00 zu verurteilen“.
- 2) Es sei unter Aufhebung des Urteils PEN 16 259 des Regionalgerichts Oberland, Gerichtspräsident C._____, vom 22. Januar 2017 [recte: 11. Januar 2017], Dispositiv Ziff. I.3 dahingehend abzuändern, dass „Die Verfahrenskosten, sich zusammensetzend aus Gebühren der Staatsanwaltschaft von CHF 600.00 und Gebühren des Gerichts von CHF 1'000.00, insgesamt bestimmt auf CHF 1'600.00 werden dem Beschuldigten zur Hälfte, insgesamt CHF 800.00, auferlegt.“ Es sei dem Berufungsführer eine reduzierte Parteientschädigung für das erstinstanzliche Verfahren in Höhe von CHF 2'146.10 (inkl. Auslagen und MWST) zu Lasten des Kantons zuzusprechen.

4. Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer

Die Kammer hat infolge der umfassenden Berufung durch den Beschuldigten sämtliche ihn belastenden Urteilspunkte zu überprüfen. Sie ist dabei aufgrund der alleinigen Berufung durch den Beschuldigten an das Verschlechterungsverbot (auch «Verbot der reformatio in peius» genannt) nach Art. 391 Abs. 2 StPO gebunden und hat bei der Überprüfung des Urteils volle Kognition (Art. 398 Abs. 2 StPO).

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

5. Vorwurf gemäss Strafbefehl und vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung

Dem Beschuldigten wird im Strafbefehl vom 5.4.2016 vorgeworfen, sich der groben Verkehrsregelverletzung, begangen am 8.10.2015, 18.21 Uhr, auf der Autobahn A6 Süd Richtung Spiez schuldig gemacht zu haben. Der Beschuldigte habe als Lenker eines Personenwagens beim Hintereinanderfahren auf einer ausgewerteten Messstrecke von 414 Metern einen nicht ausreichenden Abstand zwischen 0.38 bis 0.51 Sekunden eingehalten (ViDistA-Auswertung; pag. 28).

Auf Antrag von Rechtsanwalt B._____ machte die Vorinstanz anlässlich der Hauptverhandlung vom 11.1.2017 einen Vorbehalt im Sinne von Art. 344 StPO, den angeklagten Sachverhalt auch unter dem Gesichtspunkt der einfachen Verkehrsregelverletzung zu würdigen (pag. 54).

Die Vorinstanz erachtete den angeklagten Sachverhalt als erstellt. Der Beschuldigte habe keine Anstalten gemacht, die Geschwindigkeit zu reduzieren bzw. den Abstand zum vor ihm fahrenden Fahrzeug zu vergrössern (pag. 74, S. 6 der erstinstanzlichen Entscheidebegründung).

6. Unbestrittener/bestrittener Sachverhalt

Der Beschuldigte bestreitet nicht, am 8.10.2015, um 18.21 Uhr mit seinem Personenwagen auf der Überholspur der A6 Süd Richtung Spiez gefahren zu sein und im Verlauf dieser Fahrt auf einer ausgewerteten Messstrecke von ca. 414 Metern bzw. für die Dauer von 14.25 Sekunden einen nicht ausreichenden Abstand von 0.38 bis 0.51 Sekunden eingehalten zu haben (vgl. pag. 72, S. 4 der erstinstanzlichen Entscheidebegründung).

Bestritten ist hingegen, ob der dem Beschuldigten vorausfahrende Personenwagen die Geschwindigkeit unverhofft und zu stark reduziert hatte. Ferner behauptet der Beschuldigte, er habe den Abstand zum vorderen Auto nicht reduzieren können, weil er ansonsten selbst zu stark hätte abbremsen müssen, damit den Verkehr hinter sich gefährdet hätte und langsamer als die Fahrzeuge auf der rechten Autobahnspur gefahren wäre.

7. Beweismittel

Der Kammer liegen die Einvernahmen des Beschuldigten bei der Staatsanwaltschaft vom 3.8.2016 (pag. 38 ff.) und anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 11.1.2017 (pag. 55) vor.

Ferner befinden sich der Anzeigerapport vom 15.10.2015 (pag. 1 ff.) und der ViDistA-Auswertungsbericht vom 9.10.2015 (pag. 4 ff.) inkl. Videoaufnahme (pag. 8) bei den Akten.

8. Ausführungen der Verteidigung

Die Verteidigung bringt oberinstanzlich zusammengefasst vor, die Vorinstanz habe den Sachverhalt unrichtig festgestellt bzw. die festgestellten Tatsachen unrichtig gewichtet. Der Beschuldigte habe erklärt, er habe nicht mehr bremsen können. Aus

diesem Blickwinkel sei es nachvollziehbar und bestätige die Aussagen des Beschuldigten, dass in der Videoaufzeichnung keine Bremslichter ersichtlich seien. Die in der Videoaufzeichnung gemessenen Fahrzeuge hätten sich auf der linken Spur mit einer Geschwindigkeit um die 105 km/h fortbewegt. Im Vergleich zum Lieferwagen auf der rechten Spur sei der Unterschied der Geschwindigkeiten nicht gross und liege wohl nur um die 10 km/h. Der Beschuldigte wäre durch das Abbremsen daher langsamer gefahren als die Fahrzeuge auf der rechten Spur (pag. 108 f.).

Der Beschuldigte habe auf der aufgezeichneten Strecke nicht mehr bremsen können. Das vorausfahrende Fahrzeug habe seine Geschwindigkeit reduziert – das sei dem ViDistA-Auswertungsbericht zu entnehmen. Denn der Abstand zwischen den beiden Autos schwanke. Zu Beginn habe dieser 0.44 Sekunden, danach 0.38 Sekunden betragen und sich dann wieder vergrössert. Damit sei belegbar, dass sich der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen reduziert habe, weil das vorausfahrende Fahrzeug gebremst habe. Der Beschuldigte könne sein Fahrzeug auch bremsen, ohne das Bremspedal bedienen zu müssen. Im Übrigen beziehe sich die Aussage des Beschuldigten, das vorausfahrende Fahrzeug habe gebremst, auf die Sequenz vor Aufzeichnung der ViDistA-Aufnahme. Daher seien die beiden Fahrzeuge zu Beginn der Aufnahme bereits so dicht nacheinander gefahren. Ob das vorausfahrende Fahrzeug effektiv nicht gebremst habe, sei auf der Aufnahme nicht ersichtlich – die Rücklichter und das zentrale Bremslicht seien auf der Aufnahme durch den Personenwagen des Beschuldigten teilweise verdeckt (pag. 109).

In dubio sei von folgendem Sachverhalt auszugehen (pag. 109 f.):

Der Berufungsführer befuhr mit seinem Personenwagen des Herstellers AUDI, Modell A3 _____, und dem Kontrollschild BE _____ am Donnerstag, den 08. Oktober 2015 um 18.21 Uhr die Autobahn A6 Süd R Spiez [35.210-38.390] (Spiez), Km 036.500. Auf dieser Strecke näherte sich von hinten [recte: hinten] kommend ein anderes Fahrzeug welches der Berufungsführer auf der Überholspur vorbeiliess. Daraufhin wechselte der Berufungsführer wieder auf die Überholspur, auf welcher das überholende Fahrzeug ohne ersichtlichen Grund die Geschwindigkeit merklich verringerte. Der zwischen dem Berufungsführer und dem vorausfahrenden Personenwagen bestandene Sicherheitsabstand verringerte sich hierdurch. Ein ebenfalls auf der gleichen Strecke auf der rechten Spur fahrendes ziviles Polizeifahrzeug schloss sich den beiden Fahrzeugen auf der Überholspur an und setzte sich anlässlich des [recte: der] für eine Videoaufzeichnung notwendigen Hinterherfahrts relativ dicht hinter das Fahrzeug des Berufungsführers. Zu diesem Zeitpunkt fuhren die beiden Fahrzeuge etwas mehr als 100 km/h. Im weiteren Verlauf der Fahrtstrecke wurde durch das Polizeifahrzeug aufgezeichnet, dass die beiden Fahrzeuge an einem auf der rechten Spur fahrenden Lieferwagen mit geringerer Geschwindigkeit überholen. Das vor dem Berufungsführer fahrende Fahrzeug verringerte weiterhin die Geschwindigkeit und aufgrund des hinter dem Berufungsführer zwischenzeitlich aufgeschlossenen Fahrzeug konnte der Berufungsführer nicht bremsen, ohne einerseits das hintere Fahrzeug zu einer Bremsung zwingen zu müssen, als auch andererseits die Geschwindigkeit derart merklich zu verringern, dass die Fahrzeuge auf der rechten Spur schneller gefahren wären, als der Berufungsführer auf der Überholspur. Aus diesem Grund entschied sich der Berufungsführer dafür, nicht zu bremsen, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden, zumal in Bezug auf das vorausfahrende Fahrzeug kein Hindernis auf der Überholspur ersichtlich war. Kurz danach wechselte das vorausfahrende Fahrzeug auf die rechte Spur.

9. Würdigung durch die Kammer

Der Beschuldigte führte anlässlich seiner Einvernahme vom 3.8.2016 bei der Staatsanwaltschaft aus, er sei an diesem Tag auf der A6 auf der linken Spur gefahren. Vor Beginn der Aufnahme sei er auf die rechte Spur gewechselt, um ein Auto vorbeifahren zu lassen. Nachdem er zurück auf die linke Spur gefahren sei, habe das Auto vor ihm gebremst. Weiter vorne sei wohl jemand rausgefahren und daher habe das voranfahrende Auto stärker als nötig gebremst. Er habe danach den Abstand nicht wieder verlängert, weil er damit gerechnet habe, dass das vordere Auto wieder beschleunige. Für ihn sei nicht ersichtlich gewesen, warum dieses die Geschwindigkeit stärker als notwendig reduziert habe. Ferner habe das vordere Auto nicht rechtzeitig nach rechts geblinkt, weshalb er den Abstand nicht vergrössert habe (pag. 39, Z. 30 ff.). Vor dem vorausfahrenden Auto sei Platz gewesen. Er habe den Eindruck gehabt, nachdem der LKW rausgefahren sei, habe das vordere Auto wieder beschleunigt. Es sei nicht ersichtlich gewesen, dass das vordere Auto rechts habe wegfahren wollen. Dieses habe die Geschwindigkeit einfach reduziert (pag. 40, Z. 56 ff.). Für das vordere Auto habe kein Grund bestanden, so langsam zu fahren (pag. 40, Z. 64 f.). Wenn er selber auf der linken Spur langsamer gefahren wäre, hätte er den Verkehr hinter sich gefährdet. Zudem hätte er langsamer fahren müssen, als die Fahrzeuge auf der rechten Spur (pag. 40, Z. 70 ff.).

Bei der Einvernahme während der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 11.1.2017 erklärte der Beschuldigte, er sei auf der linken Spur gefahren, habe einem nachfolgenden Fahrzeug Platz gemacht und sei danach wieder auf die linke Spur gefahren. Ein LKW sei dann auf die linke Spur gefahren und er sei davon ausgegangen, dass das Fahrzeug vor ihm deshalb die Geschwindigkeit reduziert habe. Dieses Fahrzeug habe aber ziemlich stark abgebremst, mehr als es nötig gewesen sei, daher sei er aufgefahren. Er hätte sonst stark abbremesen müssen, um den Abstand wieder herstellen zu können. Das habe er nicht gemacht, weil ein Fahrzeug (das Polizeiauto) bereits hinter ihm gefahren sei. Ferner wäre er bei stärkerem Bremsen langsamer gefahren als die Fahrzeuge auf der rechten Spur. Die Situation sei für ihn unübersichtlich und stressig gewesen (pag. 55, Z. 11 ff.).

Auf der Videoaufzeichnung (ViDistA) vom 8.10.2015 ist allerdings folgende Verkehrssituation zu erkennen (pag. 8):

Zu Beginn der Sequenz folgt der Beschuldigte mit seinem Audi A3 (BE _____) einem anderen Audi A3 (nachfolgend vorderes Fahrzeug) auf der linken Spur. Der Beschuldigte folgt dem vorderen Fahrzeug bereits mit einem relativ geringen Abstand. Weiter ist ersichtlich, dass auf der linken Spur vor dem vorderen Fahrzeug zwei (bzw. zeitweise drei) Personenwagen und zuvorderst ein roter LKW fahren. Der rote LKW zieht anfangs der Sequenz (ca. 18:21:09 Uhr) auf die rechte Spur. Das vordere Fahrzeug fährt immer näher an die beiden vorderen Fahrzeuge, bis es schliesslich ganz aufschliesst. Kurz später fährt das vordere Fahrzeug ebenfalls auf die rechte Spur. Dabei blinkt es effektiv erst relativ kurz vor dem Spurenwechsel. Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der linken Spur beträgt während der Aufnahme durchgehend zwischen 103 und 111 km/h (ohne Abzug und gemäss Geschwindigkeitsmessung des folgenden Polizeifahrzeugs) bzw. der Beschuldigte fährt durchschnittlich 104 km/h (pag. 4). Nachdem das vordere Fahrzeug auf die

rechte Spur wechselt, beschleunigt der Beschuldigte bis auf rund 129 km/h (ohne Abzug und gemäss Geschwindigkeitsmessung des folgenden Polizeifahrzeugs).

Entgegen den Behauptungen des Beschuldigten war die Verkehrssituation verhältnismässig übersichtlich. Während der gemessenen Strecke von ca. 414 Metern bzw. 14.25 Sekunden befand er sich in einer leichten Linkskurve. Die voranfahrenden Autos waren gut zu erkennen. Der Beschuldigte bestätigte denn auch selbst, den roten LKW und dessen Spurenwechsel wahrgenommen zu haben. Folglich ist es naheliegend, dass der Beschuldigte auch die weiteren zwei bzw. zeitweise drei Fahrzeuge zwischen dem roten LKW und dem vorderen Fahrzeug wahrnahm, zumal diese auch auf der Videoaufnahme bestens ersichtlich sind.

Entsprechend dem Gesagten musste dem Beschuldigten der Grund für die angepasste Geschwindigkeit des vorderen Fahrzeuglenkers bewusst gewesen sein. Denn Letzterer schloss auf die vor ihm fahrenden Fahrzeugen auf und hatte keine Möglichkeit, schneller zu fahren. Der Videoaufnahme können keine Bremslichter des vorderen Fahrzeugs entnommen werden. Ob das vordere Fahrzeug während der Videosequenz leicht gebremst hat (als dessen Bremslichter vom Fahrzeug des Beschuldigten verdeckt waren) kann mit Verweis auf die rechtliche Würdigung (vgl. Ausführungen Ziff. 11 hiernach) offen gelassen werden. Jedenfalls kann ausgeschlossen werden, dass das vordere Fahrzeug grundlos oder brüsk abgebremst hat, zumal sich dessen Geschwindigkeit nicht massgeblich reduzierte. Zudem ergibt sich der Grund für die Geschwindigkeit des vorderen Fahrzeugs zweifelsfrei aus der fraglichen Verkehrssituation.

Obwohl der Beschuldigte selbst angab, den roten LKW auf der linken Spur wahrgenommen zu haben, reduzierte er die Geschwindigkeit bzw. vergrösserte er den Abstand zum vorderen Fahrzeug während rund 14.25 Sekunden bei einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 104 km/h nachweislich nicht. Der Beschuldigte hätte nur vom Gas gehen müssen, um den Abstand wieder zu vergrössern bzw. die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs merklich zu reduzieren. Ein leichtes Abbremsen wäre ebenfalls möglich gewesen. Dies hat er nachweislich nicht getan, zumal die Bremslichter seines Fahrzeugs nicht aufleuchteten. Er traf folglich keine Anstalten, den Abstand zum vorderen Auto wieder zu vergrössern.

Ferner betrug der Abstand zum vorderen Fahrzeug während den gesamten 14.25 Sekunden zwischen 11.03 und 14.84 Meter (0.38 bis 0.51 Sekunden). Zu Beginn der Videosequenz (770.09 Sekunden) betrug der Abstand 12.74 Meter, später (774.79 Sekunden) 11.03 Meter. Daraufhin wurde der Abstand mit bis zu 14.84 Metern etwas grösser (782.17 Sekunden). Der Beschuldigte reduzierte zum Schluss der Aufnahme den Abstand allerdings erneut auf 12.26 Meter (784.31 Sekunden; pag. 7). Entsprechend blieb der Beschuldigte konstant auf dem Gas bzw. folgte dem vorderen Auto durchgehend mit einem unzureichenden Abstand, der sich gegen Ende der Aufnahme sogar erneut reduzierte. Auch hier kann mit Verweis auf die rechtliche Würdigung offen gelassen werden, ob die Reduktion des Abstands auf ein allfälliges Bremsen des vorderen Fahrzeugs zurückzuführen ist (vgl. Ausführungen Ziff. 11 hiernach). Der Beschuldigte bemühte sich offensichtlich nicht, den Abstand wieder zu vergrössern. Dies gilt umso mehr, als er unmittelbar nach dem Spurenwechsel des vorderen Fahrzeugs auf bis zu 129 km/h beschleunigte.

Zusammenfassend war die Verkehrssituation übersichtlich und gut erkennbar. Der rote LKW auf der linken Fahrbahn war gut ersichtlich – dies bestätigte der Beschuldigte denn auch selbst. Der Beschuldigte musste folglich damit rechnen, dass sich die Geschwindigkeit auf der linken Fahrbahn reduzieren würde. Ferner befanden sich zwischen dem vorderen Fahrzeug und dem roten LKW noch weitere Fahrzeuge – welche (soweit ersichtlich) allesamt einen genügenden Abstand einhalten konnten bzw. in der Lage waren, die angepasste Geschwindigkeit zu fahren. Für den Beschuldigten hätte erkennbar sein müssen, dass das vordere Auto nach Aufschliessen an die voranfahrenden Fahrzeuge auf der linken Spur nicht schneller hätte fahren können. Der Beschuldigte fuhr dem vorderen Auto während 14.25 Sekunden mit einem Abstand von 11.03 bis 14.84 Metern bzw. 0.38 bis 0.51 Sekunden nach, ohne Anstalten zu treffen, seine Geschwindigkeit zu reduzieren bzw. den ausreichenden Abstand einzuhalten. Er trat weder auf die Bremse (es sind eindeutig keine Bremslichter ersichtlich) noch ging er lange genug vom Gas. Zum Schluss reduzierte er den Abstand gegenüber dem vorderen Fahrzeug erneut, um schliesslich nach dessen Abbiegen auf die rechte Spur erheblich zu beschleunigen. Als erfahrener Automobilist mit rund 29 Jahren Fahrerfahrung wusste er zweifellos um die Risiken des nicht ausreichenden Abstands. Dies gilt umso mehr, als er argumentierte, aufgrund des Abstands zum hinteren Fahrzeug nicht gebremst zu haben.

III. Rechtliche Würdigung

10. Ausführungen der Verteidigung

Rechtsanwalt B._____ führte aus, der subjektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) sei nicht rechtsgenügend erwiesen. Der Beschuldigte habe nicht grob fahrlässig oder «bedenkenlos» gehandelt. Der Beschuldigte habe auf einer Strecke von 414 Metern kurzfristig eine Entscheidung treffen müssen, wobei sämtliche andere Optionen ebenfalls mit einer Gefährdung eines anderen Verkehrsteilnehmers bzw. dem Verstoß gegen eine Verkehrsregel verbunden gewesen seien. Der Beschuldigte habe nicht bremsen können, ohne den nachfolgenden Verkehr zu gefährden oder ohne dabei nicht gleichzeitig die Geschwindigkeit auf der Überholspur unter die auf der Normalspur gefahrene Geschwindigkeit zu verringern. Die Aufzeichnung der Wegstrecke von 414 Metern sowie die Tatsache, dass sich der Abstand zwischen den beiden aufgezeichneten Fahrzeugen zumindest kurzzeitig weiter verringert habe, spreche dafür, dass der Beschuldigte gehandelt habe, wie er es für richtig gehalten habe. Er habe nicht bedenkenlos gehandelt. Dem Beschuldigten sei auf dieser Wegstrecke bzw. der Zeit von 14.25 Sekunden gar nichts anderes übrig geblieben, als die Fahrt fortzusetzen. Vor dem vorausfahrenden Auto sei auch kein Hindernis ersichtlich gewesen, so dass der Beschuldigte darauf habe vertrauen dürfen, dieses werde nicht unerwartet und ohne Grund bremsen.

Der Beschuldigte habe zwar objektiv eine schwere Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG begangen, diese aber nicht willentlich und wissentlich verursacht. Es handle sich um eine Verkettung von gleich mehreren widrigen

Umständen, welche auch bei der Wahl einer anderen Möglichkeit die Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern umfasst hätte (pag. 111 f.).

11. **Ausreichender Abstand (Art. 34 Abs. 4 i.V.m. 90 Abs. 2 SVG)**

Art. 34 Abs. 4 SVG normiert das Gebot genügenden Abstands gegenüber allen Strassenbenützern, nicht nur beim Kreuzen, Überholen und Nebeneinanderfahren, sondern namentlich auch beim Hintereinanderfahren. Art. 12 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 174.11) konkretisiert, was ein ausreichender Abstand beim Hintereinanderfahren ist: Der Abstand ist so zu wählen, dass der nachfolgende Fahrzeugführer auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs (also auch bei einer Notbremsung) rechtzeitig halten kann. Die Vorschrift von Art. 34 Abs. 4 SVG richtet sich klar an den nachfolgenden Fahrzeugführer (MAEDER, in: Basler Kommentar zum SVG, 1. Aufl. 2014, N. 48 zu Art. 34). Rechtzeitig halten kann man, wenn es nicht zu einer Kollision mit dem voranfahrenden Fahrzeug kommt und auch andere nicht gefährdet werden (MAEDER, in: Basler Kommentar zum SVG, 1. Aufl. 2014, N. 49 zu Art. 34). Das überraschende Bremsen schliesst ein bruskes Bremsen mit ein. Wenn der Abstand verringert wird, weil bspw. das voranfahrende Fahrzeug seine Geschwindigkeit reduziert, so muss der Nachfolgende seine Geschwindigkeit anpassen, um den genügenden Abstand so rasch wie möglich wiederherzustellen. Dabei hat er aber seinerseits auf den nachfolgenden Verkehr Rücksicht zu nehmen und darf nicht ohne Not bruske Bremsen (vgl. Art. 12 Abs. 3 VRV; MAEDER, in: Basler Kommentar zum SVG, 1. Aufl. 2014, N. 59 zu Art. 34). Dieser Artikel erfasst nach seinem Wortlaut nur das freiwillige und voraussehbare Halten. An der Freiwilligkeit und möglichen Rücksichtnahme gebietet es, wenn ein Fahrzeuglenker wegen äusseren Umständen, bspw. verkehrsbedingt durch einen anderen Verkehrsteilnehmer, wegen eines plötzlich auf der Fahrbahn auftauchenden Hindernisses, durch Verkehrsregelung oder aus fahrzeugtechnischen Gründen sofort bremsen muss. Bruskes Bremsen und Halten sind gemäss Art. 12 Abs. 2 VRV nur gestattet, wenn kein Fahrzeug folgt und im Notfall. Ein Notfall im Sinne dieser Bestimmung liegt immer vor, wenn wegen eines plötzlich auftauchenden Hindernisses aus Sicherheitsgründen sofort gebremst werden muss. Erforderlich ist kein zwingender Grund, da lediglich das unnötige plötzliche Anhalten untersagt ist (Urteil des Bundesgerichts 6B_764/2016 vom 24.11.2016 E. 1.3).

Was unter einem «ausreichenden Abstand» im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG zu verstehen ist, hängt von den gesamten Umständen ab. Dazu gehören unter anderem die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie die Beschaffenheit der beteiligten Fahrzeuge (BGE 131 IV 133 E. 3.1). Als Faustregel hat sich etwa ein Abstand von 2 Sekunden oder vom halben Tacho (d.h. ein Abstand von halb so vielen Metern, wie die Geschwindigkeit in km/h beträgt; entspricht 1.8 Sekunden) herausgebildet. Auch wenn den Faustregeln keine absolute Bedeutung zukommen kann (MAEDER, in: Basler Kommentar zum SVG, 1. Aufl. 2014, N. 57 f. zu Art. 34), dienen sie immerhin als Richtwert (BGE 131 IV 133 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_92/2015 vom 27.5.2015 E. 1.3.1). Für die Beurteilung, ob eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen ist, wird auf Autobahnen als Richtschnur die Regel «1/6-Tacho» bzw. ein Abstand von 0.6 Sekunden herangezogen (BGE 131

IV 133 E. 3.2.2; Urteile des Bundesgerichts 6B_92/2015 vom 27.5.2015 E. 1.3.1; 6B_593/2013 vom 22.10.2013 E. 2.3.2; 6B_127/2012 vom 3.9.2012 E. 3.1; 6B_1014/2010 vom 12.5.2011 E. 3.5).

Der Beschuldigte fuhr dem vorderen Fahrzeug während 14.25 Sekunden mit einem Abstand von 0.38 bis 0.51 Sekunden nach. Der Beschuldigte ist als nachfolgender Fahrzeugführer gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG i.V.m. Art. 12 Abs. 1 VRV verpflichtet, einen ausreichenden Abstand zum vorderen Fahrzeug einzuhalten, auch wenn dieses seine Geschwindigkeit reduziert. Der Abstand von 0.38 bis 0.51 Sekunden ist nach der obgenannten Rechtsprechung für Autobahnen deutlich zu gering. Ein rechtzeitiges Bremsmanöver wäre für den Beschuldigten bei diesem Abstand nicht mehr möglich gewesen.

Nach Art. 90 Abs. 2 SVG wird, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln ernstlich eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft. Der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ist erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiver Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich 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 zur Erfüllung des Tatbestandes, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (BGE 131 IV 133 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_520/2015 vom 24.11.2015 E. 1.3).

Grundsätzlich kann die Unterschreitung des gebotenen Abstands nach Art. 34 Abs. 4 i.V.m. Art. 90 SVG als einfache, grobe oder krasse Verkehrsregelverletzung qualifiziert werden. Bei einem Abstand von weniger als 0.6 Sekunden bzw. von weniger als 1/6 Tacho ist auch bei günstigen Verhältnissen eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen (MAEDER, in: Basler Kommentar zum SVG, 1. Aufl. 2014, N. 69 zu Art. 34).

Der Abstand zwischen dem Beschuldigten und dem vorderen Auto betrug während 14.25 Sekunden bei einer Geschwindigkeit von rund 104 km/h 0.38 bis 0.51 Sekunden bzw. 11.03 bis 14.84 Meter. 1/6 Tacho würde bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h einem Abstand von 16.6 Metern entsprechen. Der Beschuldigte hat diesen Abstand deutlich unterschritten und hätte bei einem überraschenden Bremsen des vorderen Fahrzeugs nicht mehr rechtzeitig halten können. Der Beschuldigte hat durch das Nichteinhalten eines genügenden Abstands die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ist erfüllt, was vom Beschuldigten zu recht nicht bestritten wurde.

Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, das heisst ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Diese ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrsregelwidrigen Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kann aber auch vorliegen, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht. Die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung setzt in die-

sem Fall voraus, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht (BGE 131 IV 133 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_520/2015 vom 24.11.2015 E. 1.3). 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 milderen Licht erscheinen lassen (Urteile des Bundesgerichts 6B_33/2015 vom 5.5.2015 E. 1.1; 6B_92/2015 vom 27.5.2015 E. 1.4). Dies gilt auch bei groben Verkehrsregelverletzungen durch ungenügenden Abstand (Urteile des Bundesgerichts 6B_593/2013 vom 22.10.2013 E. 2.4; 6B_92/2015 vom 27.5.2015 E. 1.4).

Vorliegend sind keine Gründe ersichtlich, die das Verhalten des Beschuldigten subjektiv weniger schwer erscheinen lassen können. Dieser anerkennt vielmehr, die Unterschreitung des genügenden Abstands erkannt zu haben. Die Verkehrssituation war übersichtlich und der Beschuldigte hätte die Geschwindigkeit reduzieren bzw. den Abstand zum vorderen Fahrzeug problemlos vergrössern können. Das vordere Fahrzeug bremste weder unverhofft noch übermässig stark ab. Vielmehr war die Geschwindigkeit des vorderen Fahrzeugs eindeutig verkehrsbedingt. Dennoch traf der Beschuldigte während 14.25 Sekunden keine Anstalten, den Abstand zum vorderen Fahrzeug wieder zu vergrössern. Der Beschuldigte kann sich nicht damit entlasten, nicht gewusst zu haben, dass das vordere Fahrzeug auf die rechte Spur habe wechseln wollen, weil dieses erst spät geblinkt habe. Denn der Spurwechsel des vorderen Fahrzeugs ändert nichts an der Möglichkeit und Verpflichtung des Beschuldigten, mit einer angepassten Geschwindigkeit einen ausreichenden Abstand zum vorderen Fahrzeug einzuhalten. Er hat sich der Geschwindigkeit des vorderen Fahrzeugs anzupassen, den ausreichenden Abstand stetig einzuhalten und nicht (ohne zu reagieren) Annahmen zur allfälligen Beschleunigung des vorderen Fahrzeugs zu treffen.

Warum der Beschuldigte trotz Erkennbarkeit der Verkehrssituation dem vorderen Fahrzeug mit diesem unzureichenden Abstand während 14.25 Sekunden folgte, ist nicht nachvollziehbar. Der Beschuldigte hätte wissen können und auch müssen, dass es heikel und gefährlich ist, bei einer Geschwindigkeit von rund 104 km/h mit einem Abstand von 0.38 bis 0.51 Sekunden dem vorderen Fahrzeug zu folgen. Trotzdem vertraute er darauf, dass sein Manöver keine Folgen hat. Der Beschuldigte wusste um die Gefahren seines Verhaltens, so begründete er sein Nichtabbremsen mit dem Abstand zum ihm folgenden Fahrzeug. Von diesem Wissen muss auf ein grob fahrlässiges Handeln geschlossen werden (vgl. Urteile des Bundesgerichts 6B_441/2015 vom 3.2.2016 E. 2.3.3; 6B_290/2015 vom 23.11.2015 E. 2.3.3; vgl. im Übrigen auch Ausführungen im nächsten Abschnitt). Durch das Nichtbedenken der durch seine Fahrweise geschaffenen Gefahr für fremde Interessen hat der Beschuldigte grob fahrlässig gehandelt.

Die Argumentation der Verteidigung, der Beschuldigte habe nicht bremsen können, weil ein Auto hinter ihm gefahren sei und er sonst langsamer als die Fahrzeuge auf der rechten Spur gefahren wäre, greift nicht. Die Pflicht, einen ausreichenden Abstand zu halten, betrifft den nachfolgenden Fahrzeugführer. Das dem Beschuldigten folgende Polizeiauto wäre folglich seinerseits bei einer allfälligen Temporeduk-

tion bzw. einem Abbremsen durch den Beschuldigten verpflichtet gewesen, den genügenden Abstand einzuhalten. Solange der Beschuldigte nicht ohne Not brüsk abgebremst hätte, hätte er sich rechtskonform verhalten, ohne den nachfolgenden Verkehr zu gefährden. Entgegen den Ausführungen der Verteidigung sind keine Gründe ersichtlich, weshalb es dem Beschuldigten nicht möglich gewesen wäre, zu bremsen – zumal der Abstand zum ihm folgenden Fahrzeug nicht derart gering war und eine angepasste Geschwindigkeitsreduktion gefahrenlos möglich gewesen wäre. Der Argumentation der Verteidigung zu folgen, hiesse, keine Geschwindigkeitsreduktion auf der Autobahn vornehmen zu dürfen, wenn weitere Fahrzeuge folgen. Die Bestimmung zum ausreichenden Abstand ermöglicht jedoch gerade, sicher auf Geschwindigkeitsschwankungen der vorderen Fahrzeuge zu reagieren und verpflichtet, den Abstand jeweils umgehend wieder herzustellen.

Der Beschuldigte kann sich auch nicht mit der Geschwindigkeit der Autofahrer auf der rechten Spur entlasten. Nur die jeweiligen Fahrzeugführer auf der rechten Spur trifft die Verpflichtung, nicht rechts zu überholen – folglich hätten nur diese um die angepasste Geschwindigkeit besorgt sein müssen.

Zusammenfassend hat sich der Beschuldigte nach Art. 90 Abs. 2 SVG in grob fahrlässiger Weise schuldig gemacht, indem er auf der Autobahn auf einer Strecke von ca. 414 Metern bzw. während 14.25 Sekunden einen nicht ausreichenden Abstand von 0.38 bis 0.51 Sekunden (11.03 bis 14.84 Metern) einhielt.

IV. Strafzumessung

12. Allgemeine Ausführungen

Es kann vorab auf die korrekten theoretischen Ausführungen der Vorinstanz zur Strafzumessung verwiesen werden (pag. 77 f., S. 9 f. der erstinstanzlichen Entscheidungsbegründung).

Die Kammer hat wie bereits erwähnt das Verbot der reformatio in peius zu beachten, weshalb sie an die Maximalstrafe von 12 Tagessätzen Geldstrafe zu CHF 150.00, ausmachend CHF 1'800.00, und einer Verbindungsbusse von CHF 500.00 mit Ersatzfreiheitsstrafe von 4 Tagen gebunden ist. Demgegenüber können in der Berechnung der Strafanteile für die einzelnen Delikte auch höhere Werte eingesetzt werden, als sie von der Vorinstanz verwendet wurden. Denn das Verschlechterungsverbot wirkt sich nur auf das Ergebnis, mithin das Dispositiv des Urteils aus, nicht auf dessen Begründung (BGE 139 IV 282 E. 2.6).

Die Strafkammern des Obergerichtes verfügen als Berufungsgericht über umfassende Kognition in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht (Art. 398 Abs. 2 und 3 StPO). Das gilt auch für die Strafzumessung, doch sind die Kammern bei gleichbleibenden Schuldsprüchen und vergleichbarer Gewichtung der übrigen Strafzumessungsfaktoren bezüglich einer allfälligen Abweichung von der durch die Vorinstanz festgelegten Sanktion zurückhaltend, da die erstinstanzlichen Gerichte von allen Aspekten des beurteilten Falles einen unmittelbaren Eindruck gewinnen und in bestimmten Deliktskategorien über eine reiche Praxis mit vielen Vergleichsmöglichkeiten verfügen. Für gleiche Schuldsprüche ist daher in solchen Fällen eine Kor-

rektur im Strafmass durch die Kammer nur angezeigt, wenn wesentliche Tat- oder Täterkomponenten oder Abstufungen unter Teilnehmern unberücksichtigt geblieben oder falsch gewürdigt worden sind oder wenn seit dem erstinstanzlichen Urteil wesentliche, die Strafzumessung beeinflussende Änderungen eingetreten sind.

13. **Konkrete Strafzumessung**

Die Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS-Richtlinien) sehen für das zu nahe Aufschliessen in den Fällen von Art. 90 Abs. 2 SVG eine Strafe ab 12 Strafeinheiten und eine Verbindungsbusse von mindestens CHF 500.00 vor (VBRS-Richtlinien S. 23, Stand 1.7.2017). Der Beschuldigte gefährdete mit seinem Verhalten Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer. Zu einem Verkehrsunfall kam es glücklicherweise nicht. Es ist allerdings einzig dem Zufall zu verdanken, dass das Manöver des Beschuldigten keine Folgen zeitigte. Der Beschuldigte fuhr auf einer Strecke von ca. 414 Metern bzw. während 14.25 Sekunden bei einer Geschwindigkeit von rund 104 km/h einem anderen Fahrzeug mit einem nicht ausreichenden Abstand von 0.38 bis 0.51 Sekunden (11.03 bis 14.84 Metern) nach. Er befand sich auf der gut befahrenen Autobahn bei relativ viel Verkehr, jedoch verhältnismässig übersichtlichen Verkehrsverhältnissen. Er traf während 14.25 Sekunden keine Anstalten, den Abstand zum vorderen Fahrzeug wieder zu vergrössern. Das objektive Tatverschulden ist im Verhältnis zum Strafraumen (bis 3 Jahre Freiheitsstrafe) als insgesamt leicht zu bezeichnen.

Der Beschuldigte handelte grob fahrlässig. Es wäre ihm möglich gewesen, sich rechtskonform zu verhalten und den Abstand zum vorderen Fahrzeug zu vergrössern. Das subjektive Tatverschulden wirkt sich – weil tatbestandsimmanent – neutral auf die Strafe aus.

Aufgrund der vom Beschuldigten gefahrenen Strecke von über 400 Metern, der Fahrt auf der Autobahn und der Dauer des nicht eingehaltenen ausreichenden Abstands von nicht unerheblichen 14.25 Sekunden erachtet die Kammer eine Strafe von etwas über 12 Strafeinheiten als angezeigt. Eine Strafe von 15 Strafeinheiten ist dem Verschulden des Beschuldigten angemessen.

Über die Täterkomponenten ist nur wenig bekannt. Der Beschuldigte arbeitet als Landschaftsarchitekt und hat keine Kinder. Er ist nicht vorbestraft (pag. 102). Er hat sich nach der Tat und im laufenden Strafverfahren korrekt und kooperativ verhalten. Die Täterkomponenten wirken sich folglich neutral auf die Strafe aus.

14. **Konkrete Strafe**

Die Kammer erachtet in Übereinstimmung mit der Vorinstanz für das zu beurteilende Delikt nach Art. 90 Abs. 2 SVG (Strafraumen von Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe) eine Geldstrafe als angemessene und zweckmässige Sanktion. Bei der Wahl der Strafart ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung das Verhältnismässigkeitsprinzip zu wahren. Dieses gebietet, bei alternativ zur Verfügung stehenden und hinsichtlich des Schuldausgleichs äquivalenten Sanktionen grundsätzlich jene auszuwählen, die am wenigsten stark in die persönliche Freiheit des Betroffenen eingreift, bzw. die ihn am wenigsten hart trifft (BGE 137 IV 249

E. 3.1). Die Geldstrafe ist damit gegenüber der Freiheitsstrafe grundsätzlich vorrangig. Vorliegend sind keine Gründe ersichtlich, die eine Verurteilung zu einer Freiheitsstrafe nötig machen würden, zumal der Beschuldigte nicht vorbestraft ist (vgl. pag. 102). Ohnehin würde eine Freiheitsstrafe dem Verschlechterungsverbot widersprechen. Nach dem Gesagten erachtet die Kammer eine Strafe von 15 Tagessätzen Geldstrafe als angemessen.

Ein Tagessatz beträgt höchstens CHF 3'000.00. Das Gericht bestimmt die Höhe des Tagessatzes nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach dem Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälliger Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum (Art. 34 Abs. 2 des Schweizerischen Strafgesetzbuches [StGB; SR 311.0]). Nach eigenen Angaben erzielt der Beschuldigte aktuell ein Einkommen in der Höhe von monatlich CHF 5'960.00 (inkl. 13. Monatslohn). Er habe weder Vermögen noch Schulden und keine Unterhaltsverpflichtungen (pag. 105). Entsprechend erachtet die Kammer in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Vorinstanz (pag. 79, S. 11 der erstinstanzlichen Entscheidbegründung) eine Tagessatzhöhe von CHF 150.00 als angemessen (Einkommen von CHF 5'960.00, abzüglich Pauschalabzug von 20%, ausmachend CHF 4'768.00; dividiert durch 30).

Das Gericht schiebt den Vollzug einer Geldstrafe, von gemeinnütziger Arbeit oder einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten und höchstens zwei Jahren in der Regel auf, wenn eine unbedingte Strafe nicht notwendig erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten (Art. 42 Abs. 1 StGB). In subjektiver Hinsicht ist für die Gewährung des bedingten Strafvollzuges folglich das Fehlen einer ungünstigen Prognose bezüglich weiterer künftiger Verbrechen oder Vergehen vorausgesetzt (BGE 134 IV 5; BGE 134 IV 117). Eine günstige Prognose wird folglich vermutet, doch kann diese Vermutung widerlegt werden. Bei der Prognosestellung, das heisst bei der Einschätzung des Rückfallrisikos, ist ein Gesamtbild der Täterpersönlichkeit unerlässlich. Zu beachten sind die Tatumstände, das Vorleben, der Leumund sowie alle weiteren Tatsachen, die gültige Schlüsse auf den Charakter des Täters und die Aussichten seiner Bewährung zulassen (HUG, in: Donatsch (Hrsg.), StGB Kommentar, 19. Aufl. 2013, N. 6 f. zu Art. 42). Der Beschuldigte ist nicht vorbestraft und hat sich seit dem hier zu beurteilenden Vorfall nichts mehr zu Schulden kommen lassen. Es ist von einer günstigen Prognose auszugehen und dem Beschuldigten ist der bedingte Vollzug zu gewähren. Die Probezeit wird auf das Minimum von zwei Jahren festgesetzt.

Was die Voraussetzungen einer Verbindungsbusse anbelangt, kann auf die korrekten theoretischen Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (pag. 79 f., S. 11 f. der erstinstanzlichen Entscheidbegründung). Eine Verbindungsbusse erscheint vorliegend sachgerecht. Allerdings soll die Verbindungsbusse weder zu einer Straferhöhung führen noch eine zusätzliche Strafe darstellen. Verhängt das Gericht eine bedingte Strafe und erachtet es in Anwendung von Art. 42 Abs. 4 StGB eine Strafenkombination mit einer Verbindungsbusse als sachgerecht, so haben die beiden Sanktionen in ihrer Summe schuldangemessen zu sein. Hieraus folgt, dass bei Verhängung einer Verbindungsbusse die bedingte Strafe zu reduzieren ist (vgl.

BGE 134 IV 53 E. 5.2). Nach dem Gesagten und mit Verweis auf die VBRS-Richtlinien (Verbindungsbusse von mindestens CHF 500.00 gemäss S. 23, Stand 1.7.2017) ist die Verbindungsbusse auf CHF 500.00 festzulegen. Die Ersatzfreiheitsstrafe im Falle schuldhafter Nichtbezahlung wird auf drei Tage festgesetzt. Der Beschuldigte wird folglich zu einer bedingten Geldstrafe von 12 Tagessätzen zu CHF 150.00, ausmachend CHF 1'800.00, sowie zu einer Verbindungsbusse von CHF 500.00 mit einer Ersatzfreiheitsstrafe von drei Tagen verurteilt.

V. Kosten und Entschädigung

15. Verfahrenskosten

Fällt die Rechtsmittelinstanz eine neue Entscheidung, so befindet sie auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung neu (Art. 428 Abs. 3 StPO). Die beschuldigte Person trägt die Verfahrenskosten, soweit sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Folglich hat der Beschuldigte die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'600.00 vollumfänglich zu tragen.

Die Kosten im Rechtsmittelverfahren tragen die Parteien nach Massgabe ihres Ob-siegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte unterliegt vorliegend, weshalb ihm die oberinstanzlichen Verfahrenskosten, festgesetzt auf CHF 800.00 (Art. 24 Bst. a des Verfahrenskostendekrets, VKD; BSG 161.12), auferlegt werden.

16. Entschädigung

Bei diesem Ausgang des Verfahrens ist keine Entschädigung nach Art. 429 StPO geschuldet.

VI. Dispositiv

Die 1. Strafkammer erkennt:

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 8.10.2015 auf der Autobahn A6 Süd Richtung Spiez,

und in Anwendung der Art. 34, 42 Abs. 1 und 4, 44 Abs. 1, 47, 106 StGB

34 Abs. 4, 90 Abs. 2 SVG

12 Abs. 1 VRV

426 Abs. 1, 428 Abs. 1 und 3 StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von 12 Tagessätzen zu CHF 150.00, ausmachend **CHF 1'800.00**.

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 3 Tage festgesetzt.

3. Zu den **erstinstanzlichen Verfahrenskosten** von **CHF 1'600.00**.

4. Zu den **oberinstanzlichen Verfahrenskosten** von **CHF 800.00**.

Zu eröffnen:

- dem Beschuldigten, v.d. Rechtsanwalt B. _____
- der Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern

Mitzuteilen:

- dem Regionalgericht Oberland
- der Koordinationsstelle Strafregister (unverzüglich, nur im Dispositiv)
- dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (sobald rechtskräftig, nur Dispositiv)

Bern, 23. Oktober 2017

Im Namen der 1. Strafkammer

Der Präsident:

Oberrichter Vicari

i.V. Oberrichter Guéra

Die Gerichtsschreiberin:

Bank

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.