

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 22 123

Bern, 13. Juni 2023

Besetzung

Oberrichter Knecht (Präsident i.V.),
Oberrichterin Schwendener, Oberrichter Zbinden
Gerichtsschreiber Weibel

Verfahrensbeteiligte

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



gegen

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

Gegenstand

Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz

Berufung gegen das Urteil des Regionalgerichts Oberland (Einzelgericht) vom 07.12.2021 (PEN 2021 407)

Erwägungen:

I. Formelles

1. Erstinstanzliches Urteil

Das Regionalgericht Oberland (Einzelgericht; nachfolgend Vorinstanz) erklärte A._____ (nachfolgend Beschuldigter) mit Urteil vom 7. Dezember 2021 der groben Verkehrsregelverletzung, begangen am 5. März 2021 auf der A6 Süd Richtung Spiez, für schuldig. In Anwendung der einschlägigen Gesetzesbestimmungen wurde der Beschuldigte zu einer Geldstrafe von 12 Tagessätzen zu CHF 80.00, ausmachend total CHF 960.00, verurteilt, wobei der Vollzug der Geldstrafe aufgeschoben und die Probezeit auf zwei Jahre festgelegt wurde. Zudem wurde er zu einer Verbindungsbusse von CHF 500.00 verurteilt, unter Festsetzung einer Ersatzfreiheitsstrafe von drei Tagen bei schuldhafter Nichtbezahlung. Weiter auferlegte die Vorinstanz dem Beschuldigten die Verfahrenskosten im Umfang von CHF 2'330.00, sich zusammensetzend aus Gebühren der Staatsanwaltschaft von 500.00, Gebühren des Gerichts von CHF 1'800.00 sowie Auslagen von CHF 30.00 (pag. 181 ff.).

2. Berufung

Gegen dieses Urteil meldete Rechtsanwalt B._____ namens des Beschuldigten mit Eingabe vom 13. Dezember 2021 innert Frist Berufung an (pag. 191). Die vorinstanzliche Urteilsbegründung datiert vom 3. März 2022 und wurde den Parteien mit Verfügung gleichentags zugestellt (pag. 247 ff.). Die Berufungserklärung, datierend vom 23. März 2022, ging fristgerecht am 24. März 2022 beim Obergericht des Kantons Bern ein (pag. 257 ff.). Das Urteil der Vorinstanz ist vollumfänglich angefochten. Die Generalstaatsanwaltschaft teilte mit Eingabe vom 30. März 2022 mit, dass sie auf eine Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren verzichte (pag. 264 f.).

3. Schriftliches Verfahren

Mit Verfügung vom 8. Juli 2022 wurde die Durchführung des schriftlichen Verfahrens nach Art. 406 Abs. 2 StPO in Aussicht gestellt (pag. 266 f.). Mit Eingabe vom 9. August 2022 erklärte sich der Beschuldigte mit der Durchführung des schriftlichen Verfahrens einverstanden (pag. 272 f.). Mit Verfügung vom 29. August 2022 wurde in Anwendung von Art. 406 Abs. 2 StPO die Durchführung des schriftlichen Verfahrens angeordnet (pag. 275 f.).

Rechtsanwalt B._____ reichte für den Beschuldigten am 29. Dezember 2022 fristgerecht die Berufungsbegründung ein (pag. 310 ff.). Mit Verfügung vom 30. Dezember 2022 erachtete die Verfahrensleitung den Schriftenwechsel als abgeschlossen und stellte ein schriftliches Urteil in Aussicht (pag. 314 f.).

4. Oberinstanzliche Beweisergänzungen

Mit der Berufungserklärung vom 23. März 2022 stellte Rechtsanwalt B._____ für den Beschuldigten den Beweisantrag, es sei ein verkehrstechnisches Gutach-

ten über das Einfahrmanöver des Beschuldigten zu erstellen (pag. 257 ff.). Mit Verfügung vom 8. Juli 2022 wurde der Beweisantrag des Beschuldigten insoweit gutgeheissen, als in Aussicht gestellt wurde, bei E._____, die Erstellung eines Gutachtens zum fraglichen Abstand bzw. der gefahrenen Geschwindigkeit in Auftrag zu geben. Dem Beschuldigten wurde ein Entwurf des Gutachtensauftrags zugestellt und Gelegenheit eingeräumt, sich zur sachverständigen Person und den Fragen zu äussern sowie eigene Anträge zu stellen (pag. 266 f.). Mit Eingabe vom 9. August 2022 unterbreitete Rechtsanwalt B._____ für den Beschuldigten Ergänzungsfragen zuhanden des Gutachters (pag. 272 f.). Mit Verfügung vom 29. August 2022 wurden die Ergänzungsfragen des Beschuldigten teilweise zugelassen, E._____ zum gerichtlichen Sachverständigen ernannt und die Erstellung des Gutachtens zum fraglichen Abstand bzw. der gefahrenen Geschwindigkeit in Auftrag gegeben (pag. 275 f.). Das Gutachten, datierend vom 10. November 2022, ging am 11. November 2022 beim Obergericht ein und wurde dem Beschuldigten gleichentags mit Verfügung zugestellt, verbunden mit der Aufforderung, innert 20 Tagen eine Stellungnahme und allfällige Ergänzungsanträge einzureichen (pag. 290 f.). Mit Eingabe vom 2. Dezember 2022 teilte der Beschuldigte mit, keine Einwände gegen das Gutachten vorzubringen (pag. 305).

5. Oberinstanzliche Anträge des Beschuldigten

Namens und im Auftrag des Beschuldigten stellte Rechtsanwalt B._____ im oberinstanzlichen Verfahren folgende Anträge (pag. 257 ff.; pag. 310 ff.):

1. Der Beschuldigte sei freizusprechen vom Vorwurf der groben Verkehrsregelverletzung, angeblich begangen am 05.03.2021, 12:05 Uhr, auf der A6 Süd Richtung Spiez.
2. Die Verfahrenskosten sowohl des vorinstanzlichen Verfahrens wie auch des Berufungsverfahrens seien dem Kanton Bern aufzuerlegen.
3. Dem Beschuldigten seien Parteientschädigungen für das vorinstanzliche wie auch für das Berufungsverfahren auszurichten.

6. Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer

Die Berufung erfolgte vollumfänglich. Die Kammer hat damit den erstinstanzlichen Schuldspruch wegen grober Verkehrsregelverletzung, die Strafzumessung und die Verlegung der Verfahrenskosten zu überprüfen.

Gegenstand des erstinstanzlichen Verfahrens bildet ein Vergehen, sodass die Kammer das erstinstanzliche Urteil mit voller Kognition überprüft (Art. 398 Abs. 3 und Abs. 4 der Schweizerischen Strafprozessordnung [StPO; SR 312.0]). Aufgrund der alleinigen Berufung des Beschuldigten darf das Urteil nicht zu seinem Nachteil abgeändert werden; es ist das Verschlechterungsverbot zu beachten (Verbot der «reformatio in peius», Art. 391 Abs. 2 StPO).

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

7. Theoretische Grundlagen der Beweiswürdigung

Für die theoretischen Grundlagen der Beweiswürdigung sowie der Aussagenwürdigung kann auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (pag. 204 f., S. 4 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung).

Das Gericht würdigt Gutachten grundsätzlich nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung. Auch wenn das gerichtlich eingeholte Gutachten grundsätzlich der freien Beweiswürdigung unterliegt, darf das Gericht in Fachfragen nicht ohne triftige Gründe von ihm abrücken und muss Abweichungen begründen (BGE 141 IV 369 E. 6.1).

8. Anklagesachverhalt / Vorwurf gemäss Strafbefehl

Im Strafbefehl vom 28. Juni 2021 (pag. 55 f.), welcher als Anklageschrift gilt (Art. 356 Abs. 1 StPO), wird dem Beschuldigten in Ziff. 1 der folgende Sachverhalt vom 5. März 2021, 12:05 Uhr, auf der A6 Süd Richtung Spiez, vorgeworfen:

a) A._____ fuhr als Lenker eines Personenwagens rücksichtslos von der Einfahrtspur direkt auf den Überholstreifen, (b) wobei er einen nicht ausreichenden Abstand zum vor ihm auf dem Normalstreifen fahrenden Fahrzeug hielt, welches im Begriff war, ebenfalls auf den Überholstreifen zu fahren.

Anders als die Anklagebehörde, welche den Beschuldigten der mehrfachen groben Verkehrsregelverletzung angeklagt hat (pag. 55 f.), beurteilte die Vorinstanz die Vorwürfe des rücksichtslosen Einfahrens von der Einfahrtspur direkt auf die Überholspur (lit. a) sowie des dabei nicht ausreichenden Abstands zum vor ihm auf der Normalspur fahrenden Fahrzeug (lit. b) als eine Handlungs- und Sachverhaltseinheit. Dem schliesst sich die Kammer an.

9. Unbestrittener und bestrittener Sachverhalt

Es ist unbestritten und kann aufgrund der SatSpeed-Aufzeichnung als erstellt gelten, dass der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug (Nummernschild F._____) am 5. März 2021 um ca. 12:05 Uhr über die Autobahneinfahrt Wimmis auf die Autobahn A6 Süd von Thun in Richtung Spiez fuhr und unmittelbar anschliessend einen Spurwechsel von der Einfahrtspur über die Normalspur direkt auf die Überholspur vornahm. Ebenso ist unbestritten, dass sich vor dem Beschuldigten mindestens zwei Fahrzeuge auf der Einfahrtspur befanden und auf der Normalspur ein Lieferwagen fuhr, hinter welchem der Beschuldigte von der Einfahrtspur über die Normalspur direkt auf die Überholspur wechselte.

Bestritten und im Rahmen der nachfolgenden Beweiswürdigung zu klären ist, mit welcher Geschwindigkeit das Fahrzeug des Beschuldigten beim Spurwechsel unterwegs war, wie gross der Abstand zwischen dem Fahrzeug des Beschuldigten und dem vor ihm fahrenden Lieferwagen von C._____ war und wie lange und in welcher Ausrichtung der Beschuldigte hinter dem Lieferwagen fuhr.

10. **Beweismittel**

Dem Gericht liegen als Beweismittel nebst dem Anzeigerapport der Kantonspolizei Bern inkl. Beilagen und SatSpeed-Aufzeichnung (pag. 1 ff.) die Aussagen des Beschuldigten und des Zeugen D._____ (pag. 123 ff.), Fotoausdrucke der SatSpeed-Aufzeichnung (pag. 147 ff. und 169) sowie ein Gutachten zur Geschwindigkeit und zum Abstand des Fahrzeugs F._____ des E._____ (pag. 282 ff.) vor. Auf eine Zusammenfassung der Beweismittel wird verzichtet. Soweit relevant wird direkt im Rahmen der konkreten Beweiswürdigung auf die einzelnen Beweismittel eingegangen. Ferner kann auf die amtlichen Akten verwiesen werden.

11. **Vorbringen des Beschuldigten**

Der Beschuldigte rügt betreffend die Beweiswürdigung eine falsche Geschwindigkeits- und Abstandswürdigung der Vorinstanz. Diese sei davon ausgegangen, dass der Beschuldigte mit einer Geschwindigkeit von ca. 80 km/h gefahren sei und der Abstand zum Lieferwagen ca. 10 Meter betragen habe. Dies sei nun mittels des eingeholten Gutachtens widerlegt. Auch sei der Beschuldigte nicht hinter dem Lieferwagen gefahren, sondern habe die Normalspur diagonal überquert.

12. **Beweiswürdigung der Kammer**

Betreffend die auf der SatSpeed-Aufzeichnung ersichtlichen Handlungsabläufe zum Vorfall vom 5. März 2021, 12:05 Uhr, auf der Autobahn A6 Süd von Thun in Richtung Spiez, kann auf die Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (pag. 207 ff., S. 6 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Auf der SatSpeed-Aufzeichnung ist erkennbar, dass die Sichtverhältnisse auf der Autobahn gut waren, wenngleich es leicht regnete. Die Vorinstanz hat zutreffend festgehalten, dass der Beschuldigte selber während des Strafverfahrens die von ihm gefahrene Geschwindigkeit auf 70–90 km/h und den Abstand zwischen seinem Fahrzeug und dem vor ihm fahrenden Lieferwagen auf ca. 30–40 Meter geschätzt habe (pag. 209 ff., S. 7 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). In ihrem Beweisergebnis erachtete die Vorinstanz eine vom Beschuldigten gefahrene Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h beim Einfahren von der Einfahrspur auf die Überholspur und einen zeitlichen Abstand von 0.45 Sekunden bzw. einen metrischen Abstand von 10 Metern als erstellt (pag. 217, S. 11 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung).

Zu den strittigen Punkten der Geschwindigkeit und des Abstands wurde im Berufungsverfahren bei E._____ ein Gutachten eingeholt (pag. 282 ff.; nachfolgend Gutachten). Darin wurde die Geschwindigkeit des Fahrzeugs des Beschuldigten durch eine Weg-Zeit-Analyse ermittelt (pag. 286 f.). Der Gutachter bestimmte die Wegstrecke zwischen den Referenz-Positionen (den Endpunkten spezifischer Mittellinien) im Orthobild auf 35.6 ± 0.5 Meter. Die Abschnittszeit wurde aus der Differenz der Frame-Zeiten ermittelt und betrug vorliegend 1.52 ± 0.08 Sekunden. Aus diesen Angaben wurde die gefahrene Geschwindigkeit des Beschuldigten auf $84.3 \text{ km/h} \pm 5.2 \text{ km/h}$ bestimmt, wobei die mindestens gefahrene Geschwindigkeit 79.1 km/h betragen habe, wenn die Unsicherheit zu Gunsten des Beschuldigten abgezogen werde (pag. 287). Betreffend den zeitlichen Abstand zwischen den Fahrzeugen wurde anhand der Positionen der Hinterräder des Lieferwagens resp. der Vor-

derräder des Fahrzeugs des Beschuldigten und den Referenzlinien beim Passieren der Endpunkte der Mittellinie Nrn. 1 und 2 ein Abstand von 0.56 Sekunden, beim Passieren des Endpunkts der Mittellinie Nr. 3 ein Abstand von 0.52 Sekunden ermittelt (pag. 284 f.). Bei der gefahrenen Geschwindigkeit entspreche der zeitliche Abstand von 0.56 Sekunden einem metrischen Abstand von höchstens 14 Metern (pag. 287). Hierzu ist festzuhalten, dass das Gutachten – soweit es einen metrischen Abstand von höchstens 14 Metern bestimmt – offenbar von der festgestellten Höchstgeschwindigkeit von 89.5 km/h (84.3 km/h + 5.2 km/h) ausgeht. So entsprechen 89.5 km/h rund 24.86 m/s. Bei einem zeitlichen Abstand von 0.56 Sekunden resultiert damit ein metrischer Abstand von rund 13.92 Metern, also knapp 14 Metern. Wird hingegen die Minimalgeschwindigkeit von 79.1 km/h (entsprechen rund 21.97 m/s) zur Bestimmung herangezogen, resultiert ein metrischer Abstand von rund 12.3 Metern. Triftige Gründe, um betreffend die Frage der Geschwindigkeit sowie des zeitlichen und räumlichen Abstands von der gutachterlichen Einschätzung abzuweichen, sind nicht ersichtlich und werden auch vom Beschuldigten nicht geltend gemacht. So erachtet auch die Verteidigung das Gutachten als überzeugend (pag. 305). Daher kann betreffend die Frage der gefahrenen Geschwindigkeit sowie des zeitlichen und metrischen Abstands auf die Feststellungen des Gutachters abgestellt werden. Anzumerken ist, dass sich das Gutachten bei der Messung an den Hinterrädern des Lieferwagens und den Vorderrädern des Fahrzeugs des Beschuldigten orientierte und die Distanz des Radstands bis zur Front bzw. zum Heck nicht abzog (vgl. pag. 284, Gutachten, Ziff. 4.1), während sich die Vorinstanz bei beiden Fahrzeugen an den Hinterrädern orientierte und beim Lieferwagen die Distanz zwischen dem hinteren Radstand bis zum Heck und beim Fahrzeug des Beschuldigten die Distanz zwischen der Frontschürze bis zum hinteren Radstand abzog (S. 9 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 213). Die vorinstanzlichen Schlussfolgerungen liegen somit näher am Ergebnis des Gutachtens, als die zahlenmässigen Ergebnisse vermuten lassen.

Betreffend das Potenzial für eine Auffahrkollision resp. die Gefahr des direkten Zusammenprallens der beiden Fahrzeuge ist sodann die Fahrtrichtung des Beschuldigten genauer zu betrachten. Hierzu ist auf der SatSpeed-Aufzeichnung erkennbar, dass der Beschuldigte diagonal über die Normalspur fuhr (12:04:54–12:04:56 Uhr), wobei er im Zeitpunkt des Ansetzens zum Spurwechsel (12:04:54 Uhr) in Fahrtrichtung des vor ihm fahrenden Lieferwagens fuhr. Die Vorinstanz hat zutreffend festgehalten, dass sich das Fahrzeug des Beschuldigten um 12:04:55 Uhr vollständig hinter dem Lieferwagen befunden habe, wenn auch nur kurz und in leicht schräger Fahrtrichtung gegen links. Der Beschuldigte wechselte sogleich auf die Überholspur und verweilte nicht auf der Normalspur hinter dem Lieferwagen.

Die Kammer geht somit beweiswürdigend davon aus, dass der Beschuldigte am 5. März 2021, ca. 12:05 Uhr, über die Autobahneinfahrt Wimmis auf die Autobahn A6 Süd Thun in Richtung Spiez auffuhr, wobei vor ihm mindestens zwei weitere Fahrzeuge auf der Einfahrspur fuhren. In der Folge wechselte der Beschuldigte hinter dem Lieferwagen von der Einfahrspur über die Normalspur direkt auf die Überholspur. Während diesem Spurwechsel fuhr der Beschuldigte mit einem zeitlichen Abstand von höchstens 0.56 Sekunden zu dem vor ihm fahrenden Lieferwagen und mit einer Geschwindigkeit von mindestens 79.1 km/h und höchstens 89.5

km/h. Der metrische Abstand betrug somit basierend auf diesen Messwerten zwischen mindestens 12.3 Meter ($79.1 \text{ km/h} \times 1'000 / 3600 \times 0.56$) und höchstens 14 Meter ($89.5 \text{ km/h} \times 1'000 / 3600 \times 0.56$). Die Messung des zeitlichen Abstands beruht dabei auf dem Abstand zwischen den Hinterrädern des Lieferwagens und den Vorderrädern des Fahrzeugs des Beschuldigten. Der minimale frontale Abstand zwischen dem Lieferwagen und dem Fahrzeug des Beschuldigten bestand gemäss Gutachten zwischen den Zeitpunkten 21.20 s und 21.44 s (vgl. pag. 287 f., Gutachten S. 6 f., Antwort 3 mit Hinweis auf Bild 3 rechts, Bild 4 links und Bild 8). Der Lieferwagen befand sich in diesem Zeitpunkt in direkter Fahrtrichtung vor dem Fahrzeug des Beschuldigten.

III. Rechtliche Würdigung

13. Erwägungen der Vorinstanz

Die Vorinstanz würdigte das Verhalten des Beschuldigten in rechtlicher Hinsicht als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 i.V.m. Art. 26 und Art. 34 Abs. 4 SVG sowie Art. 12 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11). Vor dem Beschuldigten seien auf der Einfahrspur zwei bis drei weitere Fahrzeuge gefahren, welche auf die Autobahn hätten auffahren wollen. Es sei in dieser Situation sehr wahrscheinlich gewesen, dass die Lenkerin des auf der Normalspur fahrenden Lieferwagens auf die Autos auf der Einfahrspur reagieren würde; sei dies durch einen Wechsel auf die Überholspur oder durch ein Verlangsamen auf der Normalspur. Auch ein Beschleunigen des Lieferwagens auf der Normalspur sei denkbar gewesen, so dass die vor dem Beschuldigten fahrenden Fahrzeuge die Möglichkeit gehabt hätten, auf die Autobahn (und vor das Fahrzeug des Beschuldigten) einzufahren. Zwar sei der Verteidigung dahingehend zuzustimmen, dass das direkte Einfahren von der Einfahrspur auf die Überholspur nicht per se verboten sei, allerdings habe der Beschuldigte keinen ausreichenden Abstand zum Lieferwagen gewahrt. Da sich vor ihm auf der Einfahrspur weitere Fahrzeuge befanden, habe der Beschuldigte mit seinem Verhalten eine potenzielle Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer geschaffen. Es könne grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass ein Abstand von ca. 10 Metern bei einer Geschwindigkeit von ca. 80 km/h in der gegebenen Situation geeignet sei, Verletzungen der geschützten Rechtsgüter herbeizuführen. Wenn der Beschuldigte so knapp hinter dem Lieferwagen hindurch von der Einfahrspur auf die Überholspur wechsele, schaffe er eine gefährliche Situation. Sodann seien keine Gründe ersichtlich, die das Verhalten des Beschuldigten subjektiv weniger schwer erscheinen liessen. Dem Beschuldigten habe bewusst sein müssen, dass es sich um eine besonders heikle Verkehrssituation handle und es in Anbetracht der Situation wahrscheinlich gewesen sei, dass der Lieferwagen den einfahrenden Fahrzeugen Platz machen würde, sei es durch Bremsen oder einen Spurwechsel. Ein verantwortungsvoller Lenker hätte in der vorliegenden Situation nicht mit so knappem Abstand zum vorderen Fahrzeug die Normalspur überquert, sondern wäre mit geringerer Geschwindigkeit und ausreichend Abstand auf die Autobahn bzw. die Überholspur gefahren. Der Beschuldigte habe im Sinne der Rechtsprechung rücksichtslos und damit grob fahrlässig gehan-

delt, wobei er die Schaffung einer Gefahr in Kauf genommen habe (S. 14 ff. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 229).

14. **Vorbringen des Beschuldigten bzw. der Verteidigung**

Der Beschuldigte wendet in seiner Berufungserklärung resp. Berufungsbegründung zusammengefasst ein, gemäss den Erkenntnissen im Gutachten sei er entgegen der Annahme der Vorinstanz bloss mit einer Geschwindigkeit von 79.1 km/h gefahren. Der zeitliche Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen habe im zu beurteilenden Zeitpunkt 0.56 Sekunden betragen, was bei der gefahrenen Geschwindigkeit einem metrischen Abstand von 14 Metern entspreche. Der Abstand sei folglich zumindest in dem Sinne ausreichend gewesen, als gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung von keiner groben Verkehrsregelverletzung die Rede sein könne, was praxisgemäss erst bei einem Abstand von weniger als 1/6 der Tachoanzeige, also rund 13 Metern, der Fall sei. Zudem sei entgegen der Auffassung der Vorinstanz keine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG begründet worden. Es handle sich vorliegend nicht um ein «Hintereinanderfahren», weshalb die entsprechende Rechtsprechung nicht *eo ipso* anwendbar sei. Die Fahrtrichtung des Beschuldigten beim Einfahrmanöver sei diagonal gewesen, womit das Potenzial für eine Auffahrkollision bzw. die Gefahr des direkten Zusammenpralls der zwei Fahrzeuge deutlich verringert gewesen sei. Selbst bei einem abrupten Bremsmanöver des Lieferwagens wäre es nicht zu einer Kollision gekommen, weil das Fahrzeug des Beschuldigten sich in Richtung Überholspur und somit nicht in derselben Fahrtrichtung wie der Lieferwagen befunden habe. Ein wesentlicher Unterschied zur Rechtsprechung beim Hintereinanderfahren, auf welche sich die Vorinstanz beziehe, bestehe darin, dass beim Hintereinanderfahren eine ernstliche Gefahr darin gesehen werde, dass die Fahrzeuge sich längere Zeit in kurzem Abstand hintereinander befänden, wodurch die Gefahr eines Unfalls schon rein statistisch gesehen steige. Der vorliegende Fall sei mit jenem, welcher dem Bundesgerichtsurteil 6B_2008 [sic] vom 13. Januar 2008 zugrunde liege und von der Vorinstanz herangezogen werde, in keiner Weise vergleichbar. Es habe zwar ein wenig ein «Gschüttg» geherrscht, aber gerade in der Fahrtrichtung des Beschuldigten habe sich am meisten Platz angeboten, weshalb es angezeigt gewesen sei, dorthin zu fahren. Mithin sei nicht ersichtlich, gegen welche Bestimmung des Strassenverkehrsrechts der Beschuldigte verstossen haben solle. Dieser habe jederzeit die nötige Vorsicht und Rücksicht walten lassen und mit seiner Fahrweise keinen anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet.

15. **Objektiver Tatbestand**

15.1 Theoretische Grundlagen

Nach Art. 90 Abs. 2 SVG macht sich strafbar, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der Tatbestand ist objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist nicht erst bei einer konkreten, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr

ist die Nähe der Verwirklichung, wobei die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr nur zur Erfüllung des Tatbestands von Art. 90 Abs. 2 SVG genügt, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (BGE 131 IV 133 E. 3.2 mit weiteren Hinweisen).

Die Bestimmungen über die Abstände zwischen Fahrzeugen gehören zu den grundlegendsten Verkehrsvorschriften (WEISSENBACHER, in: Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2015, N 63 zu Art. 90 SVG, mit weiteren Urteilen). Nach Art. 34 Abs. 4 SVG ist gegenüber allen Strassenbenützern ausreichend Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Dem Sinn nach muss die Abstandsregel aber darüberhinausgehend bei jedem Vorbeifahren gelten, wobei die Ausführungen zu den vier beispielhaft genannten Konstellationen sinngemäss auf den jeweiligen Einzelfall zu übertragen sind (MAEDER, in: Basler Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, 1. Aufl. 2014, N 47 zu Art. 34 SVG).

Art. 12 VRV konkretisiert, was ein ausreichender Abstand beim Hintereinanderfahren ist: Der Abstand ist so zu wählen, dass der nachfolgende Fahrzeugführer auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs (also auch bei einer Notbremsung) rechtzeitig halten kann (MAEDER, a.a.O., N 48 zu Art. 34 SVG). Bei der Einschätzung des gebotenen Abstands muss der Fahrzeugführer die gesamten Umstände und damit zahlreiche Faktoren, u.a. den Einfluss der Geschwindigkeit auf den Anhalteweg, die Reaktionszeit und die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse, berücksichtigen. Aufgrund der Komplexität dieser Faktoren hat sich in der Praxis zunächst die Faustregel herausgebildet, wonach für die Bemessung des ausreichenden Abstands bei Personenwagen auf die «Zwei-Sekunden»-Regel resp. die Regel «halber Tacho», d.h. halb so viele Meter, als die Geschwindigkeit in Kilometern beträgt, abgestellt wird (MAEDER, a.a.O., 2014, N 57 zu Art. 34 SVG, mit Verweis auf BGE 131 IV 133 E. 3.2.2).

Die Unterschreitung des gebotenen Abstands nach Art. 34 Abs. 4 i.V.m. Art. 90 SVG kann als einfache, grobe oder als «krasse» Verkehrsregelverletzung i.S.v. Art. 90 Abs. 3 SVG qualifiziert werden (MAEDER, a.a.O., N 62 zu Art. 34 SVG). Im Sinne einer Sondierungsregel ist davon auszugehen, dass Verkehrsregelverstösse als einfache Verletzung nach Art. 90 Abs. 1 SVG gelten, soweit nicht die qualifizierten Tatbestandsmerkmale von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt sind (GIGER, in: SVG Kommentar, Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlassen, 9. Aufl. 2022, N 34 zu Art. 34 SVG). Für die Beurteilung, ob eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen ist, wird auf Autobahnen die Regel «1/6-Tacho» bzw. Abstand von 0.6 Sekunden herangezogen (BGE 131 IV 133 E. 3.2.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_1382/2017 vom 28. Juni 2018; 6B_1139/2019 vom 3. April 2020). 0.6 Sekunden entsprechen «1/6-Tacho» oder «16.67 % Tacho» (BOLL, Grobe Verkehrsregelverletzung, eine eingehende Darstellung der Praxis des Bundesgerichts, Davos 1999, S. 58).

Der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG kommt nur dann zur Anwendung, wenn der Täter durch seine grobe Verkehrsregelverletzung eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (FIOLKA, in: Basler Kommentar zum

Strassenverkehrsgesetz, 1. Aufl. 2014, N 44 zu Art. 90 SVG). Für die Bejahung einer ernstlichen Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer durch ungenügenden Abstand genügt es nach Auffassung des Bundesgerichts, dass auf einer verhältnismässig kurzen Strecke zu nahe aufgefahren wird. Die Dauer des zu nahen Auffahrens ist nämlich nur ein Kriterium neben anderen – wie namentlich das Verkehrsaufkommen und die gefahrene Geschwindigkeit – zur Beurteilung der erhöht abstrakten bzw. allenfalls konkreten Gefährdung (WEISSENBERGER, a.a.O., Art. 90 N 100). Die Gefahr für die Sicherheit anderer Personen ist nicht erst bei einer konkreten Gefährdung, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung «ernstlich» im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG. Demgegenüber vermag eine rein abstrakte Gefahrschaffung nur Art. 90 Abs. 1 SVG zu erfüllen (WEISSENBERGER, a.a.O., N 62 zu Art. 90 SVG, mit weiteren Urteilen). Erhöhte abstrakte Gefährdungen zeichnen sich gegenüber einfachen abstrakten Gefährdungen dadurch aus, «dass die Handlungsweise des Täters typischerweise besonders geeignet ist, Verletzungen der geschützten Rechtsgüter herbeizuführen bzw. dass diese Art von Handlungen erfahrungsgemäss besonders oft zu solchen Verletzungen führt» (FIOLKA, a.a.O., N 46 zu Art. 90 SVG). Bei einem Abstand von weniger als 0.6 Sekunden liegt bei hohen Geschwindigkeiten regelmässig eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer vor (Urteil des Bundesgerichts 6B_92/2015 vom 27. Mai 2015 E. 1.3.2).

15.2 Subsumtion

Vorliegend betrug der zeitliche Abstand zwischen dem Fahrzeug des Beschuldigten und dem Lieferwagen im Zeitpunkt, als der Beschuldigte von der Einfahrspur über die Normalspur direkt auf die Überholspur wechselte, 0.56 Sekunden und somit weniger als 0.6 Sekunden. Damit ist gestützt auf die ständige bundesgerichtliche Rechtsprechung grundsätzlich von einer groben Verkehrsregelverletzung auszugehen. Die in den Richtlinien für die Strafzumessung des Verbandes Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRs) angeführte Empfehlung/Beschluss des Plenums der Strafabteilungen des Obergerichts vom 09./31.12.2002 erging, bevor das Bundesgericht die «1/6-Tacho-Regel» in seine ständige Rechtsprechung aufgenommen hat, und ist insofern nicht (mehr) beachtlich (vgl. Urteil des Obergerichts des Kantons Bern SK 19 184 vom 7. Mai 2020).

Soweit der Beschuldigte vorbringt, der errechnete Abstand bei der gefahrenen Geschwindigkeit sei zumindest in dem Sinne ausreichend gewesen, als gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung erst bei einem Abstand von weniger als 1/6 der Tachoanzeige von einer groben Verkehrsregelverletzung die Rede sein könne, ist ihm entgegenzuhalten, dass es unmöglich ist, die 0.6-Sekunden-Regel zu unterschreiten, indes aber die 1/6-Tacho-Regel zu wahren, da sich die Regeln mathematisch entsprechen und das Gleiche ausdrücken (BOLL, a.a.O., S. 58, dies im Gegensatz zur «Zwei-Sekunden»- resp. «halber Tacho»-Regel; vgl. MAEDER, a.a.O., N 57 zu Art. 34 SVG; BOLL, a.a.O., S. 55; BGE 131 IV 133 E. 3.1). Wie bereits im Rahmen der Beweiswürdigung dargelegt, basiert der maximale metrische Abstand von 14 Metern, welcher im Gutachten errechnet wurde, auf der maximalen Geschwindigkeitsannahme von 89.5 km/h und dem zeitlichen Abstand von 0.56 Sekunden. Bei einer Geschwindigkeit von 89.5 km/h resultiert bei Anwendung der

1/6-Tacho-Regel ein metrischer Abstand von rund 14.9 Metern, welcher mit dem gutachterlich erstellten Maximalabstand von 14 Metern unterschritten wurde. Wird auf die minimale Geschwindigkeit von 79.1 km/h abgestellt, entspricht der metrische Abstand bei einem zeitlichen Abstand von 0.56 Sekunden rund 12.3 Metern und unterschreitet damit ebenso die 1/6-Tacho-Regel, welche bei 79.1 km/h einem metrischen Abstand von rund 13.2 Metern entspricht.

Soweit der Beschuldigte ferner geltend macht, mangels Vorliegens eines «Hintereinanderfahrens» sei die entsprechende Rechtsprechung nicht *eo ipso* anwendbar, ist darauf hinzuweisen, dass die Abstandsregeln über die im Gesetz exemplarisch genannten Fälle bei jedem Vorbeifahren gelten und die Ausführungen zu den in Art. 34 Abs. 4 SVG genannten Fällen sinngemäss auf den jeweiligen Einzelfall zu übertragen sind (MAEDER, a.a.O., N. 47 zu Art. 34 SVG). Es ist erstellt, dass sich der Lieferwagen im Zeitpunkt des kleinsten frontalen Abstands (21.20 s und 21.44 s, vgl. pag. 287 f., Gutachten S. 6 f., Antwort 3 mit Hinweis auf Bild 3 rechts, Bild 4 links und Bild 8) in direkter Fahrtrichtung zum Fahrzeug des Beschuldigten auf der Normalspur befand und sich der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug während des Spurwechsels für einen kurzen Augenblick vollständig hinter dem Lieferwagen befand. Hätte die Lenkerin des Lieferwagens in diesem Moment die Geschwindigkeit reduziert, um die von rechts einfahrenden Fahrzeuge auf die Normalspur wechseln zu lassen, hätte der Beschuldigte in der von ihm eingeschlagenen, diagonalen Fahrtrichtung keine freie Normalspur (mehr) vorgefunden. Die Gefahr eines Auffahrunfalls oder eines Unfalls infolge Ausweichens, die aus einem zu nahen Hintereinanderfahren resultiert, bestand folglich auch im vorliegend zu beurteilenden Fall, weshalb die Regeln und Rechtsprechung betreffend genügenden Abstand beim Hintereinanderfahren anwendbar sind.

Betreffend seine Fahrtrichtung bringt der Beschuldigte sodann vor, dass in der Überholspur genügend Raum gewesen sei, welcher in der Folge erst durch das Ausschwenken des Lieferwagens nach links geschlossen worden sei. Es sei ihm trotz des überraschenden Manövers des Lieferwagens gelungen, rechtzeitig abzubremesen, und es habe nicht annähernd die Gefahr einer Kollision bestanden. Die Vorinstanz hat in diesem Zusammenhang zutreffend festgehalten, dass dem Beschuldigten für diesen Sachverhaltsabschnitt kein Fehlverhalten vorgeworfen wird, dieses Abbremsen indes nichts zum erforderlichen Abstand beim Einfahren von der Einfahrspur über die Normalspur auf die Überholspur aussagt (pag. 216, S. 10 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). So befand sich der Lieferwagen – wie bereits ausgeführt – zu Beginn des Spurwechsels des Beschuldigten für kurze Zeit in direkter diagonaler Fahrtrichtung vor dem Fahrzeug des Beschuldigten (vgl. pag. 287 f., Gutachten S. 6 f., Antwort 3 mit Hinweis auf Bild 3 rechts, Bild 4 links und Bild 8). In diesem Moment hätte der Beschuldigte nicht gleichermassen ausweichen können, wie er dies wenig später auf der Überholspur konnte. Der Beschuldigte war sich gemäss seinen eigenen Aussagen im Zeitpunkt, als er zum Spurwechsel ansetzte, bewusst, dass die Lenkerin des Lieferwagens ihre Fahrt verlangsamen könnte, um den Fahrzeugen das Einfahren auf die Normalspur der Autobahn zu ermöglichen (EV HV pag. 131 Z. 5 ff.). Hätte sie ihre Fahrt in diesem Moment tatsächlich verlangsamt, um die von rechts einfahrenden Fahrzeuge auf die Normalspur wechseln zu lassen, hätte der Beschuldigte in der von ihm eingeschlagen-

en diagonalen Fahrtrichtung keine freie Normalspur (mehr) vorgefunden. Angesichts dessen begründete der in diesem Zeitpunkt deutlich zu geringe Abstand ohne weiteres eine erhöhte Gefahr für die Verkehrsteilnehmenden. Kommt hinzu, dass die Lenkerin des Lieferwagens beim Ausschwenken auf die Überholspur ihre Fahrt nicht verlangsamte, wie es zuvor auf der Normalspur nahelag.

Die Vorinstanz hat schliesslich zutreffend festgehalten, dass die weiteren Verhältnisse keinen Anlass geben würden, um von der bundesgerichtlichen Rechtsprechung abzuweichen. Bei einem zeitlichen Abstand von 0.56 Sekunden und einer Geschwindigkeit von 79.1 km/h ist selbst bei kurzzeitiger Unterschreitung des Mindestabstands von 1/6 Tacho resp. 0.6 Sekunden von einer groben Verkehrsregelverletzung auszugehen. Auf der Einfahrspur befanden sich vor dem Beschuldigten mindestens zwei weitere Fahrzeuge, die im Begriff waren, auf die Autobahn aufzufahren. Insbesondere bei Autobahnauffahrten wird vermehrt die Fahrspur gewechselt, beschleunigt oder abgebremst, um anderen Fahrzeugen die Einfahrt auf die Autobahn zu ermöglichen und/oder zu erleichtern. Es war in dieser Situation wahrscheinlich, dass die Lenkerin des Lieferwagens auf die Fahrzeuge auf der Einfahrspur reagieren würde, wobei ein Verlangsamen oder Abbremsen aufgrund der blockierten Überholspur am nächsten lag. Aufgrund des geringen Abstands und der naheliegenden Möglichkeit der Verlangsamung oder des Abbremsens des Lieferwagens bestand – unabhängig von der Fahrtrichtung des Beschuldigten – kurzzeitig die erhöhte Gefahr einer Auffahrkollision oder eines Unfalls infolge Ausweichmanövers. Vor diesem Hintergrund verfängt auch das Argument des Beschuldigten nicht, sein Manöver sei nicht verboten, sondern angesichts der Verhältnisse sogar geboten gewesen. Raum für ein distanzierteres Einspuren war zweifellos vorhanden (vgl. pag. 283, Gutachten S. 2, Ziff. 2.3 Bild 1).

Nach dem Gesagten schuf der Beschuldigte – auch wenn der Spurwechsel insgesamt nur wenige Sekunden dauerte und er sich nicht längere Zeit hinter dem Lieferwagen befand – durch sein Fahrmanöver angesichts der konkreten Verkehrslage und unter grober Missachtung des gebotenen Abstands nicht bloss eine erhöhte abstrakte, sondern eine konkrete Gefahr für sich und die anderen Verkehrsteilnehmenden. Der Beschuldigte hat mit seinem Handeln somit den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt.

16. **Subjektiver Tatbestand**

16.1 Theoretische Grundlagen

In subjektiver Hinsicht muss der Täter sowohl die grobe Verkehrsregelverletzung als auch die Schaffung der Gefahr zumindest in Kauf nehmen, wobei Inkaufnehmen nicht Eventualvorsatz meint, sondern bloss Fahrlässigkeit, wobei diese Fahrlässigkeit allerdings zumindest grob sein muss (FIOLKA, BSK-SVG, 2014, Art. 90 N 93). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung liegt rücksichtsloses Verhalten resp. mindestens grobe Fahrlässigkeit vor, wenn sich der Täter der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist oder die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt (GIGER, a.a.O., Art. 90 N 11). Sodann ist nach Auffassung des Bundesgerichts die Annahme der subjektiven Rücksichtslosigkeit nach Abs. 2

streng zu handhaben. Wollte man das Schuldprinzip auch im Strassenverkehrsrecht ernst nehmen, dürfte insbesondere nicht unbesehen von der objektiven auf die subjektive schwere Verkehrsregelverletzung geschlossen werden (Urteil 6B_109/2008 vom 13. Juni 2008, E. 3.1).

Die Rechtsprechung bejaht ein (subjektiv) rücksichtsloses Verhalten immer, wenn der Täter sich der konkreten oder auch nur allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrsregelwidrigen Fahrweise bewusst gewesen ist oder sonst ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern offenbart hat (BGE 131 IV 133 E. 3.2; BGE 130 IV 32 E. 5.1).

16.2 Subsumtion

In subjektiver Hinsicht ist festzuhalten, dass der Beschuldigte wusste, dass vor ihm weitere Fahrzeuge im Begriff waren, von der Einfahrspur auf die Normalspur zu wechseln. Gerade aufgrund dieses (Einspur-)Verkehrs will der Beschuldigte den doppelten Spurwechsel durchgeführt haben, den er in der konkreten Situation als beste Option erachtet haben will. Dies, obwohl er in der sich ihm präsentierenden Situation mit der naheliegenden Möglichkeit des Verlangsamens des Lieferwagens zwecks Platzschaffung für die einspurenden Fahrzeuge rechnete (vgl. EV HV pag. 131 Z. 5 ff.). Dem Beschuldigten war damit bewusst, dass es sich um eine anspruchsvolle Verkehrssituation handelte, die eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderte. Trotzdem entschied er sich, unmittelbar hinter dem Lieferwagen mit hoher Geschwindigkeit von der Einfahrspur über die Normalspur direkt auf die Überholspur zu wechseln und damit eine erhöhte Gefahr für sich und die anderen Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Der Beschuldigte war sich der Gefährlichkeit seiner verkehrsregelwidrigen Fahrweise folglich bewusst und offenbarte mit seinem Fahrmanöver ein bedenkenloses Verhalten. Dass er kurz darauf auf der Überholspur abbremsen und eine Kollision verhindern konnte, vermag daran nichts zu ändern, da – wie bereits erwähnt – die Ausgangslage nicht mit derjenigen auf der Normalspur verglichen werden kann. Vorliegend wäre es angezeigt gewesen, keinen übereilten Spurwechsel vorzunehmen, sondern mit geringerer Geschwindigkeit den Abstand zu den vor ihm fahrenden Fahrzeugen zu wahren, die Situation betreffend die einspurenden Fahrzeuge und den Lieferwagen zu beobachten und erst anschliessend mit genügendem Abstand hinter dem Lieferwagen auf die Normal- und allenfalls weiter auf die Überholspur zu wechseln. Raum, um mit genügendem Abstand auf die Autobahn aufzufahren, war vorhanden (vgl. pag. 283, Gutachten S. 2, Bild 1).

Nach dem Gesagten ist das Manöver des Beschuldigten als rücksichtslos im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung und damit als grobfahrlässig zu beurteilen. Somit ist auch der subjektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung erfüllt.

17. Fazit

Der Beschuldigte hat den Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung sowohl in objektiver als auch subjektiver Hinsicht erfüllt. Rechtfertigungs- oder Schuldausschlussgründe sind weder dargetan noch ersichtlich.

Der Beschuldigte ist somit der groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 i.V.m. Art. 34 Abs. 2 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV schuldig zu sprechen.

IV. Strafzumessung

18. Allgemeine Grundlagen der Strafzumessung

Betreffend die allgemeinen Grundlagen der Strafzumessung wird auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen (S. 17 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 229 ff.).

19. Strafraumen und Straftat

Wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt, wird nach Art. 90 Abs. 2 SVG mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.

Gemäss Ziff. 1./VIII./3.4 der Strafzumessungsrichtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter sowie Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS) vom 8. Dezember 2006 – in der hier massgeblichen Fassung vom 1. Januar 2021 – ist in krassen Fällen von zu nahem Aufschliessen i.S.v. Art. 90 Abs. 2 SVG eine Strafe ab 12 Strafeinheiten und, wenn die Strafe bedingt ausgesprochen wird, eine Verbindungsbusse von mind. CHF 500.00 auszusprechen, ausmachend somit insgesamt mind. 17 Strafeinheiten. Die VBRS-Richtlinien bezwecken eine normierte Strafzumessung für Massendelikte, also für Delikte, die sich in der Regel von den Umständen und dem jeweiligen Verschulden her sehr ähnlich sind. Die Strafzumessung bei Massendelikten wird damit besser nachvollziehbar und berechenbarer, was der Rechtsicherheit und Akzeptanz der Urteile dient sowie willkürliche Entscheide verhindert.

Die Straftat steht aufgrund des Verschlechterungsverbots nicht zur Diskussion.

20. Konkrete Strafzumessung

20.1 Tatkomponenten

Diesbezüglich kann grundsätzlich auf die Erwägungen der Vorinstanz zu den massgeblichen Tatkomponenten verwiesen werden (pag. 233, S. 19 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung).

Bezogen auf die objektive Tatschwere ist festzuhalten, dass mit dem im Berufungsverfahren festgestellten zeitlichen Abstand von 0.56 Sekunden der im Strassenverkehr erforderliche Abstand durch den Beschuldigten deutlich unterschritten und ein erhebliches Gefährdungspotential geschaffen wurde. Die Schwelle zur groben Verkehrsregelverletzung, also die Nichteinhaltung der 0.6-Sekunden bzw. 1/6-Tacho-Regel, wurde zwar nur geringfügig und während kurzer Zeit unterschritten, dies jedoch bei einer Geschwindigkeit von knapp 80 km/h und während einer für den Beschuldigten erkennbar dynamischen Verkehrssituation infolge weiterer vor ihm einspurender Fahrzeuge.

Betreffend die subjektive Tatschwere ist auf die grobfahrlässige Begehung der Tat hinzuweisen, welche indes deliktsimmanent und daher neutral zu gewichten ist. Wie die Vorinstanz zutreffend festgehalten hat, wäre es dem Beschuldigten ohne weiteres möglich gewesen, mit ausreichendem Abstand zum Lieferwagen und somit ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf die Autobahn zu fahren (vgl. pag. 283, Gutachten S. 2, Ziff. 2.3 Bild 1).

20.2 Fazit Tatschwere

Nach Massgabe einer Verurteilung aufgrund des Tatbestands der groben Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Abs. 2 SVG), welcher ein breites Spektrum an möglichen Eingriffsqualitäten und einen weiten Strafraumen aufweist, ist insgesamt noch von einem leichten Verschulden des Beschuldigten auszugehen. Unter Berücksichtigung der dargelegten Tatkomponenten erachtet die Kammer eine Geldstrafe von 17 Tagessätzen als dem Verschulden des Beschuldigten angemessen.

20.3 Täterkomponenten

Die Vorinstanz hat betreffend das Vorleben des Beschuldigten zutreffend festgehalten, dass keine einschlägigen Vorstrafen vorliegen und aufgrund des Zeitablaufs keine Berücksichtigung der ADMAS-Massnahmen im Zeitraum vom 2006 bis 2011 im vorliegenden Strafverfahren mehr erfolgt (pag. 233, S. 19 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung; vgl. ferner pag. 304). Sodann gibt das Verhalten des Beschuldigten nach der Tat und im Strafverfahren zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass und ist ebenfalls neutral zu werten. Es ist von einer durchschnittlichen Strafempfindlichkeit auszugehen.

20.4 Fazit Strafe

Auch unter Berücksichtigung der Täterkomponenten erachtet die Kammer eine Geldstrafe von 17 Tagessätzen als verschuldensangemessen.

20.5 Vollzugsform und Tagessatzhöhe

Die Gewährung des bedingten Strafvollzugs mit einer minimalen Probezeit von zwei Jahren steht aufgrund des Verschlechterungsverbots nicht zur Diskussion.

Der Beschuldigte verfügt gemäss Erhebungsformular wirtschaftliche Verhältnisse über ein monatliches Nettoeinkommen von CHF 7'577.00 (pag. 301). Unter Berücksichtigung eines Pauschalabzugs von 25 % für Krankenkasse und Steuern sowie der Unterstützungsabzüge von total 62.5 % (Ehepartner 15 %; 1. Kind 15%; 2. Kind 12.5 %; 3. und [neu] 4. Kind je 10 %) erscheint eine Tagessatzhöhe von abgerundet CHF 70.00 als angemessen.

20.6 Verbindungsbusse

Vorliegend erscheint das Aussprechen einer Verbindungsbusse im Sinne einer Denkkettelfunktion und mit Blick auf die Schnittstellenproblematik (unbedingte Busse bei einer Verurteilung gestützt auf Art. 90 Abs. 1 SVG) angezeigt.

Geldstrafe und Verbindungsbusse müssen in ihrer Summe schuldangemessen sein (BGE 134 IV 1 E. 4.5.2). Um dem akzessorischen Charakter der Verbindungsstrafe gerecht zu werden, ist es sachgerecht, ihre Obergrenze grundsätzlich auf einen Fünftel bzw. 20 % festzulegen. Abweichungen sind im Bereich tiefer Strafen denk-

bar, um sicherzustellen, dass der Verbindungsstrafe nicht lediglich eine symbolische Bedeutung zukommt (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4).

Unter Berücksichtigung der obgenannten bundesgerichtlichen Rechtsprechung und der finanziellen Situation des Beschuldigten erscheint es angemessen, die Busse im Bereich des in den VBRS-Richtlinien vorgesehenen Mindestbetrags auf CHF 490.00 festzusetzen. Entsprechend sind sieben Tagessätze von der verschuldensangemessenen Geldstrafe von 17 Tagessätzen in Abzug zu bringen. Die Ersatzfreiheitsstrafe beträgt damit einhergehend grundsätzlich sieben Tage (entsprechend der Reduktion der Anzahl Tagessätze). In Beachtung des Verschlechterungsverbots ist die Ersatzfreiheitsstrafe jedoch auf drei Tage festzusetzen.

21. Fazit

Der Beschuldigte wird zu einer bedingten Geldstrafe von 10 Tagessätzen à CHF 70.00, ausmachend CHF 700.00, bei einer Probezeit von 2 Jahren sowie zu einer Verbindungsbusse von CHF 490.00 verurteilt. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhaftem Nichtbezahlen wird auf 3 Tage festgesetzt.

V. Kosten und Entschädigung

22. Erst- und oberinstanzliche Verfahrenskosten

Bei diesem Verfahrensausgang sind die erst- und oberinstanzlichen Verfahrenskosten dem Beschuldigten aufzuerlegen (Art. 426 Abs. 1 und Art. 428 Abs. 1 StPO). Die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 2'330.00 sind zu bestätigen und die oberinstanzlichen Verfahrenskosten werden auf CHF 2'000.00 bestimmt.

Zufolge Verurteilung ist dem Beschuldigten keine Entschädigung auszurichten.

VI. Verfügungen

23. Mitteilung

Das vorliegende Urteil wird dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern zugestellt (Art. 123 Abs. 1 Bst. b VZV; pag. 47).

VII. Dispositiv

Die 1. Strafkammer erkennt:

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

Der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 5. März 2021 auf der A6 Süd Richtung Spiez durch Nichtwahren eines ausreichenden Abstandes,

und in Anwendung der Artikel

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

Art. 26, 34 Abs. 4, 90 Abs. 2 SVG

Art. 426 Abs. 1 StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von **10 Tagessätzen à CHF 70.00**, ausmachend CHF 700.00.

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

2. Zu einer **Verbindungsbusse** von **CHF 490.00**.

Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhaftem Nichtbezahlen wird auf 3 Tage festgesetzt.

3. Zur Bezahlung der **erstinstanzlichen Verfahrenskosten** von **CHF 2'330.00**.

4. Zur Bezahlung der **oberinstanzlichen Verfahrenskosten** von **CHF 2'000.00**

II.

Zu eröffnen:

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

Mitzuteilen:

- der Vorinstanz
- der Koordinationsstelle Strafregister (nur Dispositiv; nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der Rechtsmittelbehörde)
- dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern (Urteil mit Begründung; innert 10 Tagen)

Bern, 13. Juni 2023

Im Namen der 1. Strafkammer

Der Präsident i.V.:

Oberrichter Knecht

Der Gerichtsschreiber:

Weibel

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.