

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 20 93

Bern, 11. Juni 2020

Besetzung

Oberrichter Aebi (Präsident i.V.),
Oberrichterin Friederich Hörr, Oberrichterin Bratschi
Gerichtsschreiber Neuenschwander

Verfahrensbeteiligte

A. _____
v.d. Rechtsanwalt B. _____
Beschuldigter/Berufungsführer

gegen

Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern, Nordring 8,
Postfach, 3001 Bern



Gegenstand

Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz

Berufung gegen das Urteil des Regionalgerichts Emmental-
Oberraargau (Einzelgericht) vom 29. August 2019 (PEN 18 146)

Erwägungen:

I. Formelles

1. Erstinstanzliches Urteil

Mit Urteil vom 29. August 2019 erkannte das Regionalgericht Emmental-Oberaargau (Einzelgericht; nachfolgend Vorinstanz) was folgt (pag. 251 ff.; Hervorhebungen im Original):

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

1. der **groben Verkehrsregelverletzung, mehrfach** begangen als Lenker eines PW;
 - 1.1. am 13.03.2018 in Lützelflüh-Goldbach durch Überholen ohne die Gewissheit, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können und ungenügenden Abstand beim Wiedereinbiegen nach dem Überholen eines Lastwagens;
 - 1.2. am 13.03.2018 in Hasle b. Burgdorf durch Überholen trotz Gegenverkehr und ohne die Gewissheit, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können sowie ungenügenden Abstand beim Wiedereinbiegen nach dem Überholen eines Gesellschaftswagens;
 2. der **einfachen Verkehrsregelverletzung**, begangen als Lenker eines PW am 13.03.2018 in Hasle b. Burgdorf durch Überschreiten der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ausserorts;
- und in Anwendung der Art. 4a Abs. 1 lit b, 10 Abs. 2 VRV; 32 Abs. 2, 34 Abs. 4, 35 Abs. 2 + 3, 90 Abs. 1 + 2; Art. 34, 42 Abs. 1 + 4, 44 Abs. 1, 47, 49 Abs. 1, 106, 333 StGB, Art. 426 ff. StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von 32 Tagessätzen zu CHF 50.00, ausmachend total **CHF 1'600.00**.
Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.
2. Zu einer **Verbindungsbusse** von **CHF 400.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 8 Tage festgesetzt.
3. Zu einer **Übertretungsbusse** von **CHF 40.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 1 Tag festgesetzt.
4. Zu den **Verfahrenskosten**, sich zusammensetzend aus Gebühren von CHF 3'800.00 und Auslagen von CHF 106.00, insgesamt bestimmt auf **CHF 3'906.00**

Die Gebühren setzen sich zusammen aus:			
Kosten der Untersuchung		CHF	800.00
Kosten des Gerichts	(inkl. schriftl. Begründung)	CHF	3'000.00
Total		CHF	3'800.00
Die Auslagen setzen sich zusammen aus:			
Entschädigung für Zeugen		CHF	106.00
Total		CHF	106.00
Total Verfahrenskosten		CHF	3'906.00

Wird keine schriftliche Begründung verlangt, reduziert sich die Gebühr um CHF 1'000.00. Die **reduzierten Verfahrenskosten** betragen damit **CHF 2'906.00**.

II.

Weiter wird verfügt:

[Eröffnungsformel]

2. Berufung

Gegen dieses Urteil meldete A._____ (nachfolgend Beschuldigter), nach wie vor verteidigt durch Rechtsanwalt B._____, mit Eingaben vom 9. bzw. 20. September 2019 fristgerecht die Berufung an (pag. 258 und 263).

Die erstinstanzliche Urteilsbegründung datiert vom 20. Februar 2020 (pag. 265 ff.).

In seiner form- und fristgerecht eingereichten Berufungserklärung vom 13. März 2020 beschränkte der Beschuldigte die Berufung auf den erstinstanzlichen Schuldspruch wegen mehrfacher grober Verletzung der Verkehrsregeln (pag. 309 f.). Die Generalstaatsanwaltschaft verzichtete mit Schreiben vom 27. März 2020 auf eine Teilnahme am Berufungsverfahren (pag. 315 f.).

3. Oberinstanzliche Beweisergänzungen

Bereits in seiner Berufungserklärung vom 13. März 2020 beantragte der Beschuldigte die Durchführung eines mündlichen Berufungsverfahrens. Weiter stellte er den Beweisantrag, es sei auf dem gesamten fraglichen Streckenabschnitt ein Augenschein durch Befahren der Strecke durchzuführen (pag. 310).

Mit begründetem Beschluss vom 27. März 2020 wies die Kammer den Beweisantrag des Beschuldigten ab und lud ihn ein zu prüfen, ob nicht doch ein schriftliches Verfahren in Frage kommen könnte (pag. 317 f.). Nachdem der Beschuldigte seinen Wunsch nach einer mündlichen Verhandlung bestätigt hatte (Eingabe vom 17. April 2020; pag. 323), setzte die Kammer den Termin zur oberinstanzlichen Verhandlung auf den 11. Juni 2020 fest (Verfügung vom 21. April 2020, pag. 325 f.).

Im Hinblick auf die Berufungsverhandlung holte die Kammer von Amtes wegen einen Strafregisterauszug (datierend vom 8. Mai 2020, pag. 337) sowie einen Leumundsbericht über den Beschuldigten samt Erhebungsformular wirtschaftliche Verhältnisse ein (beides datierend vom 7. Mai 2020; pag. 330 ff.). Dem Bericht beigelegt war zudem eine an den einvernehmenden Kantonspolizisten adressierte Stellungnahme des Beschuldigten zum Vorfall bzw. zum erstinstanzlichen Urteil (pag. 335).

In der Berufungsverhandlung wurde der Beschuldigte nochmals zur Person und zur Sache befragt (pag. 343 ff.). Zusätzlich zur schriftlichen Protokollierung wurde eine Tonaufnahme der Einvernahme erstellt. Anstelle eines Vorlesens erkannte die Kammer die elektronische Aufzeichnung zu den Akten (pag. 342).

4. Anträge

Während der Beschuldigte in seiner Berufungserklärung vom 13. März 2020 noch den Schuldspruch wegen mehrfacher grober Verkehrsregelverletzung beanstandet hatte, modifizierte er den Umfang seiner Berufung in der Berufungsverhandlung. Neu beantragte er, das erstinstanzliche Urteil sei nicht nur hinsichtlich des Schuldspruchs der einfachen Verkehrsregelverletzung (Geschwindigkeitsüberschreitung) zu bestätigen, sondern er sei zudem – soweit das zweite Überholmanöver betreffend (Ziff. I.1.2 des erstinstanzlichen Dispositivs) – der groben Verkehrsregelverletzung schuldig zu erklären (pag. 355).

5. Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer

Nach dem anlässlich der oberinstanzlichen Hauptverhandlung erklärten Teilrückzug beschränkt sich die Berufung auf den für das erste Überholmanöver ausgefallenen Schuldspruch wegen grober Verkehrsregelverletzung (Ziff. I.1.1. des erstinstanzlichen Dispositivs) und damit zusammenhängend die ausgesprochene Geldstrafe. Nicht (mehr) angefochten und in Rechtskraft erwachsen sind dagegen einerseits der erstinstanzliche Schuldspruch wegen einfacher Verkehrsregelverletzung (Ziff. I.2. des erstinstanzlichen Dispositivs) und die damit zusammenhängende Übertretungsbusse von CHF 40.00 sowie andererseits der Schuldspruch wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Ziff. I.1.2. des erstinstanzlichen Dispositivs.

Hinsichtlich der angefochtenen Punkte überprüft die Kammer das erstinstanzliche Urteil mit voller Kognition (Art. 398 Abs. 3 StPO). Aufgrund der alleinigen Berufung des Beschuldigten ist eine strengere Bestrafung ausgeschlossen (Verschlechterungsverbot, Art. 391 Abs. 2 StPO).

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

6. Vorwurf gemäss Anklageschrift

Nach Art. 356 Abs. 1 Satz 2 StPO gilt vorliegend der Strafbefehl vom 26. April 2018 als Anklageschrift. Darin wird dem Beschuldigten folgendes Verhalten vorgeworfen (pag. 33):

Der Beschuldigte überholte als Lenker eines Personenwagens auf der Strecke Lützelflüh - Hasle bei Burgdorf einen Lastwagen und fügte sich anschliessend aufgrund Gegenverkehrs zwischen dem Lastwagen und einem vorausfahrenden Gesellschaftswagen (Bus) wieder auf die rechte Fahrbahn ein, wobei er den nachfolgenden Lastwagen aufgrund ungenügenden Abstandes behinderte. Der Lastwagenlenker bremste in der Folge massiv ab, um eine Kollision mit dem Beschuldigten zu vermeiden und den vorgeschriebenen Mindestabstand zu dessen Personenwagen wahren zu können. Anschliessend überholte der Beschuldigte den Gesellschaftswagen, wobei er die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausserorts überschritt. Zudem gefährdete er den Lenker des Busses, da er sich aufgrund Gegenverkehrs dicht vor dem Gesellschaftswagen auf die rechte Fahrbahn eingefügt hatte. Der Buschauffeur musste in der Folge massiv abbremsen, um eine Kollision mit dem Beschuldigten zu vermeiden. Mit seinem Verhalten schuf der Beschuldigte eine ernstliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer und nahm diese auch in Kauf.

Sowohl mit Verfügung vom 19. März 2019 (pag. 173) als auch anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (pag. 217) behielt sich die Vorinstanz vor, beide dem Beschuldigten vorgeworfenen Überholmanöver auch unter dem rechtlichen Gesichtspunkt der (mehrfachen) groben Verkehrsregelverletzung zu würdigen. Dieser Würdigungsvorbehalt gilt auch für die oberinstanzliche Beurteilung.

Wie bereits unter Ziff. 4 und 5 hiavor ausgeführt, bestreitet der Beschuldigte den Ablauf und die mit dem zweiten Überholmanöver (Überholen des Gesellschaftswagens) geschaffene Gefahr nicht mehr. Die nachfolgende Beweismwürdigung beschränkt sich daher auf die für die Beurteilung des ersten Überholmanövers (Überholen des Lastwagens) massgebenden Elemente. Die Umstände des zweiten Überholmanövers bleiben indessen für die Zumessung der Strafe von Bedeutung und sind dort erneut aufzunehmen.

7. Unbestrittenes Rahmengeschehen und bestrittener Sachverhalt

7.1 Unbestrittenes Rahmengeschehen

Wie von der Vorinstanz zutreffend festgehalten (S. 6 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 270 f.), ist hinsichtlich des Rahmengeschehens unbestritten, dass der Beschuldigte am Dienstag, 13.03.2018, mit seinem Personenwagen (Toyota _____) von Ramsei herkommend in Richtung Hasle bei Burgdorf unterwegs war. Zur gleichen Zeit waren vor ihm auf derselben Strecke C. _____ als Lenker eines Lastwagens (Kontrollschild BE _____) sowie unmittelbar vor diesem D. _____ als Lenker eines Gesellschaftsbusses [recte: -wagens] (Kontrollschild BE _____) unterwegs. Der Beschuldigte überholte unbestrittenermassen um ca. 09:52 Uhr kurz vor Lützelflüh den unmittelbar vor ihm fahrenden Lastwagen und fuhr anschliessend in die Lücke zwischen dem Lastwagen und dem Linienbus (pag. 15 Z. 27; 25 Z. 21).

Der Ablauf dieses ersten Überholmanövers wird vom Lastwagenfahrer C. _____ und dem Beschuldigten insofern übereinstimmend beschrieben, als beide angaben, die Lücke zwischen dem LKW und dem vor diesem fahrenden Bus habe sich während dem Überholmanöver des Beschuldigten verkleinert (Beschuldigte: pag. 25 Z. 22 f.; C. _____: pag. 15 Z. 25). Hinsichtlich des weiteren Ablaufs beschreiben beide eine «heikle» (der Beschuldigte sprach sogar von einer «gefährlichen») [pag. 25 Z. 28-38] Situation beim Wiedereinbiegen. Der Lastwagenfahrer C. _____ beschrieb diesbezüglich konstant, es sei knapp geworden (pag. 15 Z. 26 f.; 61 Z. 135-138.; 220 Z. 2 f.). Auch der Beschuldigte selbst räumte ein, es sei «ziemlich» resp. «wirklich knapp» gewesen (pag. 25 Z. 28 f.; 233 Z. 25), er habe sich in die Lücke «ichedrückt» (u.a. pag. 233 Z. 25). Nicht bestritten ist seitens des Beschuldigten weiter, dass der Lastwagenfahrer als Folge seines Spurwechsels «stark» bremsen musste (pag. 25 Z. 69). C. _____ qualifizierte das Bremsmanöver als «brüsk», nicht aber als Vollbremsung (pag. 16 Z. 65 f.; 61 Z. 132 f.). Der vor C. _____ und dem Beschuldigten fahrende Busfahrer D. _____ sprach in diesem Zusammenhang gar von einer Notbremsung, die der Lastwagenfahrer eingeleitet habe (pag. 20 Z. 24 f.). Auf das Manöver des Beschuldigten reagierte der Lastwagenfahrer mit Lichthupen und Hupsignalen (C. _____: pag. 15 Z. 29 f.; D. _____: 20 Z. 25 f.; Beschuldigte: 25 Z. 28; 58 Z. 48).

7.2 Bestrittene Elemente im konkreten Ablauf des Überholmanövers

Neben dem genauen Abstand, den der Beschuldigte beim Wechsel zurück auf seine Fahrspur zu dem hinter ihm fahrenden Lastwagen hatte, sind insbesondere die Ursachen und Umstände bestritten, welche dazu führten, dass sich die vom Beschuldigten schlussendlich zum Wiedereinbiegen genutzte Lücke zwischen dem Lastwagen und dem Gesellschaftswagen verkleinerte, während der Beschuldigte den Lastwagen überholte. Der Lastwagenfahrer C._____ machte diesbezüglich sinngemäss geltend, er sei aufgrund einer Geschwindigkeitsreduzierung des vor ihm fahrenden Gesellschaftswagens näher an diesen herangefahren (z.B. pag. 61 Z. 149-156). Der Beschuldigte sieht die Ursache dagegen im Fahrverhalten des Lastwagenfahrers. C._____ habe während des Überholmanövers (absichtlich) zu beschleunigen begonnen. Durch diese Beschleunigung des Lastwagens habe sich sein Manöver in die Länge gezogen und die Lücke zwischen dem Lastwagen und dem voranfahrenden Gesellschaftswagen sei kleiner geworden. Da ihm (dem Beschuldigten) plötzlich Gegenverkehr entgegengekommen sei, habe er keine andere Wahl mehr gehabt, als sich in die Lücke zwischen dem Lastwagen und dem Bus zu drücken (z.B. pag. 25 Z. 25). Da das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer für ihn nicht vorhersehbar gewesen sei, könne ihm kein Vorwurf gemacht werden.

8. Objektive Beweismittel

Mit dem Anzeigerapport (pag. 1 ff.), der Fotodokumentation (pag. 9 ff.) sowie den Ausdrucken von Google Maps und Google Street View (pag. 183 ff.) hat die Vorinstanz die zur Verfügung stehenden objektiven Beweismittel lückenlos aufgelistet. Für den Streckenabschnitt, auf dem sich das erste Überholmanöver ereignete, leitete die Vorinstanz daraus zutreffend Folgendes ab (S. 8 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 272 f.):

- Die Hauptstrasse verläuft von Ramsei herkommend Richtung Hasle bei Burgdorf und ist eingangs Lützelflüh-Golzbach durch eine gerade Streckenführung gekennzeichnet (pag. 10f.; 184). Vor der Ortschaft Lützelflüh-Golzbach ist zunächst eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h signalisiert, welche sich dann ausserorts [nach der Häusergruppe «Fuhren»] – noch vor der ersten Überholstelle – auf 80 km/h erhöht (pag. 10).
- Das erste Überholmanöver fand auf der Hauptstrasse vor der Innerortszone Lützelflüh-Golzbach statt. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit wechselt (bei Ortsbeginn) von 80 km/h auf 50/km (mit entsprechender Signalisation, pag. 11). Durch die gerade Streckenführung sind sowohl allfälliger Gegenverkehr als auch der Ortsbeginn allgemein gut sichtbar, jedoch bestehen auf Höhe des Ortseingangs mehrere Einfahrts- und Nebenstrassen (pag. 10f.). Die Strecke von der signalisierten Aufhebung der erlaubten Geschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h bis zum Beginn der Innerortszone beträgt rund 390m (pag. 184).

9. Subjektive Beweismittel – Aussagen der Beteiligten

9.1 Allgemeines

Neben dem Beschuldigten selber wurden auch die von ihm überholten Verkehrsteilnehmer mehrfach persönlich zu den Überholmanövern befragt (Beschuldigter: am 16. März 2018 von der Polizei [pag. 24 ff.], am 6. Juli 2018 von der Staatsanwaltschaft [pag. 73] sowie anlässlich der erst- und oberinstanzlichen Hauptverhandlung [pag. 232 ff. und 343 ff.]; Auskunftspersonen D._____ und C._____: jeweils am 14. März 2018 von der Polizei [pag. 14 ff.], am 6. Juli 2020 von der Staatsanwaltschaft [pag. 57 ff.] sowie anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 28. August 2019 [pag. 218 ff.]). Die Vorinstanz hat die Aussagen der beiden Auskunftspersonen und des Beschuldigten ausführlich und zutreffend zusammengefasst. Darauf kann verwiesen werden (S. 9-13 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 273-277).

Auch hinsichtlich der allgemeinen Grundlagen zur Beweiswürdigung – insbesondere zur Würdigung von Aussagen – wird auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen (S. 13 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 277).

9.2 Würdigung der Aussagen der Auskunftspersonen

9.2.1 Entstehungsgeschichte der Aussagen

Sowohl der Lastwagenfahrer C._____ als auch der Busfahrer D._____ meldeten sich innert sehr kurzer Zeit (9:58 Uhr und 10:02 Uhr) telefonisch bei der Polizei und schilderten je ein gefährliches Überholmanöver des Beschuldigten (pag. 3). Bei beiden handelt es sich um erfahrene Berufsschauffeure, die viel Zeit auf Schweizer Strassen verbringen und sich dabei stetig mit dem Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmern auseinanderzusetzen haben. Dass sich beide – unabhängig voneinander und innert weniger Minuten – durch das Verhalten des Beschuldigten dazu veranlasst sahen, die Polizei einzuschalten, spricht nach Ansicht der Kammer bereits deutlich für die Ungewöhnlichkeit bzw. Gefährlichkeit seiner Manöver. C._____ gab sodann unumwunden zu, er sei ob des Verhaltens des Beschuldigten «wütend und ausser sich» gewesen (pag. 58 Z. 47) und habe so unter Adrenalin gestanden, dass er keinen Gegenverkehr habe wahrnehmen können (pag. 15 Z. 28 f.).

Wie bereits von der Vorinstanz zutreffend festgehalten (S. 14 der Urteilsbegründung, pag. 278), hatten die Auskunftspersonen vor dem 13. März 2018 weder beruflich noch privat je mit dem Beschuldigten oder miteinander zu tun gehabt. Die Meldungen an die Polizei durch D._____ (via E._____ AG) und C._____ geschah[en] jeweils unabhängig voneinander. Dem E-Mail-Verkehr zwischen C._____ und D._____ bzw. der E._____ AG lassen sich denn auch keine Anzeichen für eine allfällige Absprache zwischen den Auskunftspersonen entnehmen. Mit der Vorinstanz sind für die Kammer keine Gründe ersichtlich, welche die Auskunftspersonen zu einer verzerrten Wiedergabe der Geschehnisse oder zu einer falschen Belastung des Beschuldigten hätten bewegen können.

Insgesamt ist die Entstehungsgeschichte der Aussagen damit unauffällig, was zusammen mit den vorhandenen inhaltlichen Realitätskriterien (dazu sogleich) für ihren Realitätsbezug spricht.

9.2.2 Inhaltliche Realkennzeichen

Die Aussagen der beiden Auskunftspersonen entwickeln sich zunächst stimmig und nachvollziehbar über Nebensächlichkeiten, die sich vor dem besagten Manöver abspielten. So führte der Busfahrer D._____ aus, er sei mit einem leeren Bus unterwegs gewesen, den er ins Depot nach Burgdorf habe bringen wollen, als ein Lastwagen an ein Stoppsignal gefahren sei und ihn habe durchfahren lassen. Dieser Lastwagen sei anschliessend hinter ihm hergefahren (pag. 20 Z. 16-19; 66 Z. 38-41). Auch der damit angesprochene Lastwagenfahrer C._____ erinnerte sich daran, wie er am besagten Tag vor einer Bahnschranke hinter einem Linienbus zum Stillstand gekommen sei. Bezüglich der anschliessenden Fahrt im Auserortsbereich führte er weiter originell und nachvollziehbar aus, er habe der Verkehrskolonne gut folgen können, weil sein Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt leer gewesen sei (pag. 15 Z. 17-21; 58 Z. 37-42). Die beiden Berufsschauffeure schätzten ihre Geschwindigkeit übereinstimmend auf 70-80 km/h (D._____: pag. 68 Z. 128; C._____: pag. 15 Z. 22), was mit Blick auf die im besagten Streckenabschnitt geltende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h plausibel erscheint.

Auch die überwiegend vom überholten Lastwagenfahrer C._____ stammenden Aussagen zum anschliessenden – vorliegend noch strittigen – ersten Überholmanöver des Beschuldigten, erscheinen der Kammer glaubhaft. Wie schon von der Vorinstanz – auf deren zutreffende Aussagenwürdigung ergänzend zu verweisen ist (S. 13 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 277 f.) – erwähnt, schilderte C._____ die Geschehnisse auf offene Fragen hin und über mehrere Einnahmen in sich stimmig, präzise und hinsichtlich der Kernpunkte widerspruchsfrei. Er gab insbesondere konstant zu Protokoll, die Lücke zum vor ihm fahrenden Bus habe sich nicht als Folge einer Beschleunigung seinerseits, sondern wegen eines Abbremsens des Busfahrers verkleinert, auf welches er unter Umständen verzögert reagiert habe (pag. 15 Z. 24 f., 58 Z. 44 f. 219 Z. 46 f.). Da sich das Überholmanöver kurz vor dem Ortseingang Lützelflüh abspielte, erscheint weiter nachvollziehbar, dass C._____ die Temporeduktion des Busses (nachträglich) auf die kurz darauf tatsächlich signalisierte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 50 km/h zurückführte (pag. 15 Z. 24, 58 Z. 42 ff., 219 Z. 46 f.). D._____, der Busfahrer, bestätigte zwar das Bremsmanöver, nicht aber den vom Lastwagenfahrer C._____ antizipierten Grund. So führte er aus, er habe nicht wegen des bevorstehenden 50ers, sondern wegen des nahenden Gegenverkehrs gebremst. Er habe sich nämlich gedacht, der Beschuldigte werde ihn auch noch gleich mitüberholen (pag. 68 Z. 119-122). Dies bestätigte er anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (pag. 227 Z. 12 ff.), wenngleich er sich zu diesem Zeitpunkt an Vieles nicht mehr erinnern konnte, was mit Blick auf die zwischenzeitlich verstrichene Zeit nicht weiter erstaunt.

Im Zusammenhang mit dem Wiedereinbiegen des Beschuldigten schilderte der Lastwagenfahrer C._____ ebenfalls gleichbleibend und detailliert, der Beschuldigte habe auf der Höhe seiner Führerkabine den Blinker gesetzt und sich zwi-

schen ihn und den vor ihm fahrenden Bus gedrängt bzw. nach rechts gezogen (pag. 15 Z. 25-27, pag. 58 Z. 45 f. und 46, 220 Z. 1 f.). Im ersten Moment habe zwischen den Fahrzeugen (Stossstange zu Stossstange) nur ein Abstand von 4-5 Metern (also eine knappe Wagenlänge) bestanden (pag. 220 Z. 14 f.). Dass C._____ als Reaktion auf das Manöver des Beschuldigten ein starkes Bremsmanöver einleiten musste, wird nicht nur von diesem selber ausgeführt, sondern auch vom Beschuldigten und dem Busfahrer D._____ bestätigt. C._____ konkretisierte, er habe stark abbremesen müssen, um das Einbiegen des PWs zu ermöglichen (pag. 15 Z. 27 f., 58 Z. 46 f.) und dass es ohne ein Bremsmanöver seinerseits wohl nicht gereicht hätte (pag. 61 Z. 135-138). Indem er nachschiebt, er sei «wütend und ausser sich» gewesen (pag. 58 Z. 47), gewährt er Einblick in seine damalige Gefühlswelt und beschreibt Gemütsregungen, die zu seinen Schilderungen einer unvorhersehbaren und heiklen Situation passen. Gleichzeitig räumte C._____ ein, er habe als Reaktion auf das Wiedereinbiegen des Beschuldigten nicht eine Vollbremsung einleiten müssen, sondern stufte die Intensität des Bremsmanövers auf einer Skala von 1-10 bei einer 7 mit «brüsk» ein (pag. 61 Z. 131-133). Dies im Gegensatz zur Wahrnehmung des Busfahrers D._____, der im Zusammenhang mit dem Abbremsen des Lastwagens von einer «Notbremsung» sprach (pag. 20 Z. 24 f.). Die von C._____ offenbarte Zurückhaltung deutet auf die Sachbezogenheit seiner Ausführungen hin. Auch sonst sah er bei seinen Schilderungen von Übertreibungen ab und belastete den Beschuldigten nicht übermässig. In diesem Zusammenhang gab er beispielsweise an, es wäre wahrscheinlich schon möglich gewesen, an der vom Beschuldigten gewählten Stelle gefahrlos zu überholen (pag. 61 Z. 145 f.). Er schloss auch eine Beschleunigung seinerseits, wie sie vom Beschuldigten behauptet wird, nicht kategorisch aus, sondern präzisierte lediglich, dass er ab dem Zeitpunkt, als er den Beschuldigten gesehen habe – was relativ spät gewesen sei – nicht mehr beschleunigt habe bzw. für eine Beschleunigung gar keine Zeit mehr geblieben wäre (pag. 61 Z. 149-156). C._____ liess auch Umstände nicht aus, die potentiell auf ein Fehlverhalten seinerseits hätten schliessen lassen können. So gestand er ein, dem Beschuldigten gleich nach dessen Einbiegen nahe aufgefahren zu sein und Warnzeichen gegeben zu haben (pag. 63 Z. 212 ff.).

Insgesamt wirken die Schilderungen des Lastwagenfahrers C._____ nachvollziehbar und wirklichkeitsnah. Stimmig ergänzt werden sie sowohl durch die örtlichen Gegebenheiten als auch durch die Aussagen des Busfahrers D._____. Auf sie ist mit der Vorinstanz abzustellen.

Soweit die Verteidigung von einer zunehmenden Dramatisierung der Aussagen ausging, ist eine solche für die Kammer nicht ersichtlich. C._____ schilderte das Geschehen vielmehr – wie soeben aufgezeigt – zurückhaltend und in den wesentlichen Punkten konstant. In den späteren Einvernahmen räumte er sodann ein, wenn er Einzelheiten nicht mehr rekapitulieren konnte (z.B. pag. 220 Z. 41 ff.). Die «leichten Widersprüche», welche die Verteidigung in den Aussagen C._____s erblickte (so habe er zunächst ausgeführt, der Beschuldigte habe ihn zaghaft zu überholen begonnen, um später zu behaupten, er habe ihn erst auf der Höhe der Fahrerkabine wahrgenommen), sind nach Ansicht der Kammer von untergeordne-

ter Bedeutung und ändern nichts an der Glaubhaftigkeit der Aussagen C._____s.

9.3 Würdigung der Aussagen des Beschuldigten

Auch die vorinstanzliche Würdigung der Aussagen des Beschuldigten ist überzeugend. Sie führte insbesondere aus (S. 14 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 278 f.):

Demgegenüber erweist sich das Aussageverhalten des Beschuldigten als ausflüchtend, bagatellisierend und bei genauer Betrachtung auch als widersprüchlich. Insbesondere die Aussagen anlässlich der polizeilichen Einvernahme sind durch Ausflüchte (exemplarisch: pag. 25 Z. 17ff.) und Gegenangriffe (exemplarisch: pag. 25 Z. 23f.) gekennzeichnet. Seltsam mutet bereits das Telefonat zwischen der Polizeiwache Burgdorf und dem Beschuldigten an: Der Beschuldigte zeigte sich demnach zunächst äusserst erstaunt und gab spontan an, [„Was, das Postauto hüt am Morge?"] Das isch ömu nid gfährlech gsi“. Jedoch räumte er bereits wenige Tage später während der polizeilichen Einvernahme ein, dass es „ziemlich knapp“ geworden und damit eben doch gefährlich geworden sei. Diese beiden Aussagen stehen ebenso in offensichtlichem Widerspruch zueinander, wie die Behauptung, Bus und Gegenverkehr hätten beim zweiten Überholmanöver kaum dergestalt bremsen müssen, obwohl der Abstand zum Gegenverkehr nach eigener Einschätzung des Beschuldigten bloss noch 40m bzw. 1 Fahrsekunde betrug. Weitere Widersprüche bestehen wie bereits ausgeführt beispielsweise hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeit beim ersten Überholmanöver. Diese doch sehr markante Abweichung in den Aussagen des Beschuldigten lässt sich nach Auffassung des Gerichts nicht alleine mit dem Zeitablauf erklären. Der Beschuldigte machte sodann bei der polizeilichen Einvernahme geltend, dass „der Lastwagenfahrer immer wie schneller“ geworden sei und sich dadurch das Überholmanöver verzögert habe (pag. 25 Z. 26f.). Später räumte er jedoch in der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme ein, dass „der LKW nicht viel, aber schon etwas Gas gegeben hat“ (pag. 75 Z. 61f.). Im Rahmen der Hauptverhandlung sprach der Beschuldigte noch von „ein wenig Gas“ gegeben (pag. 233 Z. 22). Auf die Aussagen des Beschuldigten kann – jedenfalls soweit sie von den übereinstimmenden Aussagen der Auskunftspersonen abweichen – nicht abgestellt werden.

[...]

Um seinem Standpunkt Nachdruck zu verleihen, bediente sich der Beschuldigte generellen Pauschalisierungen wie etwa, dass „es ist ja generell ein Problem [sei], dass Fahrzeuglenker Gas geben [würden], wenn sie überholt werden“ (pag. 75 Z. 63). Auch die Verteidigung führte aus, es sei notorisch, dass Chauffeure „wie die Henker“ fahren würden (pag. 238). Solche Verallgemeinerungen entsprechen weder den Erfahrungen des Gerichts noch kann daraus in casu etwas zu Gunsten des Beschuldigten abgeleitet werden.

Notorisch ist, dass die Strassenverkehrsteilnehmer bei Aufhebung von Geschwindigkeitsbeschränkungen beschleunigen resp. bei Reduktion der Höchstgeschwindigkeit verlangsamten.

Ergänzend erscheinen die Aussagen des Beschuldigten der Kammer auch unter dem Gesichtspunkt der logischen Konsistenz wenig überzeugend. Nachdem er anfänglich noch behauptet hatte, er sei unmittelbar vor dem ersten Überholmanöver mit ca. 60 km/h hinter dem Lastwagen hergefahren (pag. 25 Z. 56), gab er bei seiner zweiten Einvernahme an, die beiden Verkehrsteilnehmer vor ihm seien mit einer Geschwindigkeit von 75-80 km/h unterwegs gewesen (pag. 74 Z. 51-53). Ein der späteren Aussage entsprechendes Tempo liegt nicht nur mit Blick auf die im besagten Abschnitt geltende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h nahe, sondern

wird auch durch die Aussagen der Auskunftspersonen gestützt (vgl. dazu Ziff. 9.3 hiervor). Bei dieser Ausgangslage erscheint der Standpunkt des Beschuldigten, er habe sich gedacht, «wenn die (gemeint die Verkehrsteilnehmer vor ihm) langsam fahren, kann ich den LKW problemlos überholen», wenig nachvollziehbar (pag. 76 Z. 103 f.).

Der Beschuldigte räumte sodann selber Umstände ein, die darauf hindeuten, dass nicht die vor ihm fahrenden Verkehrsteilnehmer langsam unterwegs waren, sondern vielmehr er das Bedürfnis hatte, besonders schnell voranzukommen. So gab er gegenüber der Polizei zu Protokoll, er habe den Lastwagen überholt, weil er ein bisschen unter Zeitdruck gestanden, kein Verkehr geherrscht und er flüssiger habe fahren wollen (pag. 25 Z. 48-50). Bei der Staatsanwaltschaft konkretisierte er, er habe um 10:15 Uhr einen Termin in Schönbühl gehabt und sei schon «es bizzeli pressiert» gewesen (pag. 76 Z. 96 f. und 103). In der oberinstanzlichen Hauptverhandlung präzisierte der Beschuldigte, er habe einen Kollegen besuchen wollen, der im Bereich Urtenen-Schönbühl wohne (pag. 344 Z. 29-35). Es sei ihm bewusst gewesen, dass er seinen Termin nicht mehr zur vereinbarten Zeit erreichen würde; er habe die Zeitverzögerung aber möglichst klein halten wollen (pag. 350 Z. 22 ff.). Eine Berücksichtigung dieser Umstände verstärkt den Eindruck, dass die vor dem Beschuldigten fahrenden Verkehrsteilnehmer nicht objektiv (gemessen an der signalisierten Höchstgeschwindigkeit) langsam unterwegs waren, sondern es lediglich dem Beschuldigten zu langsam voranging, weil er einen Zeitrückstand wettmachen wollte.

Nach Ansicht der Kammer widersprüchlich äusserte sich der Beschuldigte weiter zum Vorhandensein von Gegenverkehr, bzw. dazu, wie der Gegenverkehr sein Verhalten während des Überholvorgangs beeinflusst habe. Er stellt sich nämlich einerseits auf den Standpunkt, die Strecke sei sehr übersichtlich und es habe kein Gegenverkehr geherrscht. In einer derartigen Situation hätte es für den Beschuldigten keinen Grund gegeben, unvermittelt von der Gegenfahrbahn auf seine angestammte Fahrbahn zurückzuziehen und so eine heikle Situation zu provozieren bzw. den Lastwagenfahrer C. _____ zu einem starken Bremsmanöver zu zwingen. Andererseits brachte der Beschuldigte vor, «es sei ja dann schon Gegenverkehr gekommen» (pag. 350 Z. 29 ff.). Sollte es der Gegenverkehr gewesen sein, der den Beschuldigten dazu bewegte, sich zwischen den Bus und den Lastwagen zurück auf seine Spur zu drängen, wäre dieser für ihn – aufgrund der nach seinen eigenen Angaben geraden und übersichtlichen Strecke – bereits von weitem sichtbar gewesen. Der Beschuldigte hätte sich somit nach Erblicken des Gegenverkehrs auf der Gegenfahrbahn problemlos hinter den Lastwagen zurückfallen lassen können, um sich anschliessend hinter diesem auf seiner angestammten Fahrspur einzureihen. Soweit der Beschuldigte mehrfach vorbrachte, ein Zurückfallenlassen sei nicht mehr möglich gewesen, weil er den «point of no return» bereits überschritten gehabt habe, blendet er aus, dass er relativ lange am Überholvorgang festgehalten haben muss. Der Gegenverkehr war für ihn bereits ersichtlich und er hätte darauf reagieren können. Er überschritt den «point of no return» mit anderen Worten nur deshalb, weil er trotz herannahendem Gegenverkehr an seinem Überholmanöver festhielt.

Nach dem Gesagten erscheint es der Kammer plausibel, dass sich die Lücke zwischen dem LKW und dem Bus verkleinerte, als der Beschuldigte zum Überholen ansetzte. Dies, weil der Busfahrer leicht abbremste und der hinter dem Bus fahrende Lastwagenfahrer leicht verzögert auf das Bremsmanöver reagierte. Hinweise auf ausserordentliche Umstände (wie beispielsweise ein starkes Beschleunigen des LKW-Fahrers), die dem Beschuldigten das Wiedereinbiegen erschwert hätten, sind für die Kammer indessen nicht ersichtlich.

9.4 Erstellter Sachverhalt

Hinsichtlich des ersten Überholmanövers geht die Kammer insbesondere gestützt auf die als glaubhaft erachteten Aussagen von C._____ davon aus, dass der Beschuldigte nach der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung (60 km/h) bei der Häusergruppe «Fuhren» – gleich wie der vor ihm fahrende Lastwagen – in den Bereich der Höchstgeschwindigkeit ausserorts, also von 80 km/h, beschleunigte. In der Folge setzte er zaghaft zu einem Überholmanöver an. Der vor dem Beschuldigten fahrende Lastwagenchauffeur C._____ fuhr während dieser Zeit – zumindest ab dem Zeitpunkt, als er den Beschuldigten erblickt hatte (pag. 61 Z. 153 ff.) – mit einer konstanten Geschwindigkeit von 75-80 km/h weiter. Der Umstand, dass sich die Lücke zwischen dem Lastwagen und dem vor diesem fahrenden Bus anschliessend verkleinerte, war nicht, wie dies vom Beschuldigten geltend gemacht wird, auf eine (bewusste) Tempoerhöhung des LKW's C._____ zurückzuführen. Vielmehr war es der vor diesem fahrende Buschauffeur D._____, der seine Geschwindigkeit mit Blick auf die signalisierte Temporeduktion auf 50 km/h und/oder den von hinten herannahenden Beschuldigten reduzierte. Als der Beschuldigte sich auf der Höhe der Führerkabine des LKW's befand, setzte er den Blinker und schwenkte unvermittelt zurück auf seine Fahrspur, um dem herannahenden Gegenverkehr auszuweichen. Der Lastwagenchauffeur C._____ reagierte auf das Verhalten des Beschuldigten und die damit einhergehende Kollisionsgefahr mit einem brusken Bremsmanöver, so dass sich der Beschuldigte schliesslich mit einem Abstand von lediglich 4-5 Metern zum LKW vor diesen bzw. in die Lücke zwischen LKW und Bus schob.

Soweit die Vorinstanz in der Folge weitere Überlegungen zum Überholweg anstellte, welcher dem Beschuldigten je nach Tempogestaltung der Beteiligten zur Verfügung stand (S. 17 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 281 f.), sind diese zutreffend, für die Einschätzung der Situation und die vom Beschuldigten geschaffene Gefährdung aber nicht entscheidend. Die von der Verteidigung vorgenommene Berechnung (pag. 177 ff.) basiert sodann auf einem von der Kammer verworfenen Geschehensablauf und beleuchtet daher bloss eine theoretische Möglichkeit, wie ein Überholmanöver an der besagten Stelle hätte ablaufen können.

III. Rechtliche Würdigung

10. Allgemeines zur groben Verkehrsregelverletzung

Nach Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. In objektiver Hinsicht setzt die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung eine ernsthafte Gefährdung der Verkehrssicherheit voraus. 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 Tatbestands von Art. 90 Abs. 2 SVG, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2 je mit Hinweisen).

Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, mithin ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit (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). Rücksichtslosigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist bloss mit Zurückhaltung anzunehmen. Insbesondere darf nicht unbesehen von einer objektiven auf eine subjektiv schwere Verkehrsregelverletzung geschlossen werden. Nicht jede Unaufmerksamkeit, die wegen der Schwere des Erfolgs objektiv als gravierende Verletzung der Vorsichtspflicht zu betrachten ist, wiegt auch subjektiv schwer (BGE 142 IV 93 E. 3.1 mit Hinweisen).

11. Pflichten beim Überholen

Die Ausführungen der Vorinstanz zu den einschlägigen Bestimmungen im Strassenverkehrsgesetz und in der Verkehrsregelverordnung sowie zur einschlägigen Lehre und Rechtsprechung sind ausführlich, vollständig und zutreffend, so dass darauf verwiesen werden kann (S. 21-24 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 285-288). Dies betrifft neben den Pflichten des Überholenden auch jene, die von überholten Verkehrsteilnehmern zu beachten sind.

Das Überholen - vorab auf Strassen mit Gegenverkehr - gehört zu den gefährlichsten Fahrmanövern. Ein solches Manöver ist deshalb nur gestattet bzw. darf nur durchgeführt werden, wenn es nicht überhaupt verboten ist, der nötige Raum übersichtlich und frei ist und andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert oder gefährdet werden (BGE 129 IV 155 E. 3.2.1 mit Hinweisen). Der Überholende muss von Anfang an die Gewissheit haben, sein Manöver sicher und ohne Gefährdung Dritter abschliessen zu können. Nicht nur die für den Überholvorgang benötigte Strecke muss übersichtlich und frei sein, sondern zusätzlich jene, die ein entgegenkommendes Fahrzeug bis zu jenem Zeitpunkt zurücklegt, wo der Überholende die linke Strassenseite freigegeben haben wird (Urteil des Bundesgerichts 6B_1325/2018 vom 5. März 2019 E. 2.1.2. mit Hinweisen). Überholt ein Fahrzeuglenker, obwohl er

sich nicht sicher sein kann, ohne Behinderung oder Gefährdung wieder einbiegen zu können, geht das Bundesgericht in der Regel von einer groben Verkehrsregelverletzung aus (Urteil des Bundesgerichts 6B_104/2015 vom 20. August 2015 E. 3.2 mit Hinweisen).

12. Einordnung des Verhaltens des Beschuldigten

Auch hinsichtlich der konkreten Subsumtion des vorliegend noch zu beurteilenden Überholmanövers schliesst sich die Kammer den als zutreffend erachteten Ausführungen der Vorinstanz an. Auf ihre Erwägungen ist ergänzend zu verweisen (S. 24-26 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 288-290).

Der Beschuldigte setzte ausserorts zum Überholen des Lastwagenfahrers C._____ an, der seinerseits bereits im Bereich der geltenden Höchstgeschwindigkeit unterwegs war. Der Beschuldigte musste daher entweder darauf hoffen, der Lastwagenfahrer werde seine Geschwindigkeit drosseln, um ihm so ein zügiges Überholen zu ermöglichen oder aber seinerseits kurzzeitig eine deutliche Geschwindigkeitsüberschreitung in Kauf nehmen. Bereits damit offenbarte der Beschuldigte eine gewisse Risikobereitschaft.

Hinzu kommt, dass die für den Überholvorgang benötigte Strecke nicht während des gesamten Manövers frei war. Angesichts der geraden und übersichtlichen Strecke muss sich der Beschuldigte schon relativ bald des Gegenverkehrs Gewahr geworden sein, der ihm, als er zum Überholen des Lastwagens ansetzte, auf der Gegenfahrbahn entgegenkam. Anstatt das Überholmanöver abubrechen und sich erneut hinter dem Lastwagen einzureihen, setzte der Beschuldigte den Überholvorgang fort, in der Hoffnung, den Lastwagen rechtzeitig hinter sich zu lassen. Als sich der Beschuldigte auf der Höhe der Führerkabine des Lastwagens befand, war der Gegenverkehr aber bereits derart nahe, dass er sich dazu veranlasst sah, den Blinker zu setzen und gegen rechts auf seine angestammte Fahrbahn bzw. in Richtung Lastwagen zu ziehen. Auch wenn der Lastwagenfahrer mit einem brüsken Bremsmanöver eine Kollision verhindern konnte, verletzte der Beschuldigte mit seinem Verhalten die ihm beim Überholen obliegenden Pflichten und behinderte bzw. gefährdete den Lastwagenfahrer konkret. Ein Unfall, wie ihn der Beschuldigte mit seinem Manöver provozierte, hätte sodann nicht nur für ihn selber und den Lenker des Lastwagens potentiell einschneidende Konsequenzen gehabt, sondern unter Umständen auch die sich in unmittelbarer Nähe befindlichen Verkehrsteilnehmer gefährdet. Dass der Beschuldigte den erforderlichen Abstand beim Wiedereinbiegen nicht einhielt, ergibt sich schon daraus, dass es ohne das Bremsmanöver des Lastwagens mit grosser Wahrscheinlichkeit zu einer Kollision gekommen wäre. Die vom Beschuldigten geschaffene erhöhte Gefahr war vor diesem Hintergrund nicht bloss abstrakter, sondern bereits konkreter Natur. Selbst nach dem Abbremsen betrug der Abstand sodann bloss 4-5 Meter (Stossstange zu Stossstange) und damit – wie von der Vorinstanz aufgezeigt (S. 24 Mitte der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 288) – weit weniger als es für ein sicheres Wiedereinbiegen vorausgesetzt ist.

Soweit die Verteidigung oberinstanzlich gestützt auf Art. 10 Abs. 3 VRV vorbrachte, als Führer eines schweren Motorwagens hätte der Lastwagenfahrer die Pflicht gehabt, dem Beschuldigten das Überholen angemessen zu erleichtern, kann ihr nicht gefolgt werden. Sowohl der Lastwagen als auch der vor diesem zirkulierende Bus waren im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterwegs und es ist nicht so, dass der LKW-Lenker die Geschwindigkeit bewusst erhöht hätte. Vom Anwendungsbereich der eingangs erwähnten Bestimmung ist die vorliegende Konstellation nicht erfasst. Die VRV-Bestimmung richtet sich vielmehr an Verkehrsteilnehmer, welche das Tempo der übrigen Verkehrsteilnehmer nicht halten können und so den Verkehrsfluss behindern.

Auch das Vorbringen der Verteidigung, die gefährliche Situation beim Wiedereinbiegen sei bloss auf eine Verkettung unglücklicher Umstände zurückzuführen, die allesamt nicht vom Beschuldigten zu verantworten seien, überzeugt nicht. Die Kammer geht – wie erwähnt – weder davon aus, dass der Lastwagenfahrer C._____ während dem Überholmanöver des Beschuldigten absichtlich sein Tempo erhöhte und so ein Wiedereinbiegen des Beschuldigten erschwerte, noch erachtet sie es als erstellt, dass er die geltende Höchstgeschwindigkeit überschritt. Vielmehr leitete er ein starkes Bremsmanöver ein, um dem Beschuldigten eine Rückkehr auf die rechte Fahrbahn zu ermöglichen und eine Kollision zu verhindern. Beim Abbremsen des Busfahrers, welches zu einer Verkleinerung der vom Beschuldigten angesteuerten Lücke zwischen dem Lastwagen und dem Bus führte, handelt es sich sodann nicht um einen ungewöhnlichen Umstand, der für den Beschuldigten schlichtweg nicht vorhersehbar gewesen wäre und der sein Manöver nachträglich in einem anderen Licht erscheinen liesse.

Insgesamt missachtete der Beschuldigte mit seinem Verhalten die wichtigen Verkehrsregeln nach Art. 34 Abs. 4 und Art. 35 Abs. 3 SVG i.V. mit Art. 10 Abs. 2 VRV sowie Art. 35 Abs. 2 SVG und schuf für andere Verkehrsteilnehmer – wie aufgezeigt – eine ernstliche Gefahr. Damit erfüllte er den objektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG.

Auch wenn das Ziel des Beschuldigten nicht in einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer lag, war sein Verhalten doch schwerwiegend regelwidrig und gegenüber fremden Rechtsgütern bedenkenlos. Indem er sein Überholmanöver trotz des nahenden Gegenverkehrs nicht abbrach und sich so in eine Situation brachte, in welcher er den sicheren Abschluss des Überholvorgangs nicht mehr kontrollieren konnte, nahm er das Risiko einer Kollision, zumindest aber die Schaffung einer erhöhten abstrakten Gefahr in Kauf. Seine Fahrweise war rücksichtslos und erfüllt den Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung auch in subjektiver Hinsicht.

IV. Strafzumessung

13. Allgemeine Grundlagen der Strafzumessung

Für die allgemeinen Grundlagen der Strafzumessung wird auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz (S. 30 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 294 f.) verwiesen.

14. Konkrete Strafzumessung

Da der Beschuldigte beim zweiten Überholmanöver nicht nur den überholten Busfahrer, sondern zusätzlich den Gegenverkehr konkret gefährdete, erachtete die Vorinstanz dieses Vergehen als schwerste Straftat und nahm es als Ausgangspunkt für die Strafzumessung. Sie ging auf die massgeblichen Tatkomponenten ein und setzte die Einsatzstrafe unter Berücksichtigung des Referenzsachverhalts in den Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS-Richtlinien) auf 30 Tagessätze Geldstrafe fest. Dies ist nicht zu beanstanden und oberinstanzlich zu bestätigen (S. 31 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 295 f.). Auch nach Ansicht der Kammer ist die Tatschwere nicht zu bagatellisieren. So gefährdete der Beschuldigte nicht nur den beim Manöver überholten Busfahrer, sondern zusätzlich den Gegenverkehr konkret. Eine (Frontal)Kollision, wie sie vorliegend drohte, hätte für alle Beteiligten potentiell gravierende Folgen gezeitigt. Dies nicht zuletzt aufgrund des vom Beschuldigten gefahrenen hohen Tempos. Im Bereich des Tatverschuldens erschwerend zu gewichten ist sodann, dass sich der Beschuldigte unmittelbar nach der heiklen Situation beim ersten Überholmanöver nur Minuten später dazu entschloss, erneut an einem Überholvorgang festzuhalten, obwohl Gegenverkehr nahte. Angesichts des weiten Strafrahmens und der denkbaren schlimmeren Begehungsweisen bzw. potentiell einschneidenderen Folgen ist das Verschulden hinsichtlich des zweiten Überholmanövers noch als leicht zu bezeichnen.

Nur unwesentlich weniger schwer wiegt das Tatverschulden beim ersten Überholmanöver, welches die Vorinstanz mit 20 Strafeinheiten gewichtete und im Umfang von 10 Strafeinheiten zur Einsatzstrafe asperierte. Zwar ist diesbezüglich keine konkrete Gefährdung des Gegenverkehrs erstellt. Dennoch ist das Verhalten des Beschuldigten als verwerflich zu bezeichnen. Auch hier setzte er ein Überholmanöver fort, obwohl ihm auf der Gegenfahrbahn ein Fahrzeug entgegenkam. Mit einem zwar geraden, aber unmittelbar vor einem Ortseingang liegenden Strassenabschnitt wählte der Beschuldigte sodann einen sehr ungünstigen Ort für ein Überholmanöver.

Der Beschuldigte zeigte sich sodann bis zum Schluss uneinsichtig und suchte die Schuld für die heiklen Zwischenfälle durchwegs bei den anderen Verkehrsteilnehmern. Auch sonst sind die Täterkomponenten – wie von der Vorinstanz zutreffend aufgezeigt (S. 33 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 297) – neutral zu gewichten.

Insgesamt erscheint die Höhe der vorinstanzlich ausgefallten Strafe ohne weiteres angemessen. Einer höheren Strafe steht das Verschlechterungsverbot entgegen.

Die Vorinstanz hat weiter zutreffend ausgeführt, weshalb die Geldstrafe grundsätzlich aufzuschieben, vorliegend aufgrund der Schnittstellenproblematik und der Denkkettelfunktion aber mit einer unbedingten Busse zu verbinden ist (S. 34 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 298 f.). Um sicherzustellen, dass der Verbindungsstrafe nicht eine lediglich symbolische Bedeutung zukommt, ist der unbedingt auszusprechende Teil der Strafe bei 8 Strafeinheiten und damit bei der regelmässig zur Anwendung gelangenden Obergrenze von 20% festzusetzen (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4).

Während die Ehefrau des Beschuldigten zum Zeitpunkt des erstinstanzlichen Urteils noch ein Einkommen von CHF 600.00 generierte, erwirtschaftete sie zum oberinstanzlichen Urteilszeitpunkt monatlich CHF 2'000.00. Bei den dadurch verbesserten wirtschaftlichen Verhältnissen des Beschuldigten handelt es sich um Tatsachen im Sinne von Art. 391 Abs. 2 Satz 2 StPO, welche der Vorinstanz nicht bekannt sein konnten und die auch unter dem geltenden Verschlechterungsverbot zu berücksichtigen sind (BGE 144 IV 198 E. 5.4.2). Der Tagessatz ist entsprechend der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Beschuldigten von erstinstanzlich CHF 50.00 (pag. 30-32) auf oberinstanzlich CHF 60.00 (pag. 333 f. und 357/a) anzupassen. Die verbesserten wirtschaftlichen Verhältnisse wirken sich auch auf die Verbindungsbusse aus, welche entsprechend auf CHF 480.00 zu erhöhen ist.

Nach dem Gesagten wird der Beschuldigte zu einer Geldstrafe von 32 Tagessätzen à CHF 60.00 verurteilt. Diese Strafe ist aufzuschieben und mit einer Verbindungsbusse von CHF 480.00 zu verbinden, wobei die Ersatzfreiheitsstrafe für ein schuldhaftes Nichtbezahlen auf 8 Tage festgesetzt wird.

V. Kosten und Entschädigungen

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

Der Beschuldigte unterliegt im oberinstanzlichen Verfahren, soweit die erstinstanzlichen Schuldsprüche nicht in Rechtskraft erwachsen sind. Folglich hat er sowohl die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 3'906.00, als auch die oberinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 3'000.00, zu tragen.

Zufolge seiner Verurteilung ist dem Beschuldigten keine Entschädigung auszurichten (Art. 429 Abs. 1 StPO e contrario).

VI. Dispositiv

Die 2. Strafkammer erkennt:

I.

Es wird festgestellt, dass das Urteil des Regionalgerichts Emmental-Oberaargau (Einzelgericht) vom 29. August 2019 **in Rechtskraft erwachsen** ist, soweit

A. _____ schuldig erklärt wurde:

1. der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 13. März 2018 in Hasle b. Burgdorf als Lenker eines Personenwagens durch Überholen eines Gesellschaftswagens trotz Gegenverkehr und ohne die Gewissheit, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können sowie durch ungenügenden Abstand beim Wiedereinbiegen;
2. der **einfachen Verkehrsregelverletzung**, begangen als Lenker eines Personenwagens am 13. März 2018 in Hasle b. Burgdorf durch Überschreiten der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ausserorts;

und für die einfache Verkehrsregelverletzung in Anwendung der Artikel 4a Abs. 1 lit. b VRV, 32 Abs. 2 SVG und 90 Abs. 1 SVG sowie 106 StGB zu einer **Übertretungsbusse von CHF 40.00**, unter Festsetzung einer Ersatzfreiheitsstrafe von 1 Tag bei schuldhafter Nichtbezahlung, **verurteilt** wurde.

II.

A. _____ wird schuldig erklärt:

der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 13. März 2018 in Lützelflüh-Goldbach als Lenker eines Personenwagens durch Überholen eines Lastwagens ohne die Gewissheit, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können und durch ungenügenden Abstand beim Wiedereinbiegen;

und in Anwendung der Art. 10 Abs. 2 VRV; Art. 34 Abs. 4, 35 Abs. 2 + 3, 90 Abs. 2 SVG; Art. 34, 42 Abs. 1 + 4, 44 Abs. 1, 47, 49 Abs. 1, 106, 333 StGB, Art. 426 ff. StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von **32 Tagessätzen** zu **CHF 60.00**, ausmachend total **CHF 1'920.00**.

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

2. Zu einer **Verbindungsbusse** von **CHF 480.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 8 Tage festgesetzt.
3. Zu den erstinstanzlichen **Verfahrenskosten**, sich zusammensetzend aus Gebühren von CHF 3'800.00 und Auslagen von CHF 106.00, insgesamt bestimmt auf **CHF 3'906.00**.
4. Zu den **oberinstanzlichen Verfahrenskosten**, bestimmt auf **CHF 3'000.00**.

III.

Zu eröffnen:

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

Mitzuteilen:

- der Vorinstanz
- der Koordinationsstelle Strafregister (Dispositiv, nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist oder Entscheid der Rechtsmittelbehörde)
- dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern, Abteilung Administrative Verkehrssicherheit (nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist oder Entscheid der Rechtsmittelbehörde)

Bern, 11. Juni 2020
(Ausfertigung: 30. Juni 2020)

Im Namen der 2. Strafkammer
Der Präsident i.V.:

Oberrichter Aebi
Der Gerichtsschreiber:

Neuenschwander

Rechtsmittelbelehrung

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