

Hochschulstrasse 17
3001 Bern
Telefon +41 31 635 48 08
Fax +41 31 634 50 54
obergericht-straf.bern@justice.be.ch
www.justice.be.ch/obergericht

Urteil

SK 17 344

Bern, 21. März 2018

Besetzung

Oberrichter Aebi (Präsident i.V.), Oberrichter Schmid, Oberrichter
Kiener
Gerichtsschreiberin i.V. Papadopoulos

Verfahrensbeteiligte

A. _____
verteidigt durch Rechtsanwalt X. _____
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 2. Mai 2017 (PEN 16 1058)

Erwägungen:

I. Formelles

1. Erstinstanzliches Urteil

Das Regionalgericht Berner Jura-Seeland (nachfolgend: Vorinstanz) sprach A._____ (nachfolgend: Beschuldigter) mit Urteil vom 2. Mai 2017 (pag. 104 ff.) der einfachen Verkehrsregelverletzung, begangen am 27. Juli 2016 um ca. 02:35 Uhr in Biel auf der A5 R Biel-Ost, schuldig (pag. 105, Ziff. I des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs). Der Beschuldigte wurde zu einer Übertretungsbusse von CHF 200.00 (Ersatzfreiheitsstrafe 2 Tage) sowie zu den Verfahrenskosten, ausmachend CHF 1'720.00, verurteilt (pag. 105, Ziff. I.1 und I.2 des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs).

2. Berufung

Gegen dieses Urteil meldete der Beschuldigte, verteidigt durch Rechtsanwalt X._____, am 4. Mai 2017 fristgerecht die Berufung an (pag. 109). Die schriftliche Urteilsbegründung datiert vom 8. August 2017 (pag. 115 ff.). Die Berufungserklärung ging form- und fristgerecht am 7. September 2017 (Postaufgabe: 6. September 2017) beim Obergericht des Kantons Bern ein (pag. 135).

Der Generalstaatsanwaltschaft wurde mit Verfügung vom 7. September 2017 Frist zur Erhebung der Anschlussberufung bzw. zur Geltendmachung allfälliger Gründe für ein Nichteintreten auf die Berufung gesetzt (pag. 137). Mit Eingabe vom 13. September 2017 verzichtete die Generalstaatsanwaltschaft auf die Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren (pag. 140).

Mit Verfügung vom 14. September 2017 wurde in Anwendung von Art. 406 Abs. 1 der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO; SR 312.0) die Durchführung des schriftlichen Verfahrens angeordnet (pag. 141 f.). Der Beschuldigte reichte innert erstreckter Frist (vgl. pag. 151 f.) am 30. Oktober 2017 die schriftliche Berufungsbegründung ein (pag. 153 ff.).

3. Oberinstanzliche Beweisergänzungen

Der Beschuldigte beantragte oberinstanzlich keine Beweisergänzungen.

Von Amtes wegen wurden im oberinstanzlichen Verfahren ein aktueller Strafregisterauszug (datierend vom 25. September 2017, pag. 148) sowie ein aktueller Auszug aus dem eidgenössischen Administrativmassnahmen-Register (ADMAS-Auszug, datierend vom 21. September 2017, pag. 146) eingeholt. Der Beschuldigte ist in keinem der beiden Register verzeichnet.

4. Anträge des Beschuldigten

Mit Berufungsbegründung vom 30. Oktober 2017 stellte der Beschuldigte folgende Anträge (pag. 154):

1. A. _____ sei vom Vorwurf der einfachen Verkehrsregelverletzung, angeblich begangen am 27. Juli 2016 um ca. 02:35 Uhr in Biel/Bienne, A5 R Biel-Ost, (Ziff. I. des Urteilsdispositivs vom 2. Mai 2017) freizusprechen.
2. Die erst- und die oberinstanzlichen Verfahrenskosten seien vollumfänglich dem Staat aufzuerlegen.
3. Es sei A. _____ eine Entschädigung für seine Verteidigungskosten auszurichten, für das erstinstanzliche Verfahren gemäss in den amtlichen Akten liegender Kostennote, für das oberinstanzliche Verfahren gemäss nachzureichender Kostennote.

- alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge -

5. **Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer**

Der Beschuldigte ficht das erstinstanzliche Urteil mit Berufungserklärung vom 7. September 2017 vollumfänglich an (pag. 135), weshalb das gesamte erstinstanzliche Urteil von der Kammer zu überprüfen ist. Da ausschliesslich der Beschuldigte Berufung führt, ist die Kammer an das Verschlechterungsverbot (auch «Verbot der reformatio in peius» genannt) gemäss Art. 391 Abs. 2 StPO gebunden.

Wenn ausschliesslich Übertretungen Gegenstand des erstinstanzlichen Hauptverfahrens bilden, kann mit der Berufung nur geltend gemacht werden, das Urteil sei rechtsfehlerhaft oder die Feststellung des Sachverhalts sei offensichtlich unrichtig oder beruhe auf einer Rechtsverletzung. Neue Behauptungen und Beweise können nicht vorgebracht werden (Art. 398 Abs. 4 StPO).

Gegenstand des erstinstanzlichen Verfahrens bildet eine einfache Verkehrsregelverletzung i.S.v. Art. 90 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01), welche mit Busse bestraft wird und bei der es sich somit um eine Übertretung im Sinne von Art. 103 des Schweizerischen Strafgesetzbuches (StGB; SR 311.0) handelt (Art. 333 Abs. 3 StGB). Die Kammer prüft das erstinstanzliche Urteil deshalb nur mit eingeschränkter Kognition.

Es ist zu überprüfen, ob das vorinstanzliche Urteil auf Rechtsfehlern beruht. Darunter fallen Überschreitung und Missbrauch des Ermessens, Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung, jedoch nicht Unangemessenheit, d.h. Ermessensfehler i.S.v. Art. 398 Abs. 3 lit. c StPO (SCHMID, StPO Praxiskommentar, 3. Aufl. 2018, N. 12 zu Art. 398 StPO). Ferner ist zu prüfen, ob der Sachverhalt offensichtlich unrichtig festgestellt wurde oder ob die Sachverhaltsfeststellung auf Rechtsverletzungen beruht. Die Rüge entspricht derjenigen nach Art. 97 des Bundesgerichtsgesetzes (BGG; SR 173.110) (vgl. SCHMID, a.a.O., N. 13 zu Art. 398 StPO). Offensichtlich unrichtig ist eine Sachverhaltsfeststellung, wenn sie willkürlich ist (vgl. BGE 141 IV 317 E. 5.4 m.w.H.). Willkür liegt vor, wenn der angefochtene Entscheid offensichtlich unhaltbar ist oder mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht. Dass eine andere Lösung oder Würdigung ebenfalls vertretbar oder gar zutreffender erscheint, genügt für die Annahme von Willkür nicht (BGE 141 IV 305 E. 1.2 mit Hinweisen). Dem Grundsatz "in dubio pro reo" kommt in seiner Funktion als Beweismündigungsregel im Verfahren vor Bundesgericht keine über das Willkürverbot hinausgehende Bedeutung zu (BGE 138 V 74 E. 7 mit Hinweisen).

Bei der Überprüfung der Strafzumessung entspricht die Kognition der Kammer derjenigen des Bundesgerichts. Solange die von der Vorinstanz ausgesprochene Strafe als vertretbar erscheint, besteht kein Anlass, eine Korrektur am Strafmass vorzunehmen (HUG/SCHIDEgger, in: Donatsch/Hansjakob/Lieber [Hrsg.], Kommentar zur Schweizerische Strafprozessordnung, 2. Aufl. 2014, N. 23 zu Art. 398 StPO).

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

6. Vorwurf gemäss Strafbefehl

Dem Beschuldigten wird gemäss Strafbefehl vom 7. September 2016 vorgeworfen, sich am 27. Juli 2016 um ca. 02:35 Uhr auf der A5 R Biel-Ost in Biel der einfachen Verkehrsregelverletzung durch Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse als Lenker eines Personenwagens und dadurch Verursachen eines Verkehrsunfalles schuldig gemacht zu haben (pag. 16).

7. Unbestrittener / bestrittener Sachverhalt

Die Vorinstanz hat den unbestrittenen und bestrittenen Sachverhalt zutreffend festgehalten (Ziff. II.2. und 3. ihrer Erwägungen, S. 4 der Urteilsbegründung, pag. 118):

Unbestritten ist vorliegend, dass der Beschuldigte am 27.07.2017 um ca. 02:35 Uhr mit seinem BMW M3 von Biel her Richtung Grenchen unterwegs war.

Auch der Unfallhergang an sich ist unbestritten: Der Beschuldigte wollte von der Johann-Renfer-Strasse her kommend auf die Autobahneinfahrt A5 Biel-Ost Richtung Solothurn einbiegen. Bei der Rechtskurve, welche zur Autobahneinfahrt führte, befand sich im Unfallzeitpunkt eine Baustelle; die Bodenmarkierungen waren weggefräst worden. Aus diesem Grund hatte es Sand auf der Fahrbahn, was diese etwas rutschig machte. Der Beschuldigte schaltete eingangs der genannten Kurve in den 2. Gang hinunter und bremste leicht ab, da er dort nicht vortrittsberechtigt war. Ausgangs der Kurve, als er bereits wieder auf der Geraden fuhr, gab er Gas. Das Auto kam auf der am rechten Rand verschmutzten Fahrbahn ins Rutschen und das Fahrzeugheck brach nach links aus. Daraufhin gab der Beschuldigte sofort Gegensteuer, verlor jedoch die Kontrolle über sein Fahrzeug, welches über die Fahrbahn schlitterte und zunächst frontal mit der linken Leitplanke kollidierte. Durch den Aufprall wurde das Auto zurückgestossen und prallte sodann auch noch rückseitig in die Leitplanke, wo es schlussendlich zum Stillstand kam. Der Beschuldigte und die beiden Mitfahrerinnen blieben unverletzt, das Auto hingegen erlitt einen Totalschaden (Schadenbetrag ca. CHF 20'000.00).

Bestritten ist einzig, ob und wann der Beschuldigte die Verschmutzung der Fahrbahn und die damit zusammenhängende Schleudergefahr erkennen konnte bzw. wahrgenommen hat und daher rechtzeitig reagieren konnte.

8. Beweismittel

Die Vorinstanz hat die objektiven und subjektiven Beweismittel zutreffend dargestellt. Darauf wird verwiesen (Ziff. II.4. und 5. der vorinstanzlichen Erwägungen, S. 4 ff. der Urteilsbegründung, pag. 118 ff.). Soweit sich dies aufdrängt, erfolgen Ergänzungen oder Präzisierungen direkt im Rahmen der nachfolgenden Überprüfung der vorinstanzlichen Beweiswürdigung.

9. **Zur Übersicht des Beschuldigten über den Strassenabschnitt**

Die Vorinstanz erwog unter Verweis auf Foto 2 (pag. 94), da sich der Beschuldigte bereits auf der langen, abschüssigen Geraden nach der Kurve befunden habe, müsse er eine gute Übersicht über diesen Strassenabschnitt gehabt haben.

Der Beschuldigte rügt diese Feststellung als offensichtlich unrichtig. Er bringt vor, die Vorinstanz berücksichtige nicht, dass das Foto 2 den Unfallort am Tag und aus einer anderen Perspektive zeige. Er habe aufgrund der fehlenden Strassenbeleuchtung bei der Einfahrt Biel-Ost nachts nur erkennen können, was im Kegel seiner Autoscheinwerfer gelegen habe. Aufgrund der sich ausgangs der Kurve befindlichen Kuppe hätten die Scheinwerfer den direkt davor liegenden Strassenabschnitt aber nicht erfasst, sondern seien in horizontaler Linie in den Luftraum davor gefallen. Die Vorinstanz habe diesbezüglich willkürlich seine Aussage auf pag. 83 Z. 25-32 ausser Acht gelassen, wonach das Problem sei, dass es an der betreffenden Stelle zunächst hoch und dann relativ stark nach unten gehe. Sein 20 Jahre altes Auto habe noch nicht über intelligente Lichttechnologie verfügt, bei welcher die Scheinwerfer der Strassenführung folgten. Es sei mithin erstellt, dass der Strassenabschnitt vor dem Fahrzeug nicht von den Scheinwerfern erfasst worden sei, weshalb er den darauf liegenden Sand im Moment des Beschleunigens nicht habe sehen können.

Die Rüge ist unbegründet. Wie auf den vom Beschuldigten eingereichten Fotos 1 und 2 (pag. 93 f.) deutlich erkennbar ist, befindet sich die von ihm geltend gemachte Kuppe vor bzw. spätestens bei der Wartelinie. Dies wird auch aus der Übersichtsaufnahme «Nacht» (pag. 32) ersichtlich und wurde vom Beschuldigten im Übrigen an der von ihm zitierten Stelle selbst zu Protokoll gegeben («wenn man *an der Haltelinie [...] steht*, geht es rechts ins Gefälle» [Hervorhebung hinzugefügt]). Dass die Fotos 1 und 2 bei Tag und angeblich aus einer anderen Perspektive gemacht wurden, spielt diesbezüglich keine Rolle. Nun ist allerdings erstellt (vgl. pag. 4; pag. 6, pag. 82 Z. 30; pag. 83 Z. 8 f., pag. 92) – und auch unbestritten –, dass der Beschuldigte bereits auf der Geraden fuhr, als er beschleunigte und sein Heck ausbrach. Im massgeblichen Zeitpunkt befand sich der Beschuldigte demnach bereits an einer Stelle, bei welcher die Strasse abfiel. Gemäss Unfallaufnahmeprotokoll war das Abblendlicht eingeschaltet (pag. 5). Auch ohne «intelligente Beleuchtung» mussten die Scheinwerferkegel des BMW des Beschuldigten an dieser Stelle die vor seinem Fahrzeug liegende gerade Fahrstrecke erfassen und ausleuchten. Trotz fehlender Strassenbeleuchtung konnte der Beschuldigte mithin den fraglichen Fahrbahnbereich überblicken. Die Vorinstanz durfte deshalb willkürfrei schliessen, der Beschuldigte müsse eine gute Übersicht über den Strassenabschnitt gehabt haben. Entgegen seinen Ausführungen schliessen die örtlichen und zeitlichen Begebenheiten nicht aus, dass er den auf der Fahrbahn liegenden Sand im Zeitpunkt des Beschleunigens sehen konnte.

10. **Zur Erkennbarkeit des Baustellenbereichs**

Hinsichtlich der Baustellen-Signalisation erachtete es die Vorinstanz als erwiesen, dass sich die nächstgelegene Tafel «Baustelle» ca. 200 m vor der fraglichen Kurve (noch auf der Johann-Renfer-Strasse) befunden habe. Die Wiederholung des Bau-

stellensignals bei der Kurve selbst sei im Unfallzeitpunkt hingegen abgedreht und somit inaktiv gewesen.

Allerdings ist festzuhalten, dass es gemäss dem Zeugen B._____ nicht so gewesen sei, dass der Beschuldigte erst «oben» [gemeint: bei der Kurve bzw. beim abgedrehten Signal] in die Baustelle gefahren wäre, vielmehr habe er sich bereits im Baustellenbereich befunden (pag. 89 Z. 5 ff.).

Dass im fraglichen Bereich gebaut wurde, hätte auch der Beschuldigte wissen können, nachdem er gemäss seinen Angaben mit der Strecke vertraut war und zwei bis drei Mal wöchentlich dort durchfuhr (pag. 82 Z. 34). Daran ändert nichts, dass er dies – wie er vorbringt – sonst nur tagsüber getan hat.

Zu ergänzen ist weiter, dass sich in der besagten Kurve rot-weiße Baken befanden (pag. 98 f. Z. 45 ff., auf pag. 99 mit Kreis markiert). Es kann daher festgestellt werden, dass – obwohl das Signal «Baustelle» vorliegend abgedreht war – durchaus auch unmittelbar vor der Unfallstelle Markierungen vorhanden waren, welche auf die Baustelle hinwiesen.

Zudem gab der Zeuge B._____ zu Protokoll, man habe beim Abbiegen gesehen, dass es sich nicht um eine freie Strecke, sondern um eine Baustelle gehandelt habe (pag. 88, Z. 43 ff.).

Es kann deshalb in Ergänzung zur Vorinstanz festgestellt werden, dass der Beschuldigte einerseits um die Bautätigkeit im (weiteren) Bereich der Autobahneinfahrt wissen konnte und dass für ihn andererseits erkennbar war, dass er sich im Unfallzeitpunkt auch in der fraglichen Kurve bzw. auf der anschliessenden Gerade im Baustellenbereich befand.

11. Zur Erkennbarkeit der weggeschliffenen Bodenmarkierungen bzw. des Sands auf der Fahrbahn

Die Vorinstanz erwog, jemandem der die Strecke regelmässig fahre, habe auffallen müssen, dass die Bodenmarkierungen zur Hälfte weggeschliffen und mit grauem Sand bedeckt gewesen seien. Dies gelte besonders nachts, da die Bodenmarkierungen dann normalerweise reflektierend aufleuchten müssten. Sie kam zum Schluss, der Beschuldigte habe den Sand im Zeitpunkt des Beschleunigens gesehen.

Der Beschuldigte rügt diesbezüglich in mehrfacher Hinsicht eine offensichtlich falsche Sachverhaltsfeststellung:

Er bringt vor, es sei nicht so, dass die weggeschliffene Bodenmarkierung jemandem, der die Strecke regelmässig fahre, habe auffallen müssen. Zunächst sei nicht erstellt, dass er die Strecke bereits bei Nacht gefahren sei. Sodann liege die Aufmerksamkeit eines Autofahrers auf Markierungen, welche ein aktives Handeln des Fahrzeuglenkers verlangten, und weniger auf solchen, welche der Strassenführung dienten. Es entspreche der allgemeinen Lebenserfahrung, dass dem Lenker nicht auffalle, wenn eine Markierung, die im Strassenverkehr nur passiv wahrgenommen werde, auf einem Abschnitt nicht vorhanden sei. Schliesslich sei unzutreffend, dass das Fehlen der Bodenmarkierung aufgrund der fehlenden Reflektion besonders

nachts auffallen müsse. Wie auf dem Foto «Übersicht Nacht» (pag. 93) erkennbar sei, würden auch die nicht weggeschliffenen, aber abgenutzten Bodenmarkierungen das Licht nur schwach reflektieren. Der Beschuldigte habe aufgrund des Umstands, dass die Bodenmarkierungen nicht weiss reflektierend aufgeleuchtet hätten, nicht von einer aussergewöhnlichen Situation ausgehen müssen. Selbst wenn ihm aber das Fehlen der Bodenmarkierungen und der Reflektion aufgefallen wäre, sei damit noch nicht erstellt, dass er die Verschmutzung der Strasse habe erkennen können und tatsächlich gesehen habe. Von seiner Struktur und Farbe her habe sich der Sand nicht deutlich von der Fahrbahn abgehoben. Auf dem Foto «Übersicht Nacht» (pag. 93) sei dies nur aufgrund der starken Ausleuchtung durch den Blitz der Fotokamera der Fall. Mit Autoscheinwerfern sei der Sand hingegen für einen Fahrzeuglenker, der seine Aufmerksamkeit auch auf die übrige Umgebung richte, nicht erkennbar gewesen. Dies werde auch durch den Zeugen B. _____ bestätigt. Dieser habe auf Frage, ob man die Verschmutzung der Fahrbahn gut gesehen habe, mit der Begründung verneint, es sei Nacht gewesen, weshalb man genauer habe hinschauen müssen; dies auch deshalb, weil die Johann-Renfer-Strasse davor sauber gewesen sei und man erst nach der Kurve auf Sand gekommen sei (pag. 88 Z. 1 ff.).

Es trifft zu, dass nicht bekannt ist, ob der Beschuldigte bereits vor dem Unfallzeitpunkt jemals nachts an der Unfallstelle vorbeigefahren war, wenngleich dies wahrscheinlich erscheint. Dass ändert jedoch nichts daran, dass der Beschuldigte die Strecke grundsätzlich kannte und daher auch wissen konnte, dass sich nach der Kurve am rechten Fahrbahnrand normalerweise Bodenmarkierungen befanden.

Wenn der Beschuldigte diesbezüglich vorbringt, auch die noch nicht weggeschliffenen, aber alten und abgenutzten Bodenmarkierungen hätten schlecht reflektiert und zum Vergleich auf die starke Reflektion der aufgestellten Verkehrshütchen und des Gefahrensignals verweist, so überzeugt dies nicht. Zugegebenermassen reflektieren das Verkehrshütchen und das Gefahrensignal das Blitzlicht der Kamera auf der Übersichtsaufnahme Nacht (pag. 93) deutlich stärker als die noch vorhandenen Bodenmarkierungen. Sie verfälschen aber auch den Eindruck von der Sichtbarkeit der Bodenmarkierungen im Unfallzeitpunkt. Ohne diese stark reflektierenden Elemente und bei Fehlen der die Umgebung (Leitplanken-Pfosten etc.) auf der Fotografie zusätzlich ausleuchtenden Lichtquellen, hoben sich die noch vorhandenen Bodenmarkierungen zweifellos besser von der Dunkelheit ab. Aus den Nachtaufnahmen vom Unfallabend (pag. 93 f.) wird zudem ersichtlich, dass betreffend Reflektion des Lichts ein deutlicher Unterschied zwischen den weggeschliffenen und den noch vorhandenen Bodenmarkierungen bestand. Letztere mögen zwar bereits abgenutzt und verschmutzt gewesen sein, waren jedoch im Lichtkegel der Frontscheinwerfer auf jeden Fall wahrnehmbar.

Weiter trifft zwar zu, dass die Aufmerksamkeit von Autolenkern sich in der Regel primär auf Markierungen und Signale richten wird, welche ein allenfalls aktives Handeln des Fahrzeuglenkers verlangen. Es kann aber nicht gefolgert werden, dass es deshalb der allgemeinen Lebenserfahrung entspreche, dass abschnittsweise fehlende Fahrbahnmarkierungen nicht wahrgenommen würden. Vorliegend waren die Bodenmarkierungen immerhin auf mehreren Metern weggeschliffen und

dies nicht etwa irgendwo auf einer längeren geraden Autobahnstrecke, sondern unmittelbar ausgangs einer Kurve, an welcher das vom Beschuldigten gefahrene Tempo zudem vergleichsweise gering war. Auch Fahrbahnmarkierungen können zudem ein aktives Handeln des Fahrzeuglenkers verlangen.

Die Vorinstanz durfte deshalb willkürfrei zum Schluss gelangen, dass dem Beschuldigten hätte auffallen können, dass die Fahrbahnmarkierungen teilweise weggeschliffen worden waren.

Wie sodann auf den Nachtaufnahmen vom Unfallabend (pag. 93 f.) ersichtlich ist, hob sich der Sand von seiner Struktur her doch einigermaßen von der Fahrbahn ab. Zudem gab der Zeuge B. _____ an der vom Beschuldigten zitierten Stelle nicht etwa zu Protokoll, man habe die Verschmutzung auf der Fahrbahn gar nicht gesehen. Vielmehr sagte er nur aus, man habe genauer hinschauen müssen, um diese zu erkennen, zumal die Verschmutzung erst nach der Kurve begonnen habe.

Es kann in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen werden, dass es am fraglichen Abend zu keinen weiteren Unfällen an jener Stelle kam (pag. 9). Dies kann – entgegen den Aussagen des Beschuldigten (pag. 83 Z. 42 f.) – nicht allein auf die Anwesenheit der Polizei und die Sperrung der Strasse zurückgeführt werden. Auch zuvor und danach konnten zahlreiche Autolenkerinnen und –lenker die betreffende Autobahneinfahrt offenkundig problemlos passieren. Längst nicht alle dürften dabei über die modernsten Sicherheits- und Spurhaltesysteme verfügt haben. Die Polizei sah sich denn auch nicht veranlasst, den Sand von der Fahrbahn zu entfernen oder eine zusätzliche Signalisation anzubringen (pag. 88 Z. 23 f.). Auch dies spricht für die Erkennbarkeit des Gefahrenpotentials der abgeschliffenen Bodenmarkierungen bei entsprechender Aufmerksamkeit.

Es ist deshalb nicht unhaltbar, wenn die Vorinstanz es als erstellt erachtete, dass der Beschuldigte – bei entsprechender Aufmerksamkeit – auch den auf der Fahrbahn liegenden Sand hätte bemerken können.

Hingegen kann nach Ansicht der Kammer daraus nicht geschlossen werden, dass der Beschuldigte den Sand auf der Fahrbahn auch tatsächlich gesehen hat. Der Beschuldigte selbst hat dies stets bestritten und es gibt keine Beweise oder Indizien welche zweifelsfrei den gegenteiligen Schluss zulassen würden. Es ist denn auch anzunehmen, dass der Beschuldigte die Stelle vorsichtiger passiert bzw. vorsichtiger beschleunigt hätte, hätte er die Verschmutzung tatsächlich wahrgenommen. Dies zumal er kaum einen Unfall mit seinem teuren Fahrzeug riskieren wollte.

12. **Zum zu frühen bzw. zu starken Beschleunigen**

Die Vorinstanz führte aus, der Beschuldigte sei nicht zu schnell in die fragliche Kurve hineingefahren und die Kurvengeschwindigkeit sei nicht zu hoch gewesen. Zum Verhängnis geworden sei ihm das «(zu frühe bzw. zu starke) Beschleunigen» im geraden Strassenabschnitt.

Der Beschuldigte bringt vor, weder aus den subjektiven noch aus den objektiven Beweismitteln würden sich Anhaltspunkte zur Stärke des Beschleunigens ergeben. Er sei zu keiner Zeit zu schnell gefahren. Der Zeuge B. _____ habe einzig ausgesagt, seines Erachtens sei das zu frühe Gas geben zusammen mit der rutschi-

gen Fahrbahn Unfallursache gewesen (pag. 86 Z. 26 ff.). Die Vorinstanz schliesse daraus in unhaltbarer Weise auf ein zu starkes Beschleunigen. Dass sie dies bloss in Klammern erwähne, zeige zudem dass die Vorinstanz dies selbst nicht für zweifelsfrei erstellt gehalten habe. Inwiefern das angeblich zu frühe Beschleunigen im Gegensatz zu einem späteren Beschleunigen einen Unterschied im Unfallhergang begründet haben sollte, sei nicht ersichtlich. Auch weiter vorne auf der Strasse habe sich Sand befunden, weshalb sein Fahrzeug zwangsläufig auch dort ins Rutschen gekommen wäre. Überhaupt habe die Vorinstanz hinsichtlich des angeblich zu frühen bzw. zu starken Beschleunigens einzig auf die Aussagen des Zeugen B._____ abgestellt, ohne diese kritisch zu würdigen und obwohl diese in Widerspruch zu seinen eigenen Aussagen stehen würden, wonach der nicht gesicherte Belag die Unfallursache gewesen sei. Er habe ausgangs der Kurve normal und den Umständen angepasst beschleunigt.

In der Tat sagte der Zeuge B._____ an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung nicht explizit aus, der Beschuldigte habe zu stark beschleunigt. Er gab zunächst an, «die Kombination der zu hohen Kurvengeschwindigkeit bzw. das zu frühe Gas geben, zusammen mit der rutschigen Fahrbahn» sei seines Erachtens die Unfallursache gewesen. Sogleich korrigierte er sich und meinte, es sei [nur] «das zu frühe Gas geben» bzw. «das zu frühe Beschleunigen aus der Kurve heraus» gewesen, weil der Beschuldigte bei einer zu hohen Kurvengeschwindigkeit schon früher «usetätscht» wäre (pag. 86 Z. 25 ff.).

Es ist aber offenkundig, dass der Zeuge damit nichts anderes meinte, als dass der Beschuldigte zu einem Zeitpunkt und in einer Art beschleunigt habe, welche auf der sandigen Fahrbahn aufgrund des Heckantriebs seines Fahrzeugs dazu geführt habe, dass das Heck des Wagens ausgebrochen sei (vgl. pag. 88 Z. 26 f.).

Wenngleich dieser Formulierung schon eine gewisse rechtliche Würdigung inhärent ist, ist es daher nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz zum Schluss gelangt, der Beschuldigte habe «zu früh bzw. zu stark» beschleunigt. Damit drückt sie nichts anderes aus, als dass der Beschuldigte an einer Stelle und in einer Weise beschleunigte, welche unter den gegebenen Verhältnissen zum Unfall führte und die deshalb den Umständen – auch in tatsächlicher Hinsicht – offenkundig nicht angepasst war.

Wenn der Beschuldigte seinerseits geltend macht, er habe «ganz normal» beschleunigt (pag. 6), nimmt er damit (implizit) ebenfalls bereits eine Würdigung hinsichtlich der Angemessenheit des Zeitpunkts und der Stärke der Beschleunigung vor. Soweit er mit dieser Aussage in tatsächlicher Hinsicht geltend machen will, er habe «wie alle anderen auch» beschleunigt, erscheint dies angesichts des Umstands, dass er der einzige Autolenker war, welcher in dieser Nacht an jener Stelle verunfallte, wenig plausibel. Auch der an seinem Fahrzeug entstandene Totalschaden spricht für eine relativ hohe Aufprallgeschwindigkeit und damit für eine relativ starke vorangehende Beschleunigung des Fahrzeugs, nachdem der Beschuldigte im 2. Gang durch die Kurve gefahren war. Falls er das «ganz normale» Beschleunigen sodann in dem Sinne verstanden haben will, dass er «wie auch sonst immer» beschleunigt habe, ändert dies nichts daran, dass die Beschleunigung in tatsächli-

cher Hinsicht den an diesem Abend an jener Stelle herrschenden Strassenverhältnissen offenkundig nicht angepasst war.

Schliesslich ist nicht ersichtlich, was der Beschuldigte aus dem Umstand ableiten will, dass mit einer gleich starken Beschleunigung möglicherweise auch auf einem weiter vorne gelegenen, ebenfalls sandigen Streckenabschnitt ins Schleudern gekommen wäre. Bei unverändert verschmutzter Fahrbahn wäre auch das spätere, dortige Beschleunigen als «zu früh bzw. zu stark» zu bezeichnen.

III. Rechtliche Würdigung

13. Rechtliche Grundlagen

Auf die korrekten Ausführungen der Vorinstanz zu Art. 90 Abs. 1 SVG sowie auf die einschlägigen Verkehrsregeln gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 4 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) kann vorliegend verwiesen werden (Ziff. III.1. und 2 ihrer Erwägungen, S. 9 der Urteilsbegründung, pag. 123):

Wer Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG mit Busse bestraft. Vorliegend ist die Verkehrsregel von Art. 32 Abs. 1 SVG einschlägig. Demnach ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Strassen- und Sichtverhältnissen. Konkretisiert wird Art. 32 Abs. 1 SVG in Art. 4 VRV. Abs. 1 dieser Bestimmung statuiert, dass der Fahrzeugführer nur so schnell fahren darf, dass er innerhalb der überblickbaren Strasse anhalten kann. Art. 4 Abs. 2 VRV hält sodann fest, dass der Fahrzeugführer langsam zu fahren hat, wo die Strasse verschneit, vereist, mit nassem Laub oder mit Splitt bedeckt ist.

Die Grundsatzregel von Art. 32 Abs. 1 SVG über die Anpassung der Geschwindigkeit bildet eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Beherrschen des Fahrzeugs. Art. 32 Abs. 1 SVG verlangt nicht bloss das Anpassen der Geschwindigkeit an die gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnisse, sondern generell „an die Umstände“, so insbesondere auch an die Sichtverhältnisse und den Strassenzustand (OFK SVG-GIGER, Art. 32 N 14 ff.).

Es kann angefügt werden, dass zu den zu beachtenden Umständen auch die Besonderheiten des gelenkten Fahrzeugs gehören (GIGER, a.a.O., N. 16 zu Art 32 SVG).

Fahren auf Sicht bedeutet, dass der Fahrzeugführer vor erkennbaren Hindernissen anhalten können muss. Er muss ferner auf Situationen achten, in denen erfahrungsgemäss Hindernisse plötzlich auftauchen können. Insbesondere hat er die Geschwindigkeit vor Verzweigungen, unübersichtlichen Kurven und Kuppen zu mässigen (BSK SVG-ROTH, Art. 32 N 3 f.). Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts sind relativ viele Hindernisse erkennbar, so z.B. selbst nachts auf der Autobahn ein auf der Fahrbahn liegender Stuhl (vgl. BGE 93 IV 115). Sind Hindernisse signalisiert oder dem Lenker zufolge Ortskenntnis vertraut, so kann er sich nicht exkulpieren (OFK SVG-GIGER, Art. 32 N 18 m.H.).

Bezüglich der Anpassung an die Strassenverhältnisse hat das Bundesgericht im Zusammenhang mit einem geltend gemachten Ausschluss der Halterhaftung (Art. 58 Abs. 1 SVG) zufolge angeblich grobem Verschulden der staatlichen Strassenbauorgane festgehalten, jeder Motorfahrzeugführer habe mit Mängeln des Strassenbelages zu rechnen (BGE 90 IV 265, 270). Dies wird kritisiert (GIGER,

a.a.O. N. 19 zu Art. 32 SVG), beansprucht aber jedenfalls Geltung, wenn die Strassenverhältnisse voraussehbar waren (für den Fall von Vereisungsgefahr vgl. BGE 115 II 241, 242 E. 2 b)).

Für die Erfüllung des Tatbestandes genügt Fahrlässigkeit (vgl. Art. 100 Ziff. 1 SVG). [...]

14. **Subsumtion**

Gemäss dem erstellten Sachverhalt befand sich der Beschuldigte im Baustellenbereich und er hätte wissen können, dass im fraglichen Bereich gebaut wurde. Rund 200 m vor der Unfallstelle stand denn auch das Signal «Baustelle». Das unmittelbar bei der Kurve angebrachte Signal war zwar inaktiv, doch hatte es rot-weiss gestreifte Baken am Strassenrand, welche ebenfalls darauf hindeuteten, dass der Beschuldigte sich auch dort noch in einem Bereich befand, wo Arbeiten ausgeführt worden waren bzw. wurden. Bereits diese Umstände verpflichteten den Beschuldigten zu besonderer Aufmerksamkeit.

Zudem war der Beschuldigte mit der Strecke vertraut, weshalb gerade ihm hätte auffallen können, dass ein Teil der Bodenmarkierungen fehlte. Seine Scheinwerfer leuchteten die Fahrbahn jedenfalls genügend aus, um – anhand der teilweise fehlenden Reflektion – erkennen zu können, dass diese Markierungen teilweise nicht mehr vorhanden waren. Dies wiederum hätte den Beschuldigten nochmals vorsichtiger machen müssen, so dass er den sich in seinem Scheinwerferlicht doch einigermaßen von der Fahrbahn abhebenden Sand hätte erkennen und vorsichtiger hätte beschleunigen können. Dies umso mehr, als er sich auf die Fahrbahn konzentrieren konnte, nachdem es nach dem Einbiegen auf die Autobahnauffahrt momentan keine weiteren Gefahrenquellen gab, welche seine Aufmerksamkeit erfordern hätten.

Unter diesen Umständen hat der Beschuldigte die sich aus Art. 32 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 4 Abs. 2 VRV ergebende Sorgfaltspflicht zur Anpassung der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse verletzt.

Aus der Strassenführung bzw. der sich in der Kurve befindlichen Kuppe, kann der Beschuldigte im Übrigen auch in rechtlicher Hinsicht nichts für sich ableiten. Selbst wenn die Scheinwerfer des Fahrzeuges die Strasse im entscheidenden Moment nicht beleuchtet hätten, müsste sich der Beschuldigte den Vorwurf gefallen lassen, die Geschwindigkeit nicht den Umständen angepasst zu haben. Aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse wäre er ebenso zu besonderer Vorsicht verpflichtet gewesen.

Der Beschuldigte hätte bei pflichtgemässer Vorsicht nicht nur vorhersehen können, dass sich Sand auf der Fahrbahn befand, sondern auch, dass seine Art zu beschleunigen diesen Strassenverhältnissen nicht angepasst war. Dies umso mehr als er wissen musste, dass sein älteres, nicht mit entsprechenden Assistenzsystemen ausgestattetes Fahrzeug aufgrund des Heckantriebs bei verschmutzter Fahrbahn zum Ausbrechen neigte.

Wäre der Beschuldigte den Umständen entsprechend vorsichtig gefahren, hätte er die teilweise weggeschliffenen Markierungen und infolgedessen den auf der Fahrbahn liegenden Sand erkennen können und er hätte seine Geschwindigkeit bzw.

die Art und Weise des Beschleunigens mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit dergestalt anpassen können, dass er nicht ins Schleudern geraten wäre. Damit wäre auch der Unfall zu vermeiden gewesen. Es sei diesbezüglich nochmals darauf hingewiesen, dass es in der fraglichen Nacht zu keinen weiteren Unfällen auf der fraglichen Autobahneinfahrt kam.

Da allerdings beweismässig nicht erstellt ist, dass der Beschuldigte den Sand tatsächlich sah, kann auch nicht geschlossen werden, er habe im Wissen um die verschmutzte Fahrbahn willentlich in einer Art und Weise beschleunigt, bei welcher er habe in Kauf nehmen müssen, dass die Beschleunigung möglicherweise zu früh bzw. zu stark war (und zu einem Schleudern mit allfälliger Unfallfolge führen würde). Anders als die Vorinstanz erachtet die Kammer daher den Eventualvorsatz nicht als gegeben.

Vielmehr ist davon auszugehen, dass der Beschuldigte die Gefahr sorgfaltswidrig gar nicht erst erkannte. Er handelte demnach (unbewusst) fahrlässig.

Der Beschuldigte ist daher der fahrlässigen einfachen Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 4 Abs. 2 VRV schuldig zu sprechen.

IV. Strafzumessung

15. Allgemeine Grundlagen der Strafzumessung und Strafraumen

Betreffend die allgemeinen Grundlagen der Strafzumessung sowie den Strafraumen kann auf die korrekten Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (Ziff. IV.1. und 2 ihrer Erwägungen, S. 10 f. der Urteilsbegründung, pag. 124 f.).

16. Konkrete Strafzumessung

Hinsichtlich des Ausmasses des verschuldeten Erfolgs bzw. der verschuldeten Gefährdung kann mit der Vorinstanz festgehalten werden, dass der Beschuldigte durch seine Fahrweise einen Selbstunfall verursachte, welcher zwar zu einem Totalschaden des Fahrzeugs und zur Beschädigung von vier Leitplankenelementen führte, bei welchem jedoch glücklicherweise niemand, weder er noch seine Mitfahrerinnen oder weitere Verkehrsteilnehmer, verletzt wurden. Im Tatzeitpunkt – um 02:35 Uhr in der Früh an einem Mittwoch – gab es zudem nur schwachen Verkehr, sodass kaum jemand anderes gefährdet wurde. Das Ausmass des verschuldeten Erfolgs bzw. der verschuldeten Gefährdung wiegt gerade noch leicht.

Das Fahrzeug des Beschuldigten wies nach den tatsächlichen Feststellungen keine zu hohe Kurvengeschwindigkeit auf. Der Beschuldigte war nicht generell zu schnell unterwegs. Vielmehr hat er «bloss» sorglos zu früh bzw. zu stark auf einer Strecke beschleunigt, die grundsätzlich dafür gedacht ist. Die Verwerflichkeit des Handelns des Beschuldigten ist daher als gering zu bezeichnen.

Der Beschuldigte handelte unbewusst fahrlässig und mit keinen besonderen Beweggründen, dies wirkt sich verschuldensmindernd aus. Der Beschuldigte hätte jedoch seine Geschwindigkeit bzw. sein Beschleunigungsverhalten bei genügender

Aufmerksamkeit – wie offenkundig alle anderen Fahrzeuglenker, die in jener Nacht diese Stelle passierten – ohne weiteres den Gegebenheiten anpassen können.

Insgesamt ist das Tatverschulden als leicht zu bezeichnen.

Hinsichtlich der Täterkomponenten kann auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden: Der Beschuldigte hat einen einwandfreien automobilistischen Leumund (pag. 146) und ist nicht vorbestraft (pag. 148). Er hat nach dem Unfall selbst die Polizei gerufen und sich im Strafverfahren stets korrekt und kooperativ verhalten.

Insgesamt wirken sich die Täterkomponenten neutral aus.

Mit Blick auf die Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälten (VBRS) vom 1. Juli 2017, welche für eine Widerhandlung gegen Art. 32 Abs. 1 SVG durch Nichtanpassen der Geschwindigkeit eine Busse in der Höhe von CHF 300.00 vorsehen (vgl. S. 21), erscheint die von der Vorinstanz ausgesprochene Busse von CHF 200.00 angemessen.

Obwohl die Kammer entgegen der Vorinstanz nicht von Eventualvorsatz, sondern von fahrlässiger Tatbegehung ausgeht, ist keine niedrigere Busse auszusprechen, ansonsten kaum mehr eine spezialpräventive Wirkung erzielt würde.

Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse nach Art. 106 Abs. 2 StGB wird praxisgemäss auf zwei Tage festgesetzt.

V. Kosten und Entschädigung

17. Verfahrenskosten

Fällt die Rechtsmittelinstanz eine neue Entscheidung, so befindet sie über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung neu (Art. 428 Abs. 3 StPO). Gemäss Art. 426 Abs. 1 StPO trägt die beschuldigte Person die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird. Die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'720.00 sind somit vollumfänglich dem Beschuldigten zur Bezahlung aufzuerlegen.

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte unterliegt im oberinstanzlichen Verfahren, folglich sind auch die oberinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 800.00, vollumfänglich dem Beschuldigten zur Bezahlung aufzuerlegen.

18. Entschädigung

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

VI. Dispositiv

Die 2. Strafkammer erkennt:

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

der **einfachen Verkehrsregelverletzung**, begangen am 27. Juli 2016 um ca. 02:35 Uhr in Biel, A5 R Biel-Ost, durch Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse.

und in Anwendung der Artikel

32 Abs. 1 und 90 Abs. 1 SVG,

4 Abs. 2 VRV,

47 und 106 StGB,

128 Abs. 1 und 426 Abs. 1 StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Übertretungsbusse** von **CHF 200.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 2 Tage festgesetzt.
2. Zu den **erstinstanzlichen Verfahrenskosten**, sich zusammensetzend aus Gebühren von CHF 1'700.00 und Auslagen von CHF 20.00. insgesamt bestimmt auf **CHF 1'720.00**.
3. Zu den **oberinstanzlichen Verfahrenskosten**, bestimmt auf **CHF 800.00**.

II.

1. Zu eröffnen:
 - dem Beschuldigten, v.d. Rechtsanwalt X. _____
 - der Generalstaatsanwaltschaft

Mitzuteilen:

- der Vorinstanz

Bern, 21. März 2018

Im Namen der 2. Strafkammer

Der Präsident:

Oberrichter Aebi

Die Gerichtsschreiberin i.V.:

Papadopoulos

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.