

Hochschulstrasse 17
Postfach
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 19 7

Bern, 14. Juni 2019

Besetzung

Oberrichter Gerber (Präsident i.V.), Oberrichterin Falkner,
Oberrichter Vicari
Gerichtsschreiberin Segessenmann

Verfahrensbeteiligte

A. _____
verteidigt durch Rechtsanwalt B. _____
Beschuldigte

gegen

Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern, Nordring 8,
3013 Bern
Berufungsführerin

Gegenstand

Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz

Berufung gegen das Urteil des Regionalgerichts Bern-Mittelland
(Einzelgericht) vom 31. Oktober 2018 (PEN 18 284)



Erwägungen:

I. Formelles

1. Erstinstanzliches Urteil

Mit Urteil vom 31. Oktober 2018 sprach das Regionalgericht Bern-Mittelland (Einzelgericht) A. _____ (nachfolgend: Beschuldigte) schuldig der einfachen Verkehrsregelverletzung, begangen am 6. November 2017 auf der Autobahn A1 Ost R Bolligen durch unvorsichtigen Fahrstreifenwechsel, und verurteilte sie hierfür zu einer Übertretungsbusse von CHF 500.00 (Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung fünf Tage), sowie zur Bezahlung der erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'070.00 (pag. 73 ff.).

2. Berufung

Gegen dieses Urteil meldete Staatsanwältin C. _____ am 11. November 2018 form- und fristgerecht Berufung an (pag. 84). In der ebenfalls form- und fristgerecht erfolgten Berufungserklärung vom 24. Januar 2019 erklärte die Generalstaatsanwaltschaft die vollumfängliche Anfechtung des erstinstanzlichen Urteils (pag. 108 f.). Mit Verfügung vom 25. Januar 2019 gewährte die Verfahrensleitung der Beschuldigten Gelegenheit, innert Frist Anschlussberufung zu erklären oder begründet ein Nichteintreten auf die Berufung zu beantragen. Gleichzeitig stellte sie die Durchführung des schriftlichen Verfahrens in Aussicht und forderte die Parteien auf, innert 20 Tagen zu erklären, ob sie mit der Durchführung eines schriftlichen Verfahrens einverstanden seien (pag. 110 f.). Die Generalstaatsanwaltschaft gab am 7. Februar 2019 (pag. 114) und die Beschuldigte am 15. Februar 2019 (pag. 115) ihr Einverständnis bekannt. Mit Verfügung vom 18. Februar 2019 ordnete die Verfahrensleitung die Durchführung des schriftlichen Verfahrens an und forderte die Generalstaatsanwaltschaft zur Einreichung einer schriftlichen Berufungsbegründung auf (pag. 117 f.). Diese ging am 26. Februar 2019 beim Obergericht des Kantons Bern ein (pag. 124 ff.). Die Berufungsantwort der Beschuldigten folgte nach einmalig gewährter Fristerstreckung mit Eingabe vom 4. April 2019 (pag. 148 ff.). Auf die mit Verfügung vom 5. April 2019 gewährte Frist zur Replik (pag. 160 f.) verzichtete die Generalstaatsanwaltschaft am 16. April 2019 (pag. 163), woraufhin der Schriftenwechsel gleichentags als geschlossen erachtet wurde (pag. 164 f.).

3. Oberinstanzliche Beweisergänzungen

Von Amtes wegen holte die Verfahrensleitung mit Verfügung vom 18. Februar 2019 (pag. 117 f.) über die Beschuldigte einen aktuellen Strafregisterauszug (pag. 134), einen ADMAS-Auszug (pag. 122), sowie einen aktuellen Bericht über die wirtschaftlichen Verhältnisse (pag. 140 ff.) ein.

4. Anträge der Parteien

Die Generalstaatsanwaltschaft stellt in der schriftlichen Berufungsbegründung vom 25. Februar 2019 folgende Anträge (pag. 125):

A. _____, vgt. sei

1. **schuldig zu sprechen** der groben Verkehrsregelverletzung durch Anhalten auf Überholstreifen auf Autobahn infolge nicht rechtzeitigen Einspurens, evtl. unvorsichtigen Fahrstreifenwechsels auf Autobahn, begangen am 6. November 2017 auf der Autobahn A1 Ost R Bolligen, Km 003.600, mit PW Opel Corsa. _____.
2. **zu verurteilen zu:**
 - 2.1 einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu CHF 100.00, ausmachend total Fr. 2'500.00. Der Vollzug der Geldstrafe sei aufzuschieben mit einer Probezeit von 3 Jahren.
 - 2.2 einer Busse von Fr. 500.00 (unbedingt). Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhaftem Nichtbezahlen sei auf 5 Tage festzusetzen.
 - 2.3 den erst- und oberinstanzlichen Verfahrenskosten.

Die Beschuldigte, vertreten durch Rechtsanwalt B. _____, stellte in ihrer Berufungsantwort vom 4. April 2019 folgende Anträge (pag. 149):

3. Die Berufung vom 24. Januar 2019 sei vollumfänglich abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.
4. Der Entscheid des Regionalgerichts Bern-Mittelland vom 31. Oktober 2018 sei zu bestätigen.
5. Die Berufungsführerin sei zu verurteilen, die oberinstanzlichen Gerichtskosten zu bezahlen.
6. Die Berufungsführerin sei zu verurteilen, die oberinstanzlichen Parteikosten der Berufungsbeklagten gemäss noch einzureichendem Kostenverzeichnis zu bezahlen.

5. **Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer**

Zufolge vollumfänglicher Anfechtung hat die Kammer das erstinstanzliche Urteil sowohl im Schuld- als auch im Sanktionenpunkt zu überprüfen. Da die Beschuldigte einen Schuldspruch wegen einfacher Verkehrsregelverletzung beantragt und die erstinstanzliche Kostenverlegung nicht anfechtet, sind die Kosten- und Entschädigungsfolgen in Rechtskraft erwachsen. Das Verschlechterungsverbot gilt aufgrund der Berufung durch die Generalstaatsanwaltschaft nicht (Art. 391 Abs. 2 der Schweizerischen Strafprozessordnung [StPO; SR 312.0]).

Zwar wurde die Beschuldigte mit erstinstanzlichem Urteil einer einfachen Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG; SR 741.01]) schuldig erklärt. Entscheidend für die Frage der Kognition der Kammer ist jedoch gemäss Art. 398 Abs. 4 StPO der Gegenstand des erstinstanzlichen Hauptverfahrens, welcher durch die Anklage und damit durch den Strafbefehl definiert wird. Damit bildete vorliegend ein Vergehen Gegenstand des erstinstanzlichen Hauptverfahrens (Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 10 Abs. 3 des Schweizerischen Strafgesetzbuches [StGB; SR 311]). Die Kammer überprüft das erstinstanzliche Urteil daher mit voller Kognition (Art. 398 Abs. 3 StPO).

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

6. Vorwurf gemäss Anklage (Strafbefehl)

Der Beschuldigten wird gemäss Strafbefehl vom 27. Dezember 2017, der vorliegend als Anklage dient, vorgeworfen, ihren Personenwagen bei starkem Verkehrsaufkommen auf der Autobahn A1 von Bern/Wankdorf auf dem ersten Überholstreifen Richtung Schönbühl gelenkt und den rechten Richtungsblinker gesetzt zu haben, um auf den Normalstreifen zu wechseln. Da keine Lücke vorhanden gewesen sei, habe die Beschuldigte bis zum Stillstand abgebremst und sei einige Sekunden stehen geblieben, bis sie den Fahrstreifenwechsel hätte ausführen können. Aufgrund dieses Manövers hätte ein Sattelmotorfahrzeug, welches hinter der Beschuldigten gefahren sei, stark abbremsen müssen, um einen Zusammenstoss zu verhindern. Die Beschuldigte sei mit der Strecke, welche sie täglich fahre, bestens vertraut gewesen, habe das Stauende wahrgenommen, jedoch darauf vertraut, dass sie weiter vorne noch eine Lücke finden werde. Damit habe sie die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewusst in Kauf genommen (pag. 7).

7. Bestrittener und unbestrittener Sachverhalt

Das Rahmengeschehen stellt sich wie folgt dar: Die Beschuldigte, welche als Neulenklerin über einen Führerausweis auf Probe (Probezeit bis 22. Dezember 2017) verfügte, fuhr am Montag, 6. November 2017 um 08:11 Uhr mit ihrem Opel Corsa von ihrem Wohnort D. _____ an ihren Arbeitsplatz in E. _____. Sie fuhr auf dem Autobahnabschnitt A1 Ost R Bolligen zwischen der Verzweigung Wankdorf und der Verzweigung Schönbühl. Die Beschuldigte befand sich auf ihrem täglichen Arbeitsweg und war dementsprechend Ortskundig. Der vorliegend zu prüfende Vorfall wurde von einer mobilen Polizeieinheit beobachtet bzw. rapportiert, welche eine Fahrzeugkontrolle bei Km 3.6 R durchführte. An der Stelle, wo sich das Fahrmanöver ereignete, ist die Autobahn dreispurig (eine Normalspur, zwei Überholstreifen). Die dreispurige Autobahn verläuft nach der Raststätte Grauholz leicht aufwärts, macht eine Linksbiegung, und fällt anschliessend bei Km 3.6 R wieder leicht ab. Kurz nach Km 3.6 R ist die Verzweigung Schönbühl signalisiert, die Überkopfsignalisation erfolgt jedoch erst etwas weiter vorne in Richtung Schönbühl bei Km 4.2 R (vgl. pag. 71). Die Strassen- und Sichtverhältnisse waren gut, es herrschte jedoch leichter Schnee- bzw. Regenschauer. Das Verkehrsaufkommen war stark, wobei der Verkehr auf den beiden Überholstreifen flüssig war. Die Fahrzeuge auf den Überholstreifen fuhren etwas langsamer als die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (vgl. pag. 63 und 67). Unbestritten ist, dass die Beschuldigte ein Sattelmotorfahrzeug, welches sich auf der ersten Überholspur befand, über den zweiten Überholstreifen überholte, und sie danach wieder auf den ersten Überholstreifen einbog. Nach dem Überholmanöver setzte sie den rechten Blinker und bremste ab, um auf den Normalstreifen zu wechseln. Da der Platz zwischen zwei Fahrzeugen auf dem Normalstreifen, in dem sich die Beschuldigte einfügen wollte, nicht genügend gross war, wurde sie gezwungen, bis zum Stillstand abzubremsen. Sie blieb mit dem hinteren Teil des Fahrzeugs einige Sekunden auf dem ersten Überholstreifen stehen, was den hinter ihr fahrenden Lenker des Sattelmotorfahrzeugs zum Abbremsen zwang.

Bestritten sind der Anlass und der genaue Ablauf des Einbiege- bzw. Spurwechselmanövers. Die Beschuldigte macht geltend, sie habe nicht abgebremst, weil keine Lücke auf dem Normalstreifen vorhanden gewesen sei. Vielmehr habe sich die vorhandene Lücke auf dem Normalstreifen während ihres Spurwechsels wieder geschlossen, was sie gezwungen habe, bis zum Stillstand abzubremsen. Weiter ist auch bestritten, wie flüssig der Verkehr auf dem Normalstreifen war, wo das Stauende war (aus Sicht der Beschuldigten der Anfang des Staus, im Folgenden: Stauende), wann bzw. wo die Beschuldigte das Stauende auf dem Normalstreifen wahrnahm, und wieso sie sich erst dann, als auf dem Normalstreifen bereits Stop-and-Go-Verkehr herrschte, entschloss, die Spur zu wechseln. Mit Blick auf den zu prüfenden Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung wird schliesslich auch zu prüfen sein, ob die Beschuldigte durch ihr Fahrmanöver andere Verkehrsteilnehmer gefährdete und wieso bzw. wie stark der ihr folgende Lenker des Sattelmotorfahrzeugs abbremsen musste.

8. Beweismittel

Der Kammer liegen folgende Beweismittel vor:

- Anzeigerapport der Kantonspolizei Bern vom 7. November 2017 (pag. 1 ff.)
- Einsprachebegründung der Beschuldigten vom 31. Januar 2018 (pag. 20 f.)
- Aussagen der Beschuldigten anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 31. Oktober 2018 (pag. 61 ff.)
- Aussagen des Polizisten und Zeugen F. _____ anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 31. Oktober 2018 (pag. 66 ff.)
- Ausdruck Autobahnkilometer und Signalisationen (pag. 71 f.)

Die Vorinstanz hat die vorhandenen Beweismittel zutreffend zusammengefasst wiedergegeben, auf diese Ausführungen wird vollumfänglich verwiesen (pag. 90 ff., S. 6-9 der vorinstanzlichen Entscheidbegründung).

9. Beweiswürdigung durch die Vorinstanz

Die Vorinstanz erachtet sowohl die Aussagen des Polizisten und Zeugen, als auch diejenigen der Beschuldigten als glaubhaft. Der Polizist und Zeuge habe jedoch von seinem Standort aus das Einspurmanöver nicht bis ins Detail beobachten können. So habe er nicht beschreiben können, auf welcher Höhe die Beschuldigte den Blinker gestellt habe und mit welchem Abstand das Sattelmotorfahrzeug der Beschuldigten gefolgt sei. Bezüglich des Verkehrsaufkommens geht die Vorinstanz davon aus, dass die Fahrzeuge auf dem Überholstreifen etwas langsamer als die erlaubten 100 km/h gefahren seien. Auf dem Normalstreifen habe Stop-and-Go-Verkehr geherrscht, wobei nicht genau eruiert werden könne, wo der Stau begonnen habe. Die Vorinstanz stellt im Wesentlichen auf die Aussagen der Beschuldigten ab, wonach diese den Blinker gestellt und die Geschwindigkeit erheblich reduziert habe, um eine Lücke zu finden. Als sie die Lücke gefunden habe und sich in den Verkehr habe einfügen wollen, habe der Verkehr gestockt, was sie nicht vorausgesehen habe. Die Lücke habe sich geschlossen, weswegen sie bis zum Stillstand habe abbremsen müssen und mit dem hinteren Teil des Fahrzeugs zwischen

den Fahrbahnen stehen geblieben sei. Der ihr folgende Lenker des Sattelmotorfahrzeugs habe stark abbremsten und auf den zweiten Überholstreifen ausweichen müssen. Die Beschuldigte sei davon ausgegangen, dass die von ihr avisierte Lücke genügend gross sei, und sie habe keine anderen Verkehrsteilnehmer gefährden wollen (pag. 93 ff., S. 9-11 der vorinstanzlichen Entscheidungsbegründung).

10. **Vorbringen der Generalstaatsanwaltschaft**

Die Generalstaatsanwaltschaft macht in sachverhaltsmässiger Hinsicht geltend, die Aussagen des Zeugen und der Beschuldigten würden sich in zentralen Punkten widersprechen, nämlich bezüglich des Verkehrsaufkommens auf der Normalspur, sowie bezüglich der angeblichen Lücke, in welche sich die Beschuldigte gemäss ihren Angaben habe einfädeln wollen. Obwohl die Vorinstanz die Aussagen des Zeugen als glaubhaft erachtet habe, habe sie auf die diesen widersprechenden Aussagen der Beschuldigten abgestellt. Das Argument der Vorinstanz, wonach es auch bei stockendem Verkehr immer wieder Lücken geben würde, sei in dieser Absolutheit unzutreffend. Wer an einer solchen Kolonne vorbeiziehe, um eine Lücke zu finden, ernte in der Regel Unmut. Die Beschuldigte sei auf das Wohlwollen der anderen Lenker angewiesen gewesen, um eine Lücke zu finden. Sie habe daher voraussehen können, dass sie keine Lücke finden würde. Umso mehr als sie gewusst habe, dass es vor der Verzweigung Schönbühl regelmässig zu Stau komme (pag. 127 ff.).

11. **Argumente der Verteidigung**

Die Verteidigung bringt vor, zu Beginn des Manövers der Beschuldigten sei eine Lücke vorhanden gewesen, welche sich dann aber während des Vorgangs wieder verkleinert habe (pag. 150). Sie habe das Stauende eben nicht wahrgenommen. Weiter sei nicht erwiesen, dass das Sattelmotorfahrzeug habe abbremsten und einen Spurwechsel vornehmen müssen. Dies habe der Polizist und Zeuge erstmals an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung erwähnt. Der Polizist habe von seinem Standort aus bei leichtem Schnee- und Regenschauer die Situation nur teilweise beobachten können, sein Sichtfeld sei eingeschränkt gewesen (pag. 151 f.). Er habe insbesondere nicht wahrnehmen können, dass die Beschuldigte angeblich sehr langsam und lückensuchend gefahren sei. Die Beschuldigte habe korrekt den Richtungsblinker gesetzt und sei eingebogen, wobei normal sei, dass das Tempo dabei verringert werde (pag. 152 f.). Weiter habe der Zeuge auch das Stauende von seinem Standort aus nicht beobachten können (pag. 153). Es sei im Übrigen beweismässig nicht erstellt, dass es keine Lücke für die Beschuldigte gegeben habe (pag. 153 f.).

12. **Beweiswürdigung durch die Kammer**

12.1 **Einleitende Bemerkungen und Würdigung der Aussagen**

Zunächst ist festzuhalten, dass zentrale Aspekte des vorliegend zu prüfenden Sachverhalts umstritten sind. Insbesondere ist bestritten, wie gross das Verkehrsaufkommen war, wo das Stauende war, wann bzw. wo die Beschuldigte das Stauende wahrnahm, wieso und wie sie am stockenden Verkehr auf dem Normalstreifen vorbeifuhr, ob sie vor dem Fahrstreifenwechsel auf die Normalspur eine Lücke

entdeckte, und schliesslich zu welcher Reaktion des Lenkers des Sattelmotorfahrzeugs ihr Fahrmanöver führte.

Der fragliche Vorfall wurde wie erwähnt durch den Polizisten und Zeugen F._____, welcher zusammen mit einem Kollegen bei Km 3.6 R eine Verkehrskontrolle durchführte, beobachtet und rapportiert. Der Polizist und Zeuge F._____ beschrieb im Anzeigerapport und anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung zuverlässig und detailliert, wie die Beschuldigte den rechten Richtungsblinker setzte und signalisierte, dass sie auf den Normalstreifen wechseln wollte, bis zum kompletten Stillstand abbremste, da keine genügende Lücke auf dem Normalstreifen vorhanden war, dort mit dem Fahrzeug, das Heck noch auf dem ersten Überholstreifen, einige Sekunden stehen blieb, und anschliessend in eine Lücke auf dem Normalstreifen einbog. Weiter konnte der Polizist und Zeuge F._____ Angaben dazu machen, wie das hinter der Beschuldigten fahrende Sattelmotorfahrzeug abbremste. Er hörte, wie die Pneus infolge des Bremsmanövers für einen kurzen Moment blockierten und deshalb zischten und piffen. Diese Ausführungen sind detailliert, realitätsnah und glaubhaft. Die Kammer sieht keinen Anlass, daran zu zweifeln. Der Zeuge und Polizist, der zusammen mit einem Kollegen mit einer Fahrzeugkontrolle beschäftigt war, konnte nachvollziehbarerweise keine exakten Aussagen zum Stauende und zum Überholmanöver der Beschuldigten machen. Mit Blick auf die sich stellenden Beweisfragen der Glaubhaftigkeit seiner Aussagen schadet dies jedoch nicht. Soweit relevant können die Beweisfragen zum Stauende und zum Beginn des Überholmanövers der Beschuldigten auch sonst hinlänglich beantwortet werden. Die Argumentation der Verteidigung, der Zeuge habe von seinem Standort aus nicht das ganze fragliche Manöver beobachten können, weshalb nicht auf seine Aussagen abzustellen sei, überzeugt nach Ansicht der Kammer nicht. Es ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen der Zeuge und Polizist Wahrnehmungen schildern sollte, welche er so nicht gemacht hat. Dies umso mehr, als diese nachvollziehbar und logisch sind. Der Polizist und Zeuge legte zudem anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung explizit dar, was er von seinem Standort bei Km 3.6 R aus nicht beobachten konnte (beispielsweise wann die Beschuldigte den Blinker setzte, oder wo genau sich das Stauende befand, pag. 67). Diese Lücken in seinen Beobachtungen, welche der Polizist und Zeuge korrekt auswies, vermögen jedenfalls seine Aussagen zum Kernsachverhalt nicht in Zweifel zu ziehen. Es ist zudem zu beachten, dass die Beschuldigte ein erhebliches Interesse daran hat, für den Ausgang des Strafverfahrens vorteilhafte Aussagen zu machen. Beim Polizisten und Zeugen F._____ sind demgegenüber keine Gründe dafür ersichtlich, wieso er die Beschuldigte über Gebühr belasten sollte. So hat er neben den belastenden Momenten denn auch entlastende Umstände erwähnt, beispielsweise dass die Beschuldigte den Blinker korrekt gesetzt hatte.

12.2 Beweiswürdigung bezüglich des Verkehrsaufkommens, des Beginns des Stau und der Wahrnehmung durch die Beschuldigte

Die Ausführungen der Vorinstanz, wonach auf dem Normalstreifen Stop-and-Go-Verkehr geherrscht habe, sind nachvollziehbar und zutreffend. Der Polizist und Zeuge bestätigte glaubhaft, dass der Verkehr bereits eine Weile stockend gewesen sei, da er und sein Kollege an dieser Stelle vorher auch im Stau gestanden seien

bzw. bei Km 3.6 R auf dem Pannenstreifen stehend eine Verkehrskontrolle durchgeführt hätten (vgl. pag. 94, S. 10 der vorinstanzlichen Entscheidungsbegründung sowie pag. 66). Auf diese Aussagen ist abzustellen. Das Stauende muss sich damit jedenfalls deutlich vor Km 3.6 R befunden haben, wobei offen gelassen werden kann, wo genau. Die Kammer erachtet es zudem als allgemein bekannt, dass es zu dieser Zeit auf dem betreffenden Autobahnabschnitt regelmässig zu stockendem Verkehr bzw. Stau kommt. Dies war insbesondere auch der Beschuldigten, welche diese Strecke täglich fährt, bewusst. Dies bestätigte sie anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung – wenn auch eher zurückhaltend – indem sie angab, dass es um 08.30 Uhr in der Regel schon viel Verkehr habe, wobei es unterschiedlich sei (pag. 62). Insofern ist irrelevant und kann offen gelassen werden, ob die Beschuldigte bei Beginn ihres Überholmanövers des sich auf der ersten Überholspur befindenden Sattelmotorfahrzeugs das Stauende auf der Normalspur wahrgenommen hat. Fest steht aber jedenfalls, dass aufgrund der Strassenführung (leichte Linksbiegung vor Km 3.6 R) auch während des besagten Überholvorganges voraus die Verkehrssituation auf der Normalspur wahrgenommen werden konnte, mithin der Rückstau bzw. die Kolonne auf der Normalspur. Die Beschuldigte hätte demnach das Stauende wahrnehmen können und müssen.

Zum Verkehrsaufkommen hält die Vorinstanz fest, dass es auch im stockenden Verkehr immer wieder Lücken gebe, welche einen Spurwechsel ermöglichen würden. Zusammen mit der Generalstaatsanwaltschaft kann sich die Kammer dieser Feststellung nicht vollumfänglich anschliessen. Ortskundige Autofahrer – und hauptsächlich solche befahren diese Autobahnstrecke während des morgendlichen Berufsverkehrs – kennen die Streckenführung und die Fahrstreifen, auf welchen es regelmässig zu Staus kommt. Ihnen ist die Notwendigkeit, rechtzeitig korrekt einzuspuren, bewusst. Fahrzeuge, welche am Normalstreifen vorbeiziehen, um sich weiter vorne in eine Lücke zu zwängen, was die Wartezeit für rechtzeitig einspurende Fahrzeuge vergrössert, dürften in der Regel eher für Verärgerung sorgen. Entsprechend wird es zwar nicht ausgeschlossen, in der Regel aber eher schwierig sein, weiter vorne in der Kolonne eine Lücke zu finden. Wie die Generalstaatsanwaltschaft zutreffend festhält, ist das Einspuren in solchen Situationen insbesondere vom Wohlwollen oder auch der fehlenden Aufmerksamkeit der anderen Fahrer abhängig. Allein die Tatsache, dass die Beschuldigte trotz Stop-and-Go-Verkehr bzw. Stau auf dem Überholstreifen Zufuhr – in der Hoffnung, eine Lücke zum Einspuren auf die Normalspur zu finden – ist jedoch strafrechtlich nicht relevant.

12.3 Beweiswürdigung bezüglich des Ablaufs des Einspurmanövers

Damit ist auch gesagt, dass die Beschuldigte – im Wissen um die Streckenführung und den auf dem Normalstreifen auftretenden stockenden Verkehr – an der Kolonne auf dem Normalstreifen links vorbeigefahren ist. Dies gemäss ihren Aussagen, auf welche in diesem Punkt abzustellen ist, deshalb, weil sich auf der ersten Überholspur ein Sattelmotorfahrzeug befand, welches sie über den zweiten Überholstreifen überholte (pag. 62). Spätestens beim Abschluss des Überholmanövers bzw. Spurwechsels auf die erste Überholspur hat die Beschuldigte gemäss ihren eigenen Angaben wahrgenommen, dass der Verkehr auf dem Normalstreifen stockte (pag. 62). Die Aussagen des Polizisten und Zeugen, wonach die Beschuldigte vor Km 3.6 R abgebremst und den Blinker gesetzt habe und sehr langsam

gefahren sei, um eine Lücke zu suchen, sind damit nachvollziehbar und glaubhaft. Damit ist davon auszugehen, dass die Beschuldigte auf dem ersten Überholstreifen verlangsamt weiterfuhr, um eine Lücke zu suchen. Der Umstand, dass die Beschuldigte dann beim Spurwechsel auf die Normalspur vollständig abbremsen musste und mit dem hinteren Teil des Fahrzeugs einige Sekunden auf dem Überholstreifen stehen blieb, zeigt auf, dass sie nicht in eine vorhandene bzw. in eine ungenügend grosse Lücke eingebogen ist. Denn diesfalls wäre es kaum dazu gekommen, dass die Beschuldigte bis zum Stillstand abbremsen musste und nur die Hälfte ihres Fahrzeugs in die Lücke einfügen konnte. Der Ablauf dieses Manövers zeigt vielmehr auf, dass die Beschuldigte das Einbiegen auf den Normalstreifen erzwingen wollte. Dieses Beweisergebnis steht denn auch im Einklang mit der spontan erfolgten Erstaussage der Beschuldigten, als sie anlässlich ihrer Anhaltung durch die Polizei angab, sie habe das Stauende wahrgenommen, habe sich aber gedacht, dass es sicherlich noch eine Lücke geben werde (pag. 2). Ob diese Aussage verwertbar ist oder nicht, kann offen gelassen werden. Am Beweisergebnis vermag sie jedenfalls nichts zu ändern.

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass die Beschuldigte im Wissen um die Streckenführung und die auf diesem Abschnitt regelmässig auftretende Verkehrsüberlastung ein Überholmanöver auf dem zweiten Überholstreifen startete und nicht vorzeitig vor dem Stauende auf den Normalstreifen einbog, sondern auf dem ersten Überholstreifen am Normalstreifen vorbeizog, um sich weiter vorne in den stockenden Verkehr einzufügen. Da es aufgrund der dargelegten Umstände in solchen Situationen äusserst schwierig ist, sich in die Fahrzeugkolonne einzufügen, sah sich die Beschuldigte – um die Ausfahrt nicht zu verpassen – gezwungen, noch mehr als 1,5 km vor der Verzweigung auf dem ersten Überholstreifen vollständig abzubremsen, um den Vortritt bzw. den Fahrstreifenwechsel auf den Normalstreifen zu erzwingen. Die Beschuldigte hat in jenem Moment die mit ihrem Vorgehen verbundene erhebliche Gefahr für die ihr folgenden Fahrzeuge ausgeblendet, da sie wie erwähnt keinesfalls die Ausfahrt verpassen wollte.

12.4 Beweismwürdigung bezüglich der Reaktion des Lenkers des Sattelmotorfahrzeugs

Die Reaktion des Lenkers des Sattelmotorfahrzeugs konnte durch den Polizisten und Zeugen wahrgenommen werden. Die Beschuldigte konnte hierzu – ihre Aufmerksamkeit war naturgemäss auf den Spurwechsel gerichtet – keine Angaben machen. Der Polizist und Zeuge beschrieb glaubhaft, wie der Lenker des Sattelmotorfahrzeugs aufgrund des Fahrmanövers der Beschuldigten stark abbremsen musste. Er beschrieb die Blockade der Räder und das Zischen und Pfeifen, welche durch das starke Abbremsmanöver ausgelöst wurden. Die Kammer sieht keinen Anlass, an diesen Angaben zu zweifeln. Fraglich ist weiter, ob der Lenker des Sattelmotorfahrzeugs durch das Fahrmanöver der Beschuldigten gezwungen wurde, einen Spurwechsel vorzunehmen. Zu Recht weist die Verteidigung darauf hin, dass der Polizist und Zeuge das Ausweichmanöver des Sattelmotorfahrzeugs erst anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung beschrieb. Obwohl die Kammer wie erwähnt keinen Anlass sieht, an den Aussagen des Zeugen zu zweifeln, kann die Frage vorliegend offen gelassen werden. Für den Ausgang des Verfahrens ist

sie nicht von Bedeutung. Wesentlich ist, dass das Sattelmotorfahrzeug so stark abbremsen musste, dass die Pneus jedenfalls kurzzeitig blockierten.

Wie die Generalstaatsanwaltschaft zu Recht geltend macht, liegen keine Hinweise dafür vor, dass sich der Lenker des Sattelmotorfahrzeugs seinerseits verkehrswidrig verhalten hat (vgl. Ausführungen auf pag. 128, auf welche an dieser Stelle vollumfänglich verwiesen wird). Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass das Verhalten des Lenkers des Sattelmotorfahrzeugs nicht Gegenstand des vorliegenden Strafverfahrens ist und deshalb auch nicht weiter darauf einzugehen ist.

III. Rechtliche Würdigung

13. Rechtliche Würdigung durch die Vorinstanz

Die Vorinstanz erachtet Art. 37 Abs. 2 SVG sowie Art. 12 Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) nicht als verletzt, da die Beschuldigte nicht freiwillig angehalten habe. Vielmehr habe der Verkehr auf dem Normalstreifen gestockt und die Lücke, welche sie avisiert habe, habe sich wieder geschlossen. Hätte sie nicht abgebremst, hätte sie eine Kollision riskiert (pag. 96, S. 12 der vorinstanzlichen Entscheidbegründung). Die Beschuldigte habe auch nicht gegen Art. 13 Abs. 1 VRV verstossen. Sie habe noch rund 100 Meter vor der Verzweigungstafel eingespurt, was als rechtzeitig zu beurteilen sei, zumal sie die Strecke täglich befahre (pag. 98, S. 14 der vorinstanzlichen Entscheidbegründung). Sie habe jedoch die Situation in Bezug auf das Vorhandensein einer Lücke falsch eingeschätzt, weswegen sie habe abbremsen müssen. Damit liege eine relevante Behinderung im Sinne von Art. 34 Abs. 3 i.V.m. Art. 44 Abs. 1 SVG und Art. 14 Abs. 1 VRV vor (pag. 98, S. 14 der vorinstanzlichen Entscheidbegründung). Da das nachfolgende Sattelmotorfahrzeug stark habe abbremsen müssen, sei die erhöhte abstrakte Gefahr zu bejahen und der objektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt (pag. 99, S. 15 der vorinstanzlichen Entscheidbegründung). Hingegen sei der subjektive Tatbestand nicht erfüllt. Auch das Sattelmotorfahrzeug habe die Gefährdung verursacht, da es seine Geschwindigkeit nicht angepasst habe. Die Beschuldigte habe hingegen frühzeitig den Blinker gestellt und die Geschwindigkeit reduziert. Sie habe die Situation falsch eingeschätzt und sei überzeugt gewesen, den Fahrstreifenwechsel problemlos zu Ende führen zu können. Sie habe sich damit weder rücksichtslos noch grob fahrlässig verhalten, der subjektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung sei nicht erfüllt (pag. 100, S. 16 der vorinstanzlichen Entscheidbegründung). Hingegen sei die Beschuldigte der einfachen Verkehrsregelverletzung schuldig zu erklären.

14. Vorbringen der Generalstaatsanwaltschaft

Die Generalstaatsanwaltschaft macht geltend, die Vorinstanz habe den subjektiven Tatbestand mit Verweis auf das Verhalten des nachfolgenden Lenkers des Sattelmotorfahrzeugs zu Unrecht verneint. Selbst wenn das Sattelmotorfahrzeug zu wenig Abstand eingehalten hätte, würde dies am Verhalten der Beschuldigten und der damit einhergehenden Gefährdung nichts ändern. Auch liege kein Anwendungsfall des sogenannten Reissverschlussprinzips vor. Die Beschuldigte sei zwar nicht ge-

halten gewesen, bereits vor der Signalisation auf die Normalspur zu wechseln. Sie müsse sich jedoch des Risikos, nicht mehr einbiegen zu können, bewusst gewesen sein und hätte keinesfalls anhalten dürfen (pag. 128 f.). Selbst wenn die Beschuldigte, wie geltend gemacht, das Stauende erst nach ihrem Überholmanöver wahrgenommen hätte, würde dies an der Beurteilung nichts zu ändern vermögen. Sie hätte angesichts der ihr bekannten Situation auf das Überholmanöver verzichten müssen (pag. 129).

15. Argumente der Verteidigung

Die Verteidigung bestreitet bereits das Vorliegen des objektiven Tatbestands. Die Beschuldigte habe das ihr folgende Fahrzeug nicht behindert, das starke Abbremsen sei auf ein Fehlverhalten des Lenkers des Sattelmotorfahrzeugs zurückzuführen. Das Bundesgericht habe Fallgruppen der groben Verkehrsregelverletzung gebildet. Die Beschuldigte habe mit ihrem Verhalten keinen solchen Tatbestand erfüllt. Es liege damit keine abstrakte oder konkrete Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs vor (pag. 154 f.). Auch der subjektive Tatbestand sei nicht erfüllt, die Beschuldigte habe verlangsamen und abbremsen müssen, um sich in die Lücke einfügen zu können. Sie habe sich bereits vor der ersten Verzweigungstafel eingefügt und sich damit geradezu vorbildlich verhalten. Im Zeitpunkt, als sie in die Lücke hineingefahren sei, sei es nicht mehr möglich gewesen, an der Kolonne vorbeizufahren, sie hätte abbremsen müssen. Gemäss dem Bundesamt für Strassen sei die Verzweigung Wankdorf Schönbühl sicherheitstechnisch ungünstig, es sei auf dem Abschnitt beidseitig je ein zusätzlicher Fahrstreifen vorgesehen. Die Beschuldigte sei eine rücksichtsvolle Autofahrerin und habe den subjektiven Tatbestand nicht erfüllt (pag. 156).

16. Verletzung der Verkehrsregeln

16.1 Rechtliche Grundlagen

Die Vorinstanz hat die rechtlichen Grundlagen zum Anhalten, zum rechtzeitigen Einspuren und zum unvorsichtigen Fahrstreifenwechsel zutreffend wiedergegeben. Darauf wird verwiesen (pag. 96 ff., S. 12-14 der vorinstanzlichen Entscheidung).

16.2 Subsumtion

Die Vorinstanz ist zu Recht von einer Verkehrsregelverletzung ausgegangen. Sie hat zutreffend begründet, dass die Beschuldigte mit dem Fahrstreifenwechsel den objektiven Tatbestand von Art. 34 Abs. 3 und Art. 44 Abs. 1 SVG erfüllt hat. Auf diese Ausführungen wird verwiesen (vgl. pag. 97 f., S. 13 f. der vorinstanzlichen Entscheidung).

Zu prüfen ist, ob sich die Beschuldigte einer einfachen oder groben Verkehrsregelverletzung hat schuldig gemacht.

17. Grobe Verkehrsregelverletzung

17.1 Objektiver Tatbestand

Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt.

Der objektive Tatbestand verlangt nach der Rechtsprechung, dass der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und dadurch die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Diese setzt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus. Eine konkrete Gefahr oder Verletzung ist nicht verlangt (statt vieler Urteil des Bundesgerichts 6B_1324/2017 vom 9. Mai 2018 E. 2.1 mit Hinweisen).

17.2 Subsumtion

Das Gebot des vorsichtigen Fahrstreifenwechsels stellt eine wichtige Verkehrsvorschrift dar, da dessen Verletzung gerade auf der Autobahn, wo mit hohem Tempo gefahren wird, regelmässig mit einer erhöhten abstrakten Gefährdung einhergeht (vgl. Urteile des Bundesgerichts 6B_1324/2017 vom 9. Mai 2018 E. 2.3 und 6B_892/2009 vom 15. Januar 2010 E. 3.2). Dies hat insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen zu gelten, wo in der Regel der Sicherheitsabstand zwischen den Fahrzeugen naturgemäss geringer ist, dennoch aber noch verhältnismässig hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können. Vorliegend kommt hinzu, dass es auch zu einer konkreten Gefährdung des nachfolgenden Lenkers des Sattelmotorfahrzeugs gekommen ist. Dieser war gezwungen, stark abzubremsen. Wäre ihm das Bremsmanöver nicht gelungen, wäre es zu einer Kollision gekommen. Zudem bestand auch die Gefahr, dass dem Sattelmotorfahrzeug folgende Fahrzeuge durch das bruske Bremsmanöver, welches für folgende Fahrzeuge nur schwer vorhersehbar gewesen wäre, mit ersterem kollidieren würden. Der objektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung ist daher erfüllt.

17.3 Subjektiver Tatbestand

Subjektiv erfordert der Tatbestand 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 Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kommt aber auch in Betracht, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht (vgl. Art. 100 Ziff. 1 SVG). Die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung setzt in diesem Fall voraus, dass das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen). Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (BGE 142 IV 93 E. 3.1 mit Hinweisen). Dabei ist grundsätzlich 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_1324/2017 vom 9. Mai 2018 E. 2.1; 6B_558/2017 vom 21. September 2017 E. 1.2 und 6B_1004/2016 vom 14. März 2017 E. 3.2 mit Hinweis).

17.4 **Subsumtion**

Wie das Beweisergebnis ergeben hat, hat die Beschuldigte die mit dem Fahrstreifenwechsel verbundene Gefahr, welche angesichts der konkreten Umstände evident war, pflichtwidrig nicht in Betracht gezogen, obwohl das starke Verkehrsaufkommen eine erhöhte Aufmerksamkeit erfordert hätte. Sie handelte damit unbewusst fahrlässig.

Die für den Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erforderliche Rücksichtslosigkeit ist in casu zu bejahen. Die Beschuldigte hat den Fahrstreifenwechsel vollzogen und damit eine evidente Gefährdung geschaffen, obwohl es ihr ohne Weiteres möglich gewesen wäre, weiterzufahren. Zwar hat sie die Gefährdung der weiteren Verkehrsteilnehmer nur kurz nicht bedacht. Nach Ansicht der Kammer liegen jedoch keine besonderen Umstände im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung vor, welche das Verhalten der Beschuldigten subjektiv in einem milderen Licht erscheinen lassen würden. Wie dargelegt, kannte die Beschuldigte die Streckenführung und die auf diesem Autobahnabschnitt regelmässig herrschende Verkehrsüberlastung, womit auch der von der Verteidigung vorgebrachte Umstand, wonach die Verkehrsführung in diesem Bereich ungünstig sei, nicht zu ihren Gunsten zu werten ist. Der Beschuldigten wäre es gerade mit Blick auf ihre Kenntnis des Streckenabschnitts offen gestanden, entweder vorzeitig einzuspuren oder weiterzufahren. Stattdessen hat sie einen Fahrstreifenwechsel vollzogen, ohne die nötige Vorsicht und Rücksichtnahme auf den ihr nachfolgenden Verkehr walten zu lassen. Das vollständige Abbremsen auf einem Überholstreifen ist gerade bei grossem Verkehrsaufkommen mit einer erheblichen Gefährdung der nachfolgenden Fahrzeuge verbunden, was evident und allgemein bekannt ist und damit auch der Beschuldigten klar war. Im vorliegenden Fall wurde der nachfolgende Fahrzeugführer, wie dargelegt, durch das Vorgehen der Beschuldigten zu einem starken Bremsmanöver gezwungen und entsprechend auch konkret gefährdet. Das Vorgehen der Beschuldigten wiegt daher schwer und offenbart eine tatbestandsmässige Rücksichtslosigkeit. Der subjektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung ist damit zu bejahen.

18. **Fazit**

Die Beschuldigte ist der groben Verkehrsregelverletzung, begangen am 6. November 2017 auf der Autobahn A1 durch unvorsichtigen Fahrstreifenwechsel, schuldig zu erklären.

IV. **Strafzumessung**

19. **Anwendbares Recht**

Am 1. Januar 2018 sind die revidierten Bestimmungen des allgemeinen Teils des StGB in Kraft getreten. Hat der Täter ein Verbrechen oder Vergehen vor Inkrafttre-

ten des neuen Strafgesetzbuches begangen, erfolgt die Beurteilung aber erst nachher, so ist gemäss Art. 2 Abs. 2 StGB das neue Gesetz anzuwenden, wenn dieses für ihn das mildere ist. Der Vergleich der Schwere verschiedener Strafnormen ist nach der sog. konkreten Methode vorzunehmen, wonach sich umfassende Beurteilungen des Sachverhalts nach altem und nach neuem Recht gegenüberzustellen sind. Anzuwenden ist in Bezug auf ein und dieselbe Tat nur entweder das alte oder das neue Recht. Eine kombinierte Anwendung der beiden Rechte ist ausgeschlossen. (BGE 134 IV 82, S. 88, E. 6.2.1 und 6.2.3). Ausschlaggebend ist, nach welchem der beiden Rechte der Täter für die gerade zu beurteilende Tat besser wegkommt (vgl. zum Ganzen TRECHSEL/VEST, in: Trechsel/Pieth [Hrsg.], Schweizerisches Strafgesetzbuch Praxiskommentar, 3. Aufl. 2018, N 11 zu Art. 2 StGB mit Hinweisen; ANDREAS DONATSCH, Schweizerisches Strafgesetzbuch, 19. Aufl., Zürich 2013, S. 34 N 10 sowie BGE 126 IV 5 S. 8 – je mit Hinweisen). Der Gesetzesvergleich hat sich ausschliesslich nach objektiven Gesichtspunkten zu richten (BGE 134 IV 82, E. 6.2.2). Sind im Übrigen die Sanktionen im Einzelfall gleichwertig, so ist altes Recht anzuwenden (POPP/BERKEMEIER, in: Basler Kommentar zum Strafrecht, Bd. I, 3. Aufl. 2013, N 17 zu Art. 2 StGB mit weiteren Hinweisen).

Mit den neu in Kraft getretenen Änderungen des Sanktionenrechts wurden vor allem der Anwendungsbereich der Geldstrafe eingeschränkt und derjenige der Freiheitsstrafe ausgeweitet. Vorliegend würden indessen in beiden Fällen – nach altem wie nach neuem Recht – bedingte Geldstrafen resultieren. Da das neue Recht auch sonst nicht zu einer milderen Sanktion führen würde, ist das zum Tatzeitpunkt geltende Recht, das StGB in seiner bis zum 31. Dezember 2017 geltenden Fassung (aStGB), anzuwenden.

20. Grundlagen der Strafzumessung

Gemäss Art. 47 aStGB misst das Gericht die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu. Es berücksichtigt das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters. Das Verschulden wird nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsguts, nach der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach bestimmt, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Gefährdung oder Verletzung zu vermeiden.

Die Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälten (VBRS) sehen für gewisse Deliktskategorien normierte Strafen vor. Das Gericht ist nicht an diese Richtlinien gebunden, sondern sie dienen lediglich als Anhaltspunkt. Die Richtlinien beinhalten eine normierte Strafzumessung für Massendelikte, welche in der Regel von den vorliegenden Umständen und dem jeweiligen Verschulden her sehr ähnlich sind. Insofern dienen die Richtlinien der rechtsgleichen Behandlung in gleichgearteten Fällen und somit auch der Rechtssicherheit und der Gerechtigkeit.

21. Strafraumen und Strafart

Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer

hervorrufen oder in Kauf nimmt (Art. 90 Abs. 2 SVG). Vorliegend erachtet die Kammer die Geldstrafe als verhältnismässige Sanktion.

22. Tatkomponenten

Die Beschuldigte hat es auf der ihr bekannten Autobahnstrecke unterlassen, vorzeitig in Richtung Ausfahrt Schönbühl, welche sie zu ihrem Arbeitsplatz führen sollte, einzuspüren. Um die Ausfahrt nicht zu verpassen, versuchte sie sich in eine Lücke auf dem Normalstreifen einzufügen, welche nicht genügend gross war. Um das Fahrmanöver bzw. den Fahrstreifenwechsel vollziehen zu können, bremste die Beschuldigte auf dem ersten Überholstreifen, auf dem Geschwindigkeiten bis zu annähernd 100 km/h gefahren werden, vollständig ab, obwohl sie wusste, dass sich hinter ihr das kurz zuvor überholte Sattelmotorfahrzeug befand. In der Folge blieb sie mit dem hinteren Teil des Fahrzeugs auf dem Überholstreifen stehen, wodurch sie den hinter ihr folgenden Lenker des Sattelmotorfahrzeugs dazu zwang, stark abzubremesen. Mit diesem Vorgehen hat die Beschuldigte den ihr nachfolgenden Lenker des Sattelmotorfahrzeugs konkret gefährdet und den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt. Subjektiv handelte die Beschuldigte grobfahrlässig. Sie hat aus pflichtwidriger kurzer Bedenkenlosigkeit die mit ihrem Handeln verbundene erhebliche Gefahr nicht bedacht. Es ist mit Blick auf den weiten Strafraum und die möglichen Begehungsvarianten von einem leichten Verschulden und – im Einklang mit den VBRS-Richtlinien – einer verschuldensangemessenen Strafe im Bereich von 25 Strafeinheiten auszugehen.

23. Täterkomponenten

Die Beschuldigte lebt in geordneten Verhältnissen und geht einer 50%-igen Erwerbstätigkeit als Reiseberaterin nach (pag. 142). Sie ist nicht vorbestraft (pag. 134), nicht im Informationssystem Verkehrszulassung Administrativmassnahmen verzeichnet (pag. 122), und sie hat sich im Strafverfahren, durch welches sie offenbar empfindlich getroffen wurde (vgl. auch ihre Reaktion an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung, pag. 63), stets einwandfrei verhalten. Es ist von einer durchschnittlichen Strafempfindlichkeit auszugehen. Auch unter Berücksichtigung der Täterkomponenten resultiert damit eine verschuldensangemessene Strafe von 25 Strafeinheiten.

24. Tagessatzhöhe

Die Beschuldigte erzielt inkl. Anteil 13. Monatslohn ein monatliches Einkommen von netto CHF 2'229.50 (pag. 142), womit unter Berücksichtigung eines Pauschalabzugs von 20 % ein Tagessatz von CHF 50.00 resultiert.

25. Bedingter Vollzug

Der Beschuldigten ist eine günstige Prognose zu stellen, weswegen ihr der bedingte Vollzug der Strafe zu gewähren ist (Art. 42 Abs. 1 aStGB). Gründe für eine Verlängerung der Probezeit über die Mindestdauer von zwei Jahren hinaus sind keine ersichtlich (Art. 44 Abs. 1 aStGB).

26. Verbindungsbusse

Gemäss Art. 42 Abs. 4 aStGB kann eine bedingte Geldstrafe mit einer unbedingten Geldstrafe oder mit einer Busse nach Art. 106 aStGB verbunden werden. Mit der Verbindungsstrafe soll die Möglichkeit geschaffen werden, im Bereich der Massendelinquenz eine spürbare Sanktion zu verhängen (BGE 134 IV 60 E. 7.3.1). Die Bestimmung dient in erster Linie dazu, die Schnittstellenproblematik zwischen der Busse (für Übertretungen) und der bedingten Geldstrafe (für Vergehen) zu entschärfen (Botschaft (zur Änderung des Strafgesetzbuches [...]) vom 29.06.2005, BBl 2005, S. 4699 ff. und S. 4705 ff.). Zudem trägt die unbedingte Verbindungsstrafe dazu bei, das unter spezial- und generalpräventiven Gesichtspunkten eher geringe Drohpotential der bedingten Geldstrafe zu erhöhen. Dem Verurteilten soll ein Denkkzettel verpasst werden können, um ihm (und soweit nötig allen anderen) den Ernst der Lage vor Augen zu führen und zugleich zu demonstrieren, was bei Nichtbewährung droht (BOMMER, in: Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches, Die Sanktionen im neuen AT StGB - ein Überblick, Bern 2007, S. 35).

Um dem akzessorischen Charakter der Verbindungsstrafe gerecht zu werden, erscheint es sachgerecht, ihre Obergrenze grundsätzlich auf einen Fünftel beziehungsweise 20% festzulegen. Abweichungen sind im Bereich tiefer Strafen denkbar, um sicherzustellen, dass der Verbindungsstrafe nicht eine lediglich symbolische Bedeutung zukommt (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4).

Das Gericht erachtet das Ausfällen einer Verbindungsbusse vorliegend aufgrund der Schnittstellenproblematik zur einfachen Verkehrsregelverletzung als angezeigt. Von den insgesamt 25 Strafeinheiten werden deshalb fünf Strafeinheiten, ausmachend CHF 250.00, als Verbindungsbusse ausgesprochen. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung beträgt fünf Tage. Die restlichen 20 Strafeinheiten werden als Geldstrafe (20 Tagessätze) à CHF 50.00 ausgesprochen und es wird der bedingte Vollzug gewährt.

27. Fazit Strafzumessung

Die Beschuldigte wird zu einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen à CHF 50.00, ausmachend CHF 1'000.00, sowie zur Bezahlung einer Verbindungsbusse von CHF 250.00 verurteilt. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf zwei Jahre festgesetzt. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse beträgt fünf Tage.

V. Kosten und Entschädigung

28. Erstinstanzliche Verfahrenskosten

Gemäss Art. 426 Abs. 1 StPO trägt die beschuldigte Person die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird. Die Beschuldigte hat demzufolge die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'070.00 zu bezahlen.

29. Oberinstanzliche Verfahrenskosten

Gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO tragen die Parteien die Kosten des Rechtsmittelverfahrens nach Massgabe ihres Obsiegens bzw. Unterliegens.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat die Beschuldigte als vollumfänglich unterliegend zu gelten, weswegen sie auch die oberinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 2'000.00, zu tragen hat.

30. **Entschädigung**

Eine Entschädigung ist bei diesem Ausgang des Verfahrens nicht geschuldet.

VI. Dispositiv

Die 1. Strafkammer erkennt:

I.

Das **Urteil des Regionalgerichts Bern-Mittelland** vom **31. Oktober 2018** ist insofern in **Rechtskraft erwachsen**, als

A. _____ verurteilt wurde zur **Bezahlung** der **erstinstanzlichen Verfahrenskosten** von **CHF 1'070.00**,

ohne Ausrichtung einer Entschädigung.

II.

A. _____ wird **schuldig erklärt**

der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 06.11.2017 auf der Autobahn A1, Ost R Bolligen (bei Kilometer 3.6 R) durch unvorsichtigen Fahrstreifenwechsel,

und in Anwendung der Artikel

2 Abs. 2 StGB

34 Abs. 1, 42 Abs. 1, 44 Abs. 1, 47, 106 aStGB

34 Abs. 3, 44 Abs. 1, 90 Abs. 2 SVG

14 Abs. 1 VRV,

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

verurteilt:

1. zu einer **Geldstrafe** von **20 Tagessätzen** à **CHF 50.00**, total ausmachend **CHF 1'000.00**.

Der **Vollzug** der Geldstrafe wird **aufgeschoben** und die **Probezeit** auf **zwei Jahre** festgesetzt;

2. zur Bezahlung einer **Verbindungsbusse** von **CHF 250.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung beträgt fünf Tage;
3. zur Bezahlung der **oberinstanzlichen Verfahrenskosten**, bestimmt auf **CHF 2'000.00**.

III.

Zu eröffnen:

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

Mitzuteilen:

- der Vorinstanz
- der Koordinationsstelle Strafregister (nur Dispositiv nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der Rechtsmittelbehörde)
- der Kommission für Administrativmassnahmen im Strassenverkehr KAM (nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der Rechtsmittelbehörde)

Bern, 14. Juni 2019

Im Namen der 1. Strafkammer

Der Präsident i.V.:

Oberrichter Gerber

Die Gerichtsschreiberin:

Segessenmann

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.