

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 24 353

Bern, 6. Oktober 2025

Besetzung

Oberrichterin Weingart (Präsidentin),
Oberrichterin Gutmann, Oberrichter Sarbach
Gerichtsschreiber i.V. Steffen

Verfahrensbeteiligte

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

gegen

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

Gegenstand

Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz

Berufung gegen das Urteil des Regionalgerichts Emmental-
Oberraargau (Einzelgericht) vom 4. Juni 2024 (PEN 22 251)



Erwägungen:

I. Formelles

1. Erstinstanzliches Urteil

Mit Urteil vom 4. Juni 2024 sprach das Regionalgericht Emmental-Oberaargau (Einzelgericht; nachfolgend Vorinstanz) A._____ (Berufungsführer/Beschuldiger; nachfolgend Beschuldiger) wegen einer einfachen Verkehrsregelverletzung, begangen am 7. Februar 2022 auf der Autobahn A1 Ost, Utzenstorf, durch Nichtwahren eines ausreichenden Nachfahrabstands als Lenker eines Personewagens, schuldig. In Anwendung der einschlägigen Gesetzesbestimmungen verurteilte ihn die Vorinstanz zu einer Übertretungsbusse von CHF 500.00 unter Festsetzung einer Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung von 5 Tagen sowie zu den Verfahrenskosten von insgesamt CHF 12'510.30 (pag. 218 ff.).

2. Berufung

Gegen dieses Urteil meldete Rechtsanwalt Dr. B._____ namens und auftrags des Beschuldigten mit Eingabe vom 4. Juni 2024 fristgerecht Berufung an (pag. 222). Die schriftliche Urteilsbegründung datiert vom 25. Juli 2024 (pag. 228 ff.) und wurde den Parteien gleichentags mit Verfügung zugestellt (pag. 250 f.). Mit form- und fristgerechter Berufungserklärung vom 19. August 2024 focht der Beschuldigte das Urteil der Vorinstanz vollumfänglich an (pag. 258). Mit Verfügung vom 20. August 2024 (pag. 294 f.) wurde von der Berufungserklärung Kenntnis genommen und gegeben. Gleichzeitig wurde der Generalstaatsanwaltschaft Gelegenheit eingeräumt, innert Frist Anschlussberufung zu erklären oder begründet ein Nichteintreten auf die Berufung zu beantragen. Die Generalstaatsanwaltschaft verzichtete mit Eingabe vom 29. August 2024 auf die Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren (pag. 297 f.).

3. Schriftliches Verfahren

Mit Beschluss vom 4. September 2024 ordnete die 1. Strafkammer des Obergerichts des Kantons Bern (nachfolgend Kammer) gestützt auf Art. 406 Abs. 1 Bst. c der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO; SR 312.0) die Durchführung eines schriftlichen Verfahrens an und forderte den Beschuldigten auf, innert 30 Tagen eine schriftliche Begründung der Berufung einzureichen (Art. 406 Abs. 3 StPO; pag. 299 ff.). Nach zweimaliger Fristerstreckung ging die schriftliche Berufungsbegründung, datierend vom 9. Dezember 2024, fristgerecht ein (pag. 312 ff.). Mit Verfügung vom 11. Dezember 2024 stellte die Kammer den schriftlichen Entscheid in Aussicht (pag. 229 f.). Mit Verfügungen vom 5. März und 21. August 2025 wurde den Parteien die neue Kammerzusammensetzung bekannt gegeben (pag. 327 f.; 333 f.).

4. Oberinstanzliche Beweisergänzung

Von Amtes wegen wurde über den Beschuldigten ein aktueller Strafregisterauszug (datierend vom 6. September 2024; pag. 302) eingeholt.

5. Anträge der Verteidigung

Die Verteidigung stellte mit der Berufungsbegründung namens und auftrags des Beschuldigten folgende Anträge (pag. 313; gleichlautend mit den Anträgen in der Berufungserklärung, pag. 259):

1. Das Urteil des Regionalgerichts Emmental-Oberaargau vom 4. Juni 2024 sei vollumfänglich (Ziff. I 1. und 2. des Urteilsdispositivs, unter Ausklammerung der Höhe der Verfahrenskosten) aufzuheben und der Beschuldigte sei von Schuld und Strafe freizusprechen.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. MwSt.) zulasten des Staates.

6. Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer

Die Kammer hat infolge der vollumfänglichen Berufung das gesamte erstinstanzliche Urteil zu überprüfen (vgl. Art. 404 Abs. 1 StPO). Da ausschliesslich eine Übertretung Gegenstand des Verfahrens bildet (Art. 90 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG; SR 741.01] i.V.m. Art. 103 des Schweizerischen Strafgesetzbuches [StGB; SR 311.0], überprüft die Kammer das erstinstanzliche Urteil nur mit eingeschränkter Kognition. Sie überprüft das erstinstanzliche Urteil nur auf Rechtsfehler und auf offensichtlich unrichtige bzw. auf Rechtsfehlern beruhende Feststellung des Sachverhalts (Art. 398 Abs. 4 StPO). Neue Behauptungen und Beweise können nicht vorgebracht werden (Art. 398 Abs. 4 StPO). Die Rüge der offensichtlich unrichtigen oder auf Rechtsverletzung beruhenden Feststellung des Sachverhalts entspricht Art. 97 des Bundesgerichtsgesetzes (BGG; SR 173.110; BÄHLER, in: Basler Kommentar Strafprozessordnung, 3. Aufl. 2023, N. 6 zu Art. 398 StPO). Offensichtlich unrichtig ist eine Sachverhaltsfeststellung, wenn sie willkürlich ist (BGE 141 IV 249 E. 1.3.1 mit Hinweisen). Willkür i.S.v. Art. 9 der Bundesverfassung (BV; SR 101) liegt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts nur vor, wenn die vorinstanzliche Beweiswürdigung schlechterdings unhaltbar ist, d.h. wenn die Behörde in ihrem Entscheid von Tatsachen ausgeht, die mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch stehen oder auf einem offenkundigen Fehler beruhen. Dass eine andere Lösung oder Würdigung ebenfalls vertretbar oder sogar vorzuziehen wäre, genügt nicht (BGE 143 IV 241 E. 2.3.1). Willkür liegt sodann nur vor, wenn nicht bloss die Begründung eines Entscheides, sondern auch das Ergebnis unhaltbar ist (BGE 123 I 1 E. 4a mit Hinweisen). Eine Sachverhaltsfeststellung ist insbesondere nicht schon dann offensichtlich unrichtig, wenn sich Zweifel anmelden, sondern erst dann, wenn sie eindeutig und augenfällig unzutreffend ist (BGE 132 I 42 E. 3.1). Erforderlich ist also ein qualifizierter Mangel, ein klares Abweichen der tatsächlichen Gegebenheiten von der Sachverhaltsfeststellung im angefochtenen Entscheid (SCHOTT, in: Basler Kommentar Bundesgerichtsgesetz, 3. Aufl. 2018, N. 9 zu Art. 97 BGG). Die Sachverhaltsfeststellung bzw. Beweiswürdigung erweist sich als willkürlich, wenn das Gericht Sinn und Tragweite eines Beweismittels offensichtlich verkannt hat, wenn es ohne sachlichen Grund ein wichtiges und entscheidwesentliches Beweismittel unberücksichtigt gelassen oder wenn es auf der Grundlage der festgestellten Tatsachen unhaltbare Schlussfolgerungen gezogen hat (140 III 264 E. 2.3 mit Hinweisen). Auch dem Grundsatz «in dubio pro reo» kommt in seiner Funktion als Beweiswürdigungsregel keine über das Willkürverbot hinausgehende Bedeutung zu (BGE 146 IV 88 E. 1.3.1).

Aufgrund der alleinigen Berufung des Beschuldigten ist die Kammer an das Verschlechterungsverbot (Verbot der *reformatio in peius*) gemäss Art. 391 Abs. 2 StPO gebunden, d.h. sie darf das angefochtene Urteil nicht zu Ungunsten des Beschuldigten abändern.

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

7. Theoretische Grundlagen der Beweiswürdigung

Die Vorinstanz hat die theoretischen Grundlagen der Beweiswürdigung zutreffend dargelegt. Darauf kann verwiesen werden (S. 5 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 232 f.). Ergänzend gilt es festzuhalten, was folgt:

Gemäss Art. 113 Abs. 1 StPO muss sich die beschuldigte Person nicht selbst belasten. Sie hat namentlich das Recht, die Aussage und Mitwirkung im Strafverfahren zu verweigern. Sie muss sich aber den gesetzlich vorgesehenen Zwangsmassnahmen unterziehen. Das Recht, zu schweigen und sich nicht selbst zu belasten, gehört zum allgemein anerkannten Standard eines fairen Verfahrens. Unzulässig wäre es, das Schweigen der beschuldigten Person als Indiz für ihre Schuld zu werten. Demgegenüber ist es nicht ausgeschlossen, das Aussageverhalten der beschuldigten Person in die freie Beweiswürdigung miteinzubeziehen, so insbesondere, wenn sie sich weigert, zu ihrer Entlastung erforderliche Angaben zu machen, oder wenn sie es unterlässt, entlastende Behauptungen näher zu substantzieren, obschon eine Erklärung angesichts der belastenden Beweiselemente vernünftigerweise erwartet werden darf. Das Schweigen der beschuldigten Person darf in Situationen, die nach einer Erklärung rufen, bei der Gewichtung belastender Elemente mitberücksichtigt werden, es sei denn, die beschuldigte Person berufe sich zu Recht auf ein Zeugnisverweigerungsrecht (zum Ganzen Urteile des Bundesgerichts 6B_1019/2024 vom 3. April 2025 E. 2.2.3; 6B_129/2024 vom 22. April 2024 E. 2.3.1; je mit Hinweisen).

Zieht das Gericht mangels eigener Fachkenntnis eine sachverständige Person bei, ist es bei der Würdigung des Gutachtens grundsätzlich frei. 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 5. April 2022, welcher vorliegend als Anklageschrift gilt (Art. 356 Abs. 1 StPO), wird dem Beschuldigten vorgeworfen, sich am 7. Februar 2022 um ca. 17:05 Uhr auf der Autobahn A1 Ost, Utzenstorf auf dem Abschnitt Kirchberg-Kriegstetten einer einfachen Verkehrsverletzung schuldig gemacht zu haben. Der entsprechende Sachverhalt ist im Strafbefehl wie folgt umschrieben (pag. 15):

Der Beschuldigte kollidierte als Lenker eines Personenwagens beim Hintereinanderfahren auf dem Überholstreifen der Autobahn aufgrund Nichtwahrens eines ausreichenden Abstandes mit dem vorausfahrenden Personenwagen, nachdem dessen Lenkerin verkehrsbedingt eine Vollbremsung einleiten musste.

9. Unbestrittener und bestrittener Sachverhalt

Die Vorinstanz hat den unbestrittenen Sachverhalt wie folgt dargelegt (S. 7 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 234):

Der dem Strafbefehl zugrundeliegende Sachverhalt ist weitestgehend unbestritten. Aufgrund der Angaben im Anzeigerapport (pag. 1 ff.) steht fest, dass die [Geschädigte] mit ca. 110 km/h (weniger als 120 km/h) auf dem Überholstreifen von Kirchberg herkommend Richtung Kriegstetten fuhr ([Geschädigte]: pag. 11) und der Beschuldigte dem Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von ca. 110 km/h, variierend zwischen 100 – 120 km/h folgte ([Beschuldigter]: pag. 7; pag. 36 Z. 66; [Zeuge]: pag. 14; pag. 84 Z. 1). Hinter dem Beschuldigten fuhr Zeuge C._____ mit seinem Personenwagen ([Zeuge]: pag. 14). Es herrschte ein reges Verkehrsaufkommen ([Beschuldigter]: pag. 7; [Zeuge]: pag. 14; [Geschädigte]: pag. 11; pag. 81 Z. 10) und gemäss Unfallaufnahmeprotokoll war die Witterung schön und trocken (pag. 4). Weiter wird nicht bestritten, dass die [Geschädigte] aufgrund des starken Verkehrsaufkommens eine Vollbremsung einleiten musste und rechtzeitig zum Stillstand kam ([Geschädigte]: pag. 11; pag. 80 Z. 37 ff.), woraufhin der Beschuldigte ebenfalls eine Vollbremsung einleiten musste und sofort merkte, dass er nicht rechtzeitig zum Stillstand kommen wird ([Beschuldigter]: pag. 7; pag. 35 Z. 54 f.). Deshalb lenkte er seinen Personenwagen leicht nach links ([Beschuldigter]: pag. 7; pag. 36 Z. 55 f.). Noch während des Bremsvorganges kollidierte er mit seiner rechten Fahrzeugfront gegen das linke Fahrzeugheck [der Geschädigten] ([Beschuldigter]: pag. 7; pag. 36 Z. 56; [Zeuge]: pag. 14; [Geschädigte]: pag. 11; pag. 80 Z. 41 f.). Dadurch entstand ein Schaden [am Wagen der Geschädigten] hinten links auf Höhe des Hecks und am Wagen des Beschuldigten vorne rechts an der Front ([Polizist]: pag. 86 Z. 4 ff.; Fotodokumentation Polizei: pag. 46; pag. 50). Aufgrund der Vollbremsung der ihm voranfahrenden Fahrzeuge musste auch Zeuge C._____ eine Vollbremsung einleiten, woraufhin er ohne Kollision mit dem ihm voranfahrenden Personenwagen des Beschuldigten zum Stillstand kam ([Zeuge]: pag. 14). Die vor Ort durchgeführten Alkoholtests des Beschuldigten und der [Geschädigten] waren gemäss Unfallaufnahmeprotokoll negativ (pag. 5). Ebenfalls nicht bestritten ist, dass mindestens während Teilen der Fahrt, insbesondere kurz vor / während dem Unfall, im Auto des Beschuldigten der Abstandsregler eingeschaltet war (A._____: pag. 35 Z. 47; pag. 37 Z. 118; pag. 91 Z. 46; pag. 92 Z. 21 f.). Der Abstandsregler war auf Stufe 3 eingestellt (A._____: pag. 92 Z. 3).

Diesen Ausführungen kann sich die Kammer mit den nachfolgenden Präzisierungen, Ergänzungen und einer Korrektur anschliessen.

Betreffend den unbestrittenen Sachverhalt ist zu präzisieren, dass der Beschuldigte während seines Bremsvorgangs mit dem Fahrzeug von D._____ (nachfolgend Geschädigte) kollidierte, welches zu diesem Zeitpunkt ebenfalls noch nicht zum Stillstand gekommen war.

Der Beschuldigte liess in der Berufungserklärung vorbringen, sein Fahrzeug bzw. dessen Bremsanlage habe unfallrelevante Mängel gehabt (vgl. pag. 261 ff.). Hingegen wurde dies in der Berufungsbegründung (pag. 312 ff.) nicht mehr geltend gemacht. Der Vollständigkeit halber wird dennoch in E. 13.2.3 darauf eingegangen.

Überdies scheint der Beschuldigte oberinstanzlich zu bestreiten, dass die Geschädigte eine verkehrsbedingte Vollbremsung habe machen müssen, indem er vorbringen lässt, das Bremsmanöver der Geschädigten sei brüsk und unvorhersehbar gewesen (pag. 315 ff.). Zudem soll die Geschädigte zuerst initial gebremst und

dann eine zweite, heftige Vollbremsung gemacht haben (pag. 317; pag. 321). Dass ein hohes Verkehrsaufkommen herrschte, wird jedoch (weiterhin) nicht bestritten.

Entgegen der Vorinstanz ist nicht unbestritten, dass der Abstandsregler im Auto des Beschuldigten – insbesondere kurz vor / während des Unfalles – eingeschaltet und auf Stufe 3 eingestellt gewesen war (im Übrigen ging die Vorinstanz offenbar schliesslich selbst gar nicht davon aus, dass es unbestritten ist; vgl. E. 11 hier-nach).

Bestritten und zu prüfen ist folglich die konkrete Situation der Vollbremsung der Geschädigten und des Beschuldigten, ob der Beschuldigte einen genügenden Nachfahrabstand gewahrt hat und ob die Assistenzsysteme, insbesondere die automatische Distanzregelung (ACC-System) und das Umfeldbeobachtungssystem (Front Assist-System) ordnungsgemäss funktioniert haben bzw. ob dies überhaupt von Relevanz ist.

10. Beweismittel

Die Vorinstanz hat die objektiven und subjektiven Beweismittel grundsätzlich zutreffend aufgeführt (S. 8 ff. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 235 ff.). Darauf wird verwiesen. Korrigierend bzw. präzisierend ist festzuhalten, dass der Anzeigerapport vom 15. Februar 2022 (pag. 1 ff.) teilweise auch als subjektives Beweismittel dient. Es wird darauf verzichtet, die einzelnen Beweismittel zusammenzufassen und sie werden – soweit relevant – direkt im Rahmen der Beweiswürdigung (E. 13 hiernach) aufgegriffen. Ferner wird auf die amtlichen Akten verwiesen.

11. Beweisergebnis der Vorinstanz

Die Vorinstanz erachtete nach Würdigung sämtlicher Beweismittel den im Strafbefehl aufgeführten Sachverhalt als erstellt. Zusätzlich zum unbestrittenen Sachverhalt sei belegt und erstellt, dass der Beschuldigte noch fahrend mit dem Fahrzeug der Geschädigten kollidierte. Das Fahrzeug des Beschuldigten, namentlich dessen Bremsanlage, habe sich grundsätzlich in einem sehr guten Zustand befunden. Als nicht erstellt erachtete die Vorinstanz, ob die Assistenzsysteme im Fahrzeug des Beschuldigten im Zeitpunkt des Unfalles aktiv waren und, ob diese fehlerfrei funktioniert haben. Auch den Nachfahrabstand von ca. 36 Metern erachtete die Vorinstanz als nicht erstellt. Hierzu verwies sie jedoch auf die rechtliche Würdigung (S. 16 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 243), wo sie zusammengefasst erwog, dass der genaue Nachfahrabstand zwar nicht erstellt werden könne, dieser jedoch als ungenügend zu qualifizieren sei, da der Beschuldigte hinter der Geschädigten nicht halten können (S. 17 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 244 f.).

12. Vorbringen des Beschuldigten

Die Verteidigung des Beschuldigten macht in der Berufungsbegründung vom 9. Dezember 2024 zusammengefasst und im Wesentlichen geltend, es könne nicht erstellt werden, dass der Beschuldigte zum vorausfahrenden Fahrzeug einen zu geringen Abstand gewahrt habe. Durch kein einziges Beweismittel könne zweifels-

frei bewiesen werden, dass der Beschuldigte einen zu geringen Abstand gewahrt habe. Ein bruskes und unvorhersehbares Abbremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs könne jederzeit – selbst bei Einhaltung des Mindestabstandes – einen leichten Auffahrunfall verursachen. Es sei eine Verkehrung der Beweisführungskette und ein Zirkelschluss aus der Tatsache des Auffahrunfalls auf einen ungenügenden Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug zu schliessen (pag. 313 f.). Der Beschuldigte habe nicht mit einer (brusken) Vollbremsung des vorausfahrenden Fahrzeuges rechnen müssen und habe sich daher nicht in Bremsbereitschaft befunden (pag. 315, 316, 317, 319 f.). Der Beschuldigte habe einen Abstand von mindestens einem halben Tachometer, was etwa 55 Meter entspreche, zum Fahrzeug von D. _____ gehabt (pag. 316).

Zudem sei nicht erstellt, ob die Assistenzsysteme ordnungsgemäss funktioniert hätten. Der Beschuldigte habe stets betont, dass die Assistenzsysteme, insbesondere der Abstandstempomat, versagt hätten. Die Trägheit des Systems zum Unfallzeitpunkt sei relevant gewesen und nicht das Verhalten des Beschuldigten (pag. 315). Ferner halte das Gutachten fest, aufgrund bereits erfolgter Reparaturen sowie möglicher Vorkommnisse zwischen dem Unfall und der Fahrzeuguntersuchung müsse davon ausgegangen werden, dass einige Fehlercodes im Fehlerspeicher möglicherweise gelöscht oder überschrieben worden seien. Es könne nicht aus der Abwesenheit eines Fehlercodes am Ereignistag darauf geschlossen werden, dass faktisch keine Fehlfunktion vorgelegen hätte. Dies habe die Vorinstanz aber gemacht, was als willkürlich zu rügen sei. Es würden verschiedene Fehlercodes betreffend die Funktionalität der Abstandsregelung zwischen dem 27. September 2023 und dem 15. November 2023 nahelegen, dass die Funktionalität der Abstandsregelung bereits zum Unfallzeitpunkt fehlerhaft gewesen sei und die Daten in der Zwischenzeit überschrieben worden seien. Die automatische Distanzregelung sowie das System für die automatische Einleitung einer Bremsung hätten versagt (pag. 316).

Die Vorinstanz unterlasse es, eine Gesamtwürdigung der Umstände vorzunehmen und gehe mithin zu Unrecht davon aus, dass die potenziell nicht funktionierenden Assistenzsysteme für die Beurteilung des Sachverhalts keine Relevanz gehabt hätten. Wenn die Vorinstanz das Fahrmanöver des vorausfahrenden Fahrzeuges nicht in die Gesamtbetrachtung miteinbeziehe, ver falle sie in Willkür (pag. 317).

Der Beschuldigte habe den automatischen Abstandsregler auf Stufe 3 eingestellt gehabt und sei davon ausgegangen, dass dies einen ausreichenden Nachfahrabstand garantiere (pag. 317). In dubio pro reo sei davon auszugehen, dass der Beschuldigte einen Abstand von mindestens zwei Sekunden eingehalten habe (pag. 318).

13. Beweismwürdigung der Kammer

13.1 Zum Abstand

13.1.1 Im Hinblick auf die Würdigung des Sachverhalts drängen sich vorab theoretische Ausführungen zum Abstand auf. Gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG ist gegenüber allen Strassenbenützern ein ausreichender Abstand einzuhalten, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Was unter

einem "ausreichenden Abstand" im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG zu verstehen ist, hängt von den gesamten Umständen ab. Im Sinne von Faustregeln wird für Personenwagen auf die Regel "halber Tacho" (entsprechend 1,8 Sekunden) und die "Zwei-Sekunden-Regel» abgestellt (zum Ganzen BGE 131 IV 133 E. 3. und 3.1 mit Hinweisen). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung muss in tatsächlicher Hinsicht entweder der zeitliche Abstand oder der räumliche Abstand und die Geschwindigkeit bestimmt werden (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_1139/2019 vom 3. April 2020 E. 2.4.1.).

- 13.1.2 Die Vorinstanz hat die vom Beschuldigten und der Geschädigten vor der Kollision gefahrene Geschwindigkeit anhand deren beider Aussagen sowie der Aussage des Zeugen C._____, welcher mit seinem Fahrzeug hinter dem Fahrzeug des Beschuldigten fuhr, bestimmt. Sie erwog, dass die von der Geschädigten und dem Zeugen gemachten Aussagen betreffend die mutmassliche Geschwindigkeit des Beschuldigten und den Kollisionshergang stimmig und überzeugend seien bzw. ihre Aussagen alles in allem glaubwürdig [recte: glaubhaft] seien und darauf abgestellt werden könne (vgl. S. 11 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 238). Dem ist zuzustimmen. Ergänzend ist festzuhalten, dass sich auch die Aussage des Beschuldigten betreffend die gefahrene Geschwindigkeit damit in Einklang bringen lässt, denn er gab an, die Geschwindigkeit habe zwischen ca. 100 km/h und 120 km/h variiert (pag. 7; vgl. auch pag. 36 Z. 66). Somit ist wiederholend festzuhalten, dass die vor dem Auffahrunfall vom Beschuldigten und der Geschädigten gefahrenen Geschwindigkeiten, das hohe Verkehrsaufkommen sowie der Kollisionshergang unbestritten sind: Die Geschädigte und der Zeuge fuhren mit einer Geschwindigkeit von ca. 110 km/h. Demnach fuhr der Beschuldigte ebenfalls mit einer Geschwindigkeit von ca. 110 km/h, variierend zwischen 100–120 km/h und kollidierte mit dem linken Fahrzeugheck der Geschädigten. Das Fahrzeug der Geschädigten befand sich zum Zeitpunkt der Kollision noch nicht im Stillstand (vgl. E. 9 hiavor).

Gestützt auf die vom Beschuldigten vor der Kollision gefahrene Geschwindigkeit lässt sich der erforderliche Nachfahrabstand ermitteln. Gemäss der Faustregel des «halben Tachos» (vgl. E. 13.1.1 hiavor) wäre demnach bei einer Geschwindigkeit von ca. 110 km/h ein Nachfahrabstand von ca. 55 Metern erforderlich bzw. i.S.v. Art. 34 Abs. 4 SVG ausreichend gewesen.

Betreffend den räumlichen Abstand erwog die Vorinstanz, dass der Nachfahrabstand von ca. 36 Metern nicht erstellt sei (S. 11 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 238). Zum zeitlichen Abstand schwieg sich die Vorinstanz aus. Im Rahmen der rechtlichen Würdigung hielt die Vorinstanz sodann fest, dass es eine Kollision gegeben habe, was bedeute, der Beschuldigte habe nicht rechtzeitig anhalten können. Deshalb sei der von ihm gewährte Nachfahrabstand als nicht ausreichend zu qualifizieren (S. 18 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 245).

- 13.1.3 Der Kammer erschliesst sich nicht, weshalb die Vorinstanz den Nachfahrabstand von ca. 36 Metern mit der Begründung, der Beschuldigte habe bereits zum Zeitpunkt der Schätzung grosse Zweifel an der Richtigkeit dieser Schätzung geäussert und es würden keine weiteren Anhaltspunkte vorliegen, welche auf den effektiven Nachfahrabstand schliessen liessen, als nicht erstellt erachtete. Indem die

Vorinstanz den zu geringen Nachfahrabstand auf Sachverhaltsebene nicht als erstellt erachtete, jedoch im Rahmen der rechtlichen Würdigung aufgrund des Auffahrunfalls auf den zu geringen Abstand schloss, verfiel sie in Willkür. Zwar lässt sich der genaue Nachfahrabstand nicht erstellen, jedoch erachtet es die Kammer – wie in den nachfolgenden Erwägungen aufgezeigt wird – als erstellt, dass der Nachfahrabstand ca. 36 Meter, jedenfalls weniger als der erforderliche und damit ausreichende Abstand von ca. 55 Metern, betrug. Eine Schätzung ist naturgemäss mit Unsicherheiten verbunden, ist aber nicht bereits deshalb völlig untauglich oder unbeachtlich. Es ist eine umfassende Beweismwürdigung vorzunehmen. Die Vorinstanz unterliess es jedoch, das Aussageverhalten der einvernommenen Personen, insbesondere dasjenige des Beschuldigten sowie die Umstände der Abstandsschätzung durch den Beschuldigten zu würdigen. Zudem liess sie die Fotodokumentation als objektives Beweismittel gänzlich unberücksichtigt.

- 13.1.4 Die Geschädigte machte anlässlich ihrer Aussage gegenüber der Polizei am Unfallort keine Angaben zum Abstand, welcher der Beschuldigte zu ihrem Fahrzeug hatte (vgl. pag. 11). An der vorinstanzlichen Hauptverhandlung gab die Geschädigte auf Frage nach dem Abstand zu Protokoll, sie könne dies leider nicht mehr sagen (pag. 81 Z. 43 ff.). Zeuge C._____ gab unmittelbar nach der Kollision an, nicht gesehen zu haben, wie gross der Abstand zwischen dem Beschuldigten und der Geschädigten gewesen sei (pag. 14). Gegenüber der Vorinstanz bestätigte er, dass er zum Abstand nichts sagen könne (pag. 84 Z. 26 ff.). Somit dienen die vorgenannten Aussagen der Geschädigten und des Zeugen nicht unmittelbar zur Klärung der Frage des räumlichen und/oder zeitlichen Nachfahrabstands des Beschuldigten.

Dem Anzeigerapport vom 15. Februar 2022 bzw. dem zugehörigen Unfallrapport lässt sich entnehmen, dass der Beschuldigte anhand zweier Fahrzeuge den Abstand auf ca. 36 Meter geschätzt habe. Weiter wurde verbalisiert, dass der Beschuldigte gesagt habe, es könne aber auch mehr oder weniger gewesen sein und sich der Beschuldigte betreffend die Distanz sehr unsicher sei (pag. 7). Anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung wurde der damals im Einsatz stehende Polizist E._____ (nachfolgend Polizist), welcher auch den vorerwähnten Unfallrapport verfasst hatte (vgl. pag. 85 Z. 35 ff.), einvernommen (pag. 85 ff.). Der Polizist gab an, dass der Beschuldigte in Metern oder Sekunden am Anfang keine Distanzangaben habe machen können. Sie hätten daher die Situation mit zwei Fahrzeugen auf dem Pannestreifen nachgestellt (pag. 86 Z. 27 ff.). Der Polizist schilderte in der Folge, wie diese Nachstellung abgelaufen sei: Der Beschuldigte sei auf dem Beifahrersitz gesessen. Er [der Polizist] sei in der Folge auf dem Pannestreifen rückwärts gefahren (pag. 88 Z. 32 f.). Er habe ihm [dem Beschuldigten] gesagt, er solle Bescheid geben, wenn zwischen den beiden Fahrzeugen die Distanz hergestellt worden sei, die er vor dem Unfall zum vorabfahrenden Fahrzeug gehabt habe (pag. 86 Z. 29 ff.; ebenso pag. 88 Z. 28 ff.). Der Beschuldigte habe zu einem bestimmten Zeitpunkt «stopp» gesagt. Er [der Polizist] sei die entstandene Distanz abgeschritten und auf 36 Meter gekommen. Dies habe er dem Beschuldigten mitgeteilt. Er [der Beschuldigte] sei sich darauf sehr unsicher gewesen, ob dies wirklich stimme, habe ausgesagt, es würde auch mehr oder weniger gewesen sein können (pag. 86 Z. 31 ff.). Auf Frage, wie er den angeblichen Abstand nach der

Nachstellung gemessen habe, wiederholte der Polizist, ausgestiegen zu sein und dann den Abstand mittels Schrittmeter abgelaufen zu sein, deshalb «circa» (pag. 88 Z. 36 ff.). Der Polizist ergänzte von sich aus, den Beschuldigten in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam gemacht zu haben, dass die Leitlinien auf den Autobahnen genormt seien. Eine Linie sei 6 Meter, der Abstand zwischen zwei Linien 12 Meter lang. Er [der Polizist] habe in der Folge seine Schrittmeter mit ebendiesen Linien bzw. Zwischenlinien verglichen und festgestellt, dass das etwa übereinstimme (pag. 88 Z. 39 ff.).

Der Beschuldigte erklärte am Unfallort, aus seiner Sicht genügend Abstand zum Fahrzeug vor ihm gehabt zu haben. Er könne aber keine Distanzangaben in Meter machen (pag. 7). Im Verlaufe des Verfahrens wiederholte der Beschuldigte diese Aussagen im Wesentlichen. So gab er auf Frage nach dem Abstand zu Protokoll, es sei schwierig. Er wisse das nicht mehr so genau. Er sei sich ziemlich sicher, dass er genügend Abstand gehabt habe (pag. 36 Z. 68 ff.; vgl. auch pag. 93 Z. 21 ff.). Anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme brachte der Beschuldigte neu vor, den Abstandsregler drin gehabt zu haben und, dass das Auto auch eine automatische Bremse habe (pag. 35 Z. 47 f.). Auf Frage konkretisierte der Beschuldigte, dass der Abstand wegen des Abstandsreglers selber eingehalten werde (vgl. pag. 37 Z. 122 ff.). Gegenüber der Vorinstanz sagte der Beschuldigte auf Vorhalt seiner Aussage betreffend Abstandsregler und automatischer Bremse, der Abstandstempomat sei so eingestellt gewesen, dass er einen genügenden Abstand gehabt habe (pag. 91 Z. 42 ff.). Er wisse noch, dass er den Abstandstempomaten auf Stufe 3 eingestellt gehabt habe (vgl. pag. 92 Z. 1 ff.). Die Frage, wann ein ausreichender Abstand gewahrt sei, beantwortete der Beschuldigte wie folgt: «Zeitlich bei 2 Sekunden Abstand. In Metern kommt es auf die gefahrene Geschwindigkeit an, das kann ich jetzt gerade nicht sagen» (pag. 93 Z. 26 ff.). Auf Frage seiner Verteidigung betreffend die Abstandsnachstellung mit dem Polizisten antwortete der Beschuldigte vor der Vorinstanz (pag. 95 Z. 46 f.), sich ziemlich sicher zu sein, dass der Polizist nur rückwärtsgefahren sei und er [der Beschuldigte] irgendeinmal stopp habe sagen können nach seiner Einschätzung. Er sei sich ziemlich sicher, dass der Polizist danach nicht ausgestiegen sei, sondern sitzen geblieben sei, etwas gezählt habe und dann «36 Meter» aufgeschrieben habe (pag. 96 Z. 3 ff.).

- 13.1.5 Betreffend Aussageverhalten der einvernommenen Personen ist festzuhalten, dass sowohl der Zeuge als auch die Geschädigte den Beschuldigten nicht übermässig belasteten. So wurde von den beiden befragten Personen keine Abstandsangabe erfunden (vgl. pag. 14; pag. 84 Z. 26 ff.; pag. 81 Z. 43 ff.) und der Zeuge gab an, dass niemand gerast sei (pag. 14). Sie schilderten den Vorfall nachvollziehbar, gaben Erinnerungslücken zu und ihre Aussagen stimmen untereinander sowie mit den objektiven Beweismitteln überein. Auf ihre glaubhaften Aussagen kann abgestellt werden. Das Gleiche gilt betreffend den einvernommenen Polizisten. Dieser schilderte den Vorfall detailliert und wies darauf hin, wenn er sich an gewisse Dinge nicht mehr erinnern konnte (etwa pag. 86 Z. 7 f.). Ferner teilte er mit, wenn er sich auf nachträgliche Abklärungen und somit nicht auf eigene Erfahrungen bezog (vgl. pag. 87 Z. 27 ff.) und ergänzte bzw. präzierte seine Aussagen spontan (pag. 88 Z. 9 ff. und Z. 38 ff.). Sodann erläuterte er nachvollziehbar, weshalb er von einem

ungenügenden Nachfahrabstand des Beschuldigten ausgehe (pag. 87 Z. 13 ff.). Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Aussagen des Polizisten glaubhaft sind und darauf abzustellen ist.

Die tatnächsten Aussagen des Beschuldigten stimmen betreffend Geschwindigkeit, Verkehrsaufkommen und dem Kollisionsvorgang mit den übrigen Beweismitteln überein und sind betreffend diese Punkte ebenfalls als glaubhaft einzustufen. Allerdings ist betreffend das allgemeine Aussageverhalten des Beschuldigten zu bemerken, dass er stets darauf bedacht war, sich selbst in ein gutes Licht zu rücken bzw. stets beteuerte, sich korrekt verhalten zu haben. So habe er einen genügenden Abstand eingehalten, sei aufmerksam gewesen und habe nicht voraussehen können, dass das vordere Auto «aus dem Nichts» abbremse (vgl. pag. 7; pag. 35 Z. 46 ff.; pag. 36 Z. 90). Weshalb es dennoch zum Unfall gekommen sei, könne er sich aber nicht erklären (vgl. pag. 35 Z. 47 f.; pag. 91 f.). Der Beschuldigte ging sodann in Gegenangriffe über bzw. schien von sich abzulenken und geltend machen zu wollen, dass die Fahrweise der anderen Fahrer nicht korrekt gewesen sei. So sagte er anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme, dass das vordere Auto ins Schlingern gekommen sei (pag. 35 Z. 54; pag. 36 Z. 91) und das ihm nachfahrende Auto «ziemlich sicher» in ihn hineingefahren wäre, wenn er nicht ausgewichen wäre. Da sei er sich ziemlich sicher (pag. 37 Z. 97). Ein Schleudern des Fahrzeuges der Geschädigten wurde vom Beschuldigten bei seinen tatnächsten Aussagen nicht geltend gemacht und auch nicht vom Zeugen oder der Geschädigten selbst geschildert. Es handelt sich dabei um nachgeschobene Behauptungen, um von sich abzulenken.

Betreffend das Aussageverhalten des Beschuldigten ist überdies festzustellen, dass er seine Aussagen im Laufe des Verfahrens anpasste. So erwähnte er an der Unfallstelle nie, den Abstandstempomaten eingeschaltet gehabt zu haben, sondern sagte lediglich, er habe aus seiner Sicht genügend Abstand gehabt (vgl. pag. 7). Erst anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme, bei welcher der Beschuldigte neu verteidigt war, machte er geltend, den Abstandsregler eingeschaltet gehabt zu haben und, dass das Auto eine automatische Bremse habe (pag. 35 Z. 47 f.). Ferner brachte er wie bereits erwähnt erst nachträglich vor, dass das vor ihm fahrende Auto beim Bremsen ins Schleudern gekommen sei (vgl. pag. 35 Z. 54, pag. 36 Z. 90 f., pag. 37 Z. 102 f.). Gegenüber der Vorinstanz machte er weitere Ausführungen betreffend den Abstandsregler und gab an, diesen auf Stufe 3 eingestellt gehabt zu haben (vgl. pag. 91 f.). Die Aussagen des Beschuldigten sind somit im Verlaufe des Verfahrens detaillierter geworden, obwohl Erinnerungen naturgemäss mit zunehmendem Zeitablauf verblassen. Auffällig ist, dass der Beschuldigte betreffend die Geschwindigkeit konkrete Angaben machte, den Abstand hingegen unspezifiziert liess und ausweichend antwortete. So gab er etwa gegenüber der Staatsanwaltschaft betreffend Abstand zu Protokoll, dass es schwierig sei. Er wisse es nicht mehr so genau. Er sei sich ziemlich sicher, dass er genügend Abstand gehabt habe (pag. 36 Z. 68 ff.). Die Aussagen des Beschuldigten sind damit auch als zielgerichtet zu beurteilen und weisen unbelegte Behauptungen auf, was sich ebenfalls bei der Nachstellung des Nachfahrabstands zeigt:

Der Beschuldigte wurde vom Polizisten nach dem Unfall nicht lediglich aufgefordert, eine Schätzung seines Nachfahrabstands in Metern abzugeben, sondern der Nachfahrabstand wurde gemeinsam mit dem Beschuldigten mit zwei Fahrzeugen vor Ort (auf dem Pannestreifen) nachgestellt. Die Nachstellung an sich ist unbestritten. Allerdings besteht über die Frage, wie genau der Nachfahrabstand vom Polizisten schliesslich nach dieser Nachstellung bestimmt wurde, Uneinigkeit bzw. gehen die Aussagen des Beschuldigten und diejenigen des Polizisten auseinander. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der Beschuldigte selbst Unsicherheiten über den Ablauf der Nachstellung bekundete. So gab er auf Frage betreffend die Nachstellung an, sich «ziemlich sicher» zu sein, dass der Polizist nicht ausgestiegen sei (pag. 94 Z. 3 f.). Demgegenüber schilderte der Polizist den Ablauf der Nachstellung des Abstands in freier Rede, nachvollziehbar, detailliert und ohne jegliche Unsicherheit zu bekunden. Zudem konnte er seine Überlegungen sowie Gesprächsinhalte mit dem Beschuldigten wiedergeben (vgl. etwa pag. 86 Z. 32 ff. und pag. 88 Z. 39 ff.). Die Kammer erachtet auch diesbezüglich – wie bereits erwähnt – die Aussagen des Polizisten als glaubhaft. Zumal die Distanz anhand der weissen Linien verifiziert wurde, ist von einer im Groben zutreffenden Schätzung auszugehen. Zwar gab der Beschuldigte bereits nach der Nachstellung zu Protokoll, sich betreffend die Distanz sehr unsicher zu sein und es auch mehr oder weniger gewesen sein könne (pag. 7). Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass der Beschuldigte seine Unsicherheit erst kundtat, nachdem ihm der Polizist mitgeteilt hatte, der Nachfahrabstand betrage gestützt auf seine Schätzung ca. 36 Meter (vgl. Aussage des Polizisten: «Ich schritt die entstandene Distanz ab und kam auf 36 Meter. Dies teilte ich dem Beschuldigten mit. Er war darauf sehr unsicher, ob dies wirklich stimme, sagte aus, es könne auch mehr oder weniger gewesen sein» [pag. 86 Z. 32 ff.]). Dass dieser Abstand überhaupt nicht stimmen könne, gab der Beschuldigte nie an.

Der Beschuldigte fuhr gemäss eigenen Angaben jeweils auf der Autobahn von der Arbeit nach Hause (vgl. pag. 35 Z. 53). Deshalb ist er, obwohl er den Führerausweis auf Probe hatte (vgl. pag. 5), als erfahrener Autofahrer – insbesondere bezüglich der Strecke, auf welcher der Auffahrunfall geschah – anzusehen. Bei der Unfallstelle handelt es sich um eine gerade verlaufende Autobahnstrecke (vgl. pag. 144) und die Nachstellung des Abstandes wurde auf dem seitlichen Pannestreifen auf derselben Strecke durchgeführt (vgl. pag. 86 Z. 28). Damit der Nachfahrabstand des Beschuldigten ausreichend gewesen wäre, hätte er – wie bereits in E. 13.1.2 erwähnt – einen Abstand von ca. 55 Metern einhalten müssen. Bei der Nachstellung des Nachfahrabstands hätte sich der Beschuldigte somit um mehr als den Faktor 1,5 bzw. um knapp 20 Meter verschätzt haben müssen. Bei einer derartigen Diskrepanz kann nicht aus der (nachträglich) geäusserten Unsicherheit des Beschuldigten abgeleitet werden, dass sich ein ungenügender Nachfahrabstand nicht erstellen lässt. Aufgrund der gesamten Umstände geht die Kammer davon aus, dass der Beschuldigte nach Abgabe seiner Schätzung bzw. der vom Polizisten mitgeteilten Distanz in Metern realisierte, dass seine Angabe eben gerade nicht einem halben Tacho bzw. einem ausreichenden Abstand entsprach. Seine Reaktion, dass es auch weniger oder mehr gewesen sein könnte (pag. 86 Z. 33 f.; pag. 7) ist somit als Schutzbehauptung zu qualifizieren. Bezeichnend ist dabei,

dass der Beschuldigte bei diesen tatnächsten Aussagen lediglich sagte, keine Distanzangabe in Metern machen zu können. Den Abstandsregler oder die angebliche Fehlfunktion der Assistenzsysteme erwähnte er – wie erwähnt – noch nicht (pag. 7). Dies liess er auch nicht durch seine Verteidigung in der Einsprachebegründung vom 23. Mai 2022 vorbringen, sondern es wurde lediglich vorgebracht, der Beschuldigte habe schlicht und ergreifend keine Chance gehabt, rechtzeitig zu bremsen und deshalb würde ihn kein Verschulden treffen (pag. 30). Wäre der Abstandsregler oder eine angebliche Fehlfunktion der Assistenzsysteme vom Beschuldigten selbst ernsthaft in Betracht gezogen worden, so wäre zu erwarten gewesen, dass er dieses wesentliche Detail bereits am Unfallort angesprochen oder zumindest in der Einsprachebegründung erwähnt hätte. Die Vorbringen des Beschuldigten betreffend Abstandsregler bzw. Assistenzsysteme stellen nach Auffassung der Kammer ebenfalls nachgeschobene Schutzbehauptungen dar. Allerdings ist der Abstandsregler bzw. sind die Assistenzsysteme letztlich für die vorliegende Beurteilung des Sachverhalts – wie noch zu zeigen sein wird – nicht entscheidend, dennoch wird aufgrund der Vorbringen des Beschuldigten und des daraufhin eingeholten verkehrstechnischen Gutachtens der I. _____ vom 29. August 2023 (pag. 135 ff.) auf diese Assistenzsysteme in E. 13.2 hiernach näher eingegangen.

- 13.1.6 Die Unfallendposition der Fahrzeuge des Beschuldigten und der Geschädigten ist ein weiteres – von der Vorinstanz unberücksichtigtes – Indiz dafür, dass der Nachfahrabstand des Beschuldigten ungenügend war. Der Beschuldigte gab an, leicht versetzt vor dem Fahrzeug der Geschädigten zum Stillstand gekommen zu sein (pag. 7; pag. 36 Z. 82 ff.). Dies stimmt mit den übrigen subjektiven (Aussagen Geschädigte pag. 11; Aussagen Polizist pag. 86 Z. 1 ff.) und objektiven Beweismitteln (Unfallaufnahmeprotokoll pag. 3; Fotodokumentation pag. 44 ff.) überein. Insbesondere auf der Fotodokumentation ist ersichtlich, dass das Auto des Beschuldigten fast gänzlich vor dem Auto der Geschädigten zum Stehen kam; die Höhe des rechten Hinterrades des Fahrzeuges des Beschuldigten befand sich ca. auf Höhe des linken Vorderrades des Fahrzeuges der Geschädigten (vgl. pag. 46 ff.). Daraus folgt, dass der Bremsweg des Beschuldigten nach der Kollision noch fast eine ganze Fahrzeuglänge betrug. In diesem Zusammenhang ist auf das verkehrstechnische Gutachten hinzuweisen. Darin wurde unter Berücksichtigung der Schadensbilder und der Unfallendpositionen sowie unter Annahme, das Fahrzeug der Geschädigten hätte sich zum Kollisionszeitpunkt bereits im Stillstand befunden, ermittelt, dass der Beschuldigte mit einer Geschwindigkeit im Bereich zwischen 40 km/h und 45 km/h gegen das Fahrzeug der Geschädigten kollidiert war (pag. 157, Ziff. 4.6). Korrigierend ist zwar darauf hinzuweisen, dass sich unbestrittenermassen auch das Fahrzeug der Geschädigten bei der Kollision noch in Bewegung befunden hatte (vgl. E. 9 hiavor). Dies weist aber noch umso mehr auf einen zu geringen Abstand des Beschuldigten hin, denn trotz sofortiger Vollbremsung holte er das Fahrzeug der Geschädigten auf bzw. kollidierte damit und zwar noch bevor die Geschädigte bzw. ihr Fahrzeug zum Stillstand gekommen war. Der Beschuldigte gab selbst an, plötzlich die Bremslichter der Fahrzeuge vor ihm aufleuchten gesehen zu haben. Er habe sofort eine Vollbremsung einleiten müssen. Er habe sofort gemerkt, dass er nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand kommen

werde. Deshalb habe er leicht nach links gelenkt, woraufhin er mit seiner rechten vorderen Fahrzeugfront mit dem linken Fahrzeugheck der Geschädigten kollidiert sei. Er sei nicht abgelenkt gewesen und habe immer auf den vor ihm fahrenden Verkehr geschaut (pag. 7). Anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme wiederholte der Beschuldigte, aufmerksam gewesen (pag. 35 Z. 54 f.) und nach links ausgewichen zu sein (pag. 36 Z. 55 f.). Seine Aussage, wonach er *sofort* gemerkt habe, nicht rechtzeitig zum Stillstand zu kommen, legt nahe, dass ihm der zu geringe Abstand bewusst gewesen war, der Beschuldigte vorher aber dennoch den Abstand nicht wieder vergrössert bzw. eingehalten hatte. Mit seiner Fahrweise ging er das Risiko einer Kollision im Falle einer Vollbremsung des vorausfahrenden Fahrzeuges ein. Wäre ein ausreichender Abstand gewahrt worden, hätte er nicht sofort bemerkt, dass es für die rechtzeitige Vollbremsung nicht reichen würde. Überdies ist auch in diesem Zusammenhang auf die im Verlaufe des Verfahrens zielgerichtet ausgefallenen Aussagen des Beschuldigten hinzuweisen. So gab er erstmals gegenüber der Vorinstanz zu Protokoll, dass das vordere Fahrzeug plötzlich und unerwartet gebremst habe (pag. 91 Z. 33 f.), obwohl er im Rahmen seiner tatnächsten und betreffend das Rahmengeschehen glaubhaften Aussagen gesagt hatte, dass es viel Verkehr gehabt habe und die Fahrzeuge vor ihm [d.h. mehrere Fahrzeuge] gebremst hätten (pag. 7).

- 13.1.7 Schliesslich ist mit der Staatsanwaltschaft festzuhalten, dass es unter den damals herrschenden idealen Bedingungen (schöne Witterung, trockene Strasse und hell), bei angemessenem Abstand und konzentriertem Fahren problemlos möglich hätte sein sollen, rechtzeitig zu bremsen (vgl. pag. 199). Somit deuten die damals gegebenen Umstände entgegen der Verteidigung (pag. 318 Rz. 17) klarerweise darauf hin, dass der Beschuldigte den erforderlichen Nachfahrabstand nicht eingehalten hat.
- 13.1.8 Die Verteidigung argumentierte, die Vorinstanz sei in Willkür verfallen, indem sie das Fahrverhalten der Geschädigten nicht in die Gesamtbeurteilung miteinbezogen habe (vgl. pag. 317). Das unvorhersehbare und brüske Bremsmanöver der Geschädigten sei dafür verantwortlich gewesen, dass der Beschuldigte nicht mehr habe rechtzeitig bremsen können (pag. 315 und 317-320). Der Beschuldigte liess dabei nicht etwa vorbringen, die Vorinstanz hätte den Sachverhalt betreffend die verkehrsbedingte Vollbremsung der Geschädigten falsch festgestellt, sondern lediglich, dass die Vorinstanz es unterlassen habe, «das Verhalten des vorausfahrenden Fahrzeugs genügend zu berücksichtigen» (pag. 317 Rz. 14). Dem ist zu entgegnen, dass unbestrittenermassen ein starkes Verkehrsaufkommen bzw. Feierabendverkehr herrschte (vgl. hierzu Aussagen der einvernommenen Personen sowie Unfallaufnahmeprotokoll). Ein Fehlverhalten der Geschädigten war am Unfallort weder vom Zeugen noch vom Beschuldigten explizit oder implizit geltend gemacht worden (vgl. pag. 7 und pag. 14). Es liegen keine Hinweise auf einen Schikanestopp vor, zumal notorisch ist, dass der Feierabendverkehr auf der A1 zu einem starken Verkehrsaufkommen mit wechselnden Geschwindigkeiten führt. Insofern erscheint die Argumentation der Verteidigung nicht zielführend, wenn sie geltend macht, die Geschädigte habe mit ihrer Vollbremsung den Beschuldigten gefährdet und dieser habe nicht mit einer Vollbremsung rechnen müssen (vgl. pag. 315 Rz. 8), obwohl der Beschuldigte selbst am Unfallort angab, es habe viel

Verkehr gehabt und die Fahrzeuge (d.h. wie erwähnt mehrere Fahrzeuge) vor ihm hätten gebremst (vgl. pag. 7). Im Strassenverkehr ist jederzeitige Bremsbereitschaft erforderlich und der Beschuldigte kann vorliegend aus dem Vertrauensgrundsatz nichts zu seinen Gunsten ableiten. Schliesslich weist entgegen der Argumentation der Verteidigung keines der Beweismittel darauf hin, dass die Geschädigte zweimal (zuerst initial und danach voll) gebremst hätte und es erschliesst sich der Kammer nicht, was der Beschuldigte hieraus zu seinen Gunsten ableiten will. Es hat als erstellt zu gelten, dass die Geschädigte verkehrsbedingt eine Vollbremsung machen musste, weil – wie sie selbst aussagte – «sie», also die Verkehrsteilnehmenden vor ihr, angefangen hätten, sehr stark abzubremesen (pag. 80 Z. 37). Zumal das Fahrverhalten der Geschädigten sich nicht zu Gunsten des Beschuldigten auswirkt, verfiel die Vorinstanz auch nicht in Willkür, indem sie dazu keine Ausführungen machte.

13.2 Verkehrstechnisches Gutachten

13.2.1 Allgemeines zum verkehrstechnischen Gutachten und zu den Assistenzsystemen

In Übereinstimmung mit der Vorinstanz erachtet die Kammer das verkehrstechnische Gutachten bzw. die Schlussfolgerungen darin ebenfalls als schlüssig und nachvollziehbar (vgl. S. 15 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 242). Hervorzuheben gilt, dass das Fahrzeug des Beschuldigten nicht etwa direkt im Anschluss an den Unfall vom 7. Februar 2022 begutachtet wurde, sondern erst am 17. November 2023 – mithin mehr als ein Jahr und neun Monate nach dem Unfall und das Fahrzeug zwischenzeitlich bereits repariert worden war (vgl. auch verkehrstechnisches Gutachten pag. 150; pag. 157, Ziff. 4.4.3) und es sich zwischen Unfall und Begutachtung für eine gewisse Zeit im Ausland befand (pag. 138).

Die Vorinstanz gab vorab allgemeine Ausführungen zu den Assistenzsystemen des Fahrzeuges des Beschuldigten aus dem verkehrstechnischen Gutachten zutreffend wieder (S. 11 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 238 f.):

Das verkehrstechnische Gutachten hatte primär die Frage zu beantworten, inwiefern beim untersuchten Fahrzeug des Beschuldigten zum Zeitpunkt des Unfalls Mängel, insb. bei der Bremsanlage und den Assistenz- resp. Notfallsystemen, vorgelegen haben, welche einen Einfluss auf den Unfallhergang gehabt haben könnten (pag. 129). Gemäss der Aussage des Beschuldigten war kurz vor / während dem Unfall in seinem Auto der Abstandsregler auf Stufe 3 eingeschaltet (pag. 35 Z. 47; pag. 37 Z. 118; pag. 91 Z. 46; pag. 92 Z. 3; pag. 92 Z. 21 f.). Dabei handelt es sich um ein ACC-System resp. um eine automatische Distanzregelung (verkehrstechnisches Gutachten I. _____ Ziff. 4.11 [pag. 159]; so auch [Polizist]: pag. 41; pag. 87 Z. 30). Das ACC-System funktioniert wie ein Geschwindigkeitstempomat mit Berücksichtigung des vorgewählten Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug. Der Fahrzeuglenker kann zwischen fünf Distanzstufen auswählen, nämlich zwischen sehr klein / klein / mittel / gross / sehr gross (verkehrstechnisches Gutachten I. _____ Ziff. 4.11 [pag. 159]). Gemäss der Betriebsanleitung F. _____ (Fahrzeugmodell) (Ausgabe 03.2017, S. 196; vgl. Abb. 41 [pag. 180]) können folgende Bedingungen dazu führen, dass das ACC-System nicht reagiert: bei getretenem Gaspedal, wenn keine Gangstufe eingelegt ist, wenn das ESC (Elektronische Stabilitätskontrolle) regelt oder wenn der Fahrer nicht angeschnallt ist (verkehrstechnisches Gutachten I. _____ Ziff. 4.11 [pag. 159]). Weiter ist auf derselben Seite der Betriebsanleitung eine Warnung ersichtlich, welche erklärt, dass bei einer Unterschreitung der Mindestdistanz zwischen dem

eigenen und einem vorausfahrenden Fahrzeug die Geschwindigkeitsreduzierung mit dem ACC-System nicht ausreicht und der Fahrer eingreifen muss. Der Warnhinweis erklärt, dass ein «Ablegen» des Fusses auf dem Gaspedal das ACC-System übersteuert und somit nicht selbstständig bremst. Der Lenker muss immer bereit sein, das Fahrzeug selbstständig abzubremesen (verkehrstechnisches Gutachten I. _____ Ziff. 4.11 [pag. 159]).

Das Fahrzeug des Beschuldigten verfügt weiter über ein Front Assist-System (Umfeldbeobachtungssystem) welches helfen kann, Auffahrunfälle zu vermeiden. Gemäss der Betriebsanleitung F. _____ (Fahrzeugmodell) (Ausgabe 03.2017, S. 201 – 203; vgl. Abb. 41 – 44 [pag. 180 ff.]) kann das System den Fahrer vor einer drohenden Kollision warnen, auf eine Notbremsung vorbereiten, beim Bremsen unterstützen und eine automatische Bremsung einleiten. Die automatische Bremsung kann das Fahrzeug in mehreren Stufen abbremesen und durch die Geschwindigkeitsverminderung bei einer eventuellen Kollision helfen, die Folgen des Unfalls zu mindern. In der Betriebsanleitung wird darauf hingewiesen, dass die Verantwortung für rechtzeitiges Bremsen immer beim Fahrer liegt und das Umfeldbeobachtungssystem Unfälle nicht eigenständig verhindern kann. Ein Eingriff des «Front Assists Systems» kann durch Bewegungen des Lenkrads oder Betätigung der Bremse abgebrochen werden (verkehrstechnisches Gutachten I. _____ Ziff. 4.11 [pag. 159]).

13.2.2 Funktionsfähigkeit der Assistenzsysteme und Fehlercodes

Die Verteidigung argumentierte, der Beschuldigte habe stets betont, dass die Assistenzsysteme, insbesondere der Abstandstempomat, versagt hätten. Nachfahrversuche mit eingestelltem Abstandstempomaten hätten gezeigt, dass bei einer Verzögerung des vorausfahrenden Fahrzeugs eine Kollision bereits bei etwa 50 km/h möglich sei. Dies weise darauf hin, dass die Trägheit des Systems zum Unfallzeitpunkt relevant gewesen sei und nicht das Verhalten des Beschuldigten (pag. 315). Die Vorinstanz ver falle in Willkür, da nicht aus der Abwesenheit eines Fehlercodes am Ereignistag darauf geschlossen werden könne, dass faktisch keine Fehlfunktion vorgelegen hätte, was die Vorinstanz aber im angefochtenen Urteil annehme. Die verschiedenen Fehlercodes betreffend die Funktionalität der Abstandsregelung zwischen dem 27. September 2023 und dem 15. November 2023 würden nahelegen, dass die Funktionalität der Abstandsregelung bereits zum Unfallzeitpunkt fehlerhaft gewesen sei und diese Daten in der Zwischenzeit überschrieben worden seien (pag. 316).

Betreffend den von der Verteidigung erwähnten Nachfahrversuch fasste die Vorinstanz die Ausführungen im verkehrstechnischen Gutachten korrekt wie folgt zusammen (S. 12 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 239):

Im Rahmen eines Nachfahrversuchs mit einem vorausfahrenden Fahrzeug war der G. _____ (Fahrzeugmarke) F. _____ (Fahrzeugmodell) bei einer Messung mit 50 km/h und einer mittleren Verzögerung zwischen 6 m/s² und 7 m/s² des vorausfahrenden Fahrzeugs in der Lage, mit eingeschaltetem ACC (Stufe 3) rechtzeitig anzuhalten. Wenn das vorausfahrende Fahrzeug eine Bremsung mit einer Verzögerung über 7 m/s² einleitete, erschien eine Vorwarnungsanzeige. Ohne Eingreifen des Lenkers ist eine Kollision bereits bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h nicht auszuschliessen. Bei einer Geschwindigkeit von 78 km/h ist eine Kollision ohne Eingriff des Lenkers unvermeidbar. Der G. _____ (Fahrzeugmarke) F. _____ (Fahrzeugmodell) zeigte in einem ersten Schritt eine Bremsaufforderung an, um anschliessend eine Vorwarnanzeige einzublenden (verkehrstechnisches Gutachten I. _____ Ziff. 3.5.2 [pag. 153 f.]). Im Rahmen eines Nachfahrversuchs mit einem ste-

henden Fahrzeug konnte der G. _____ (Fahrzeugmarke) F. _____ (Fahrzeugmodell) bei einer Messung mit 47 km/h und 58 km/h sicher vor dem stehenden Fahrzeug anhalten. Sobald höhere Geschwindigkeiten gefahren wurden, musste der Testfahrer ausweichen (verkehrstechnisches Gutachten I. _____ Ziff. 3.5.3 [pag. 154 f.]). Zur besseren Darstellung der Umstände wurde mithilfe der L. _____ – Simulationssoftware die Auffahrkollision nachgestellt. Bei der Simulation wurde angenommen, dass sich der H. _____ (Fahrzeugmarke und -modell) zum Kollisionszeitpunkt bereits im Stillstand befand. Die erstellte Simulation zeigte, dass der G. _____ (Fahrzeugmarke) F. _____ (Fahrzeugmodell) mit einer Geschwindigkeit im Bereich zwischen 40 km/h und 45 km/h mit dem H. _____ (Fahrzeugmarke und -modell) kollidierte (verkehrstechnisches Gutachten I. _____ Ziff. 4.6 [pag. 157 f.]).

In Übereinstimmung mit der Vorinstanz ist festzuhalten, dass der Nachfahrversuch entgegen der Verteidigung nicht darauf hinweist, dass die Assistenzsysteme versagt hätten, sondern es werden lediglich die technischen Grenzen der Assistenzsysteme aufgezeigt. Auf diese Grenzen weist denn auch die Betriebsanleitung des Fahrzeuges hin (vgl. pag. 180) .

Aus dem verkehrstechnischen Gutachten geht betreffend die Assistenzsysteme hervor, dass im Rahmen der durchgeführten Tests keine Fehlfunktionen festgestellt werden konnten (pag. 157, Ziff. 4.5). Im Fehlerspeicher seien allerdings Meldungen im Zusammenhang mit dem Abstandstempomaten ersichtlich, dieser habe nach dem Starten des Motors aufgrund einer Fehlermeldung (ACC aktuell nicht verfügbar) nicht gestartet werden können, wobei der Abstandstempomat nach einem Neustart des Fahrzeuges normal habe angewählt werden können (pag. 157, Ziff. 4.5). Ferner ist dem Gutachten betreffend Fehlerspeicher des Fahrzeuges des Beschuldigten zu entnehmen, dass die diversen Fehlercodes im Zusammenhang mit dem Abstandstempomaten im Zeitraum zwischen dem 27. September 2023 und dem 15. November 2023 gespeichert worden seien (pag. 157, Ziff. 4.4.1). Aufgrund der bereits durchgeführten Reparatur und möglichen Ereignissen zwischen Unfalldatum und der durchgeführten Begutachtung des Fahrzeuges sei davon auszugehen, dass gewisse Fehler bereits gelöscht oder überschrieben worden seien. Die Auslesung der Fehlermeldungen widerspiegle den Ist-Zustand des Fahrzeuges und sei bis auf zwei Fehlermeldungen (Steuergerät rechter Scheinwerfer) nicht eindeutig mit dem Ereignis vom 7. Februar 2022 zu verbinden (pag. 157, Ziff. 4.4.3). Als Schlussfolgerung wurde im Gutachten festgehalten, dass sich nachträglich nicht abschliessend beurteilen lasse, ob die Assistenzsysteme zum Unfallzeitpunkt richtig funktionierten und welche Funktionen der Assistenzsysteme aktiv gewesen seien (vgl. pag. 157, Ziff. 4.6; pag. 158, Ziff. 4.7 f.). Mit Verweisen auf das verkehrstechnische Gutachten hielt die Vorinstanz fest, die Verteidigung habe zu Recht hervorgehoben, dass frühere Fehlermeldungen evtl. bereits gelöscht oder überschrieben worden seien, weshalb sich nicht abschliessend beurteilen lasse, ob die Assistenzsysteme zum Zeitpunkt des Unfalls richtig funktioniert hätten oder ob evtl. Störungen vorgelegen hätten (S. 15 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 242). Diesen Schlussfolgerungen kann sich die Kammer vollumfänglich anschliessen. Überdies gilt es zu beachten, dass zahlreiche Faktoren wie etwa die Betätigung der Bremse oder des Gaspedals dazu führen können, dass das ACC-System nicht reagiert (verkehrstechnisches Gutachten, pag. 159 Ziff. 4.11 sowie pag. 180 ff.; Polizist: pag. 41 und pag. 87 Z. 38 ff.). Ähnliches gilt

für das Front Assist System, denn dieses kann durch das Bewegen des Lenkrads oder durch die Betätigung der Bremse abgebrochen werden (verkehrstechnisches Gutachten pag. 159, Ziff. 4.11 sowie pag. 181 ff.). Es ist notorisch, dass auf der A1 zwischen Kirchberg und Kriegstetten bei Feierabendverkehr ein hohes Verkehrsaufkommen herrscht. Dass es zum Zeitpunkt des Unfalles viel Verkehr hatte, ist unbestritten und geht aus den Beweismitteln hervor. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Angabe der Geschädigten, wonach sie wiederholt habe abbremsen müssen (pag. 11; pag. 80 Z. 36 f.). Der Beschuldigte sagte selbst, die Geschwindigkeit habe zwischen ca. 100 km/h und 120 km/h *variiert* (pag. 7; vgl. auch pag. 36 Z. 66). Ferner gab er an, dass er nicht mehr wisse, ob er die ganze Strecke mit Tempomat gefahren sei oder auch teilweise selbst abgebremst und Gas gegeben habe (pag. 92 Z. 18 ff.). Möglicherweise wurde somit der Abstandstempomat bzw. wurden die Assistenzsysteme jeweils entweder durch das Beschleunigen übersteuert oder durch das Bremsen deaktiviert und hätten infolgedessen jeweils neu manuell aktiviert werden müssen (vgl. pag. 158, Ziff. 4.10). Es ist fraglich, ob der Beschuldigte dies jedes Mal getan hat bzw. ob die Assistenzsysteme unmittelbar vor dem Unfall tatsächlich aktiv waren. Jedenfalls konnte der Beschuldigte dies selbst auch nicht mit Gewissheit bestätigen («Ob das nun auf der ganzen Strecke der Fall war oder nur teilweise, wüsste ich nun gerade nicht» pag. 92 Z. 21 f.). Der Beschuldigte machte sodann geltend, den Abstandsregler auf Stufe 3 eingestellt gehabt zu haben (pag. 92 Z. 1 ff.). Der Polizist erklärte, bezüglich dieses Systems Abklärungen getroffen zu haben und erläuterte, dass das System in Nachfahrsekunden rechne. Jede Stufe entspreche einer Nachfahrsekunde (vgl. pag. 87 Z. 32 f.). Dies hielt auch die Verteidigung so fest (vgl. pag. 318). Hätte der Beschuldigte tatsächlich einen Abstand von 3 Sekunden gehabt, so hätte dies einen räumlichen Abstand von ca. 90 Metern bedeutet. Ein solch grosser Abstand lässt sich aber weder mit der vom Beschuldigten abgegebenen Schätzung noch mit den anderen Beweismitteln auch nur ansatzweise in Einklang bringen. Die Kammer wertet die Aussagen des Beschuldigten betreffend das ACC-System als nachgeschobene Schutzbehauptung. Allerdings ist letztlich gar nicht entscheidend, ob die Assistenzsysteme funktioniert haben und aktiv waren oder nicht. Wie die Vorinstanz zutreffend ausführte, handelt es sich beim ACC-System und dem Front Assist System um *Assistenzsysteme* (vgl. S. 14 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 241). Entgegen der oberinstanzlichen Argumentation der Verteidigung (pag. 316) schloss die Vorinstanz nicht aus der Abwesenheit eines Fehlercodes am Ereignistag darauf, dass faktisch keine Fehlfunktion vorgelegen habe, sondern sie liess richtigerweise mit der Begründung, es sei irrelevant, offen, ob die Assistenzsysteme zum Unfallzeitpunkt korrekt funktioniert haben oder nicht (vgl. S. 15 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 242). Die Vorinstanz stützte sich zurecht auf das Gutachten, in welchem mit Verweis auf die Betriebsanleitung des Fahrzeuges festgehalten wurde, dass der Lenker immer bereit sein müsse, das Fahrzeug selbständig abzubremsen bzw. selbständig zu übernehmen und das rechtzeitige Bremsen liege immer in der Verantwortung des Lenkers (vgl. pag. 159, Ziff. 4.11). Wie dies strafrechtlich zu beurteilen ist, mithin ob sich der Beschuldigte auf die Assistenzsysteme hätte verlassen dürfen oder nicht,

ist eine rechtliche Frage (vgl. E. III.14.2 f. hiernach). Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Vorinstanz auch den Sachverhalt bezüglich der Assistenzsysteme in keiner Weise willkürlich festgestellt hat.

13.2.3 Bremsen

Soweit die Verteidigung vor erster Instanz und in der Berufungserklärung (nicht aber in der Berufungsbegründung, vgl. pag. 312 ff.) die Abnutzung der Bremsen als unfallrelevant anführte (vgl. pag. 261 ff.), ist der Vollständigkeit halber anzumerken, dass das Gutachten zwar festhält, die Bremsscheibe vorne links habe die Verschleissgrenze geringfügig unterschritten. Allerdings habe die Bremsanlage immer noch eine Vollbremsverzögerung von 9.6 m/s^2 ergeben, was den gesetzlichen Minimalwert von 5.8 m/s^2 bei 100 km/h übertreffe und den guten Zustand der Bremsanlage unterstreiche. Die Bremsflüssigkeit habe gute Messwerte gezeigt. Die Unterschreitung der Verschleissgrenze der Bremsscheibe vorne links habe keinen Einfluss auf die Bremsleistung. Bei der technischen Untersuchung des Fahrzeuges hätten keine Mängel festgestellt werden können. Das Fahrzeug befinde sich dem Alter entsprechend in einem sehr guten Zustand (pag. 141; pag. 156 Ziff. 4.1 ff.). Betreffend die vordere linke Bremsscheibe bzw. deren geringfügige Unterschreitung der Verschleissgrenze ist zudem festzuhalten, dass das Fahrzeug erst mehr als ein Jahr und neun Monate nach dem Unfall vom 7. Februar 2022 untersucht wurde, weshalb sich nicht eindeutig klären lässt, wie der Zustand der Bremsscheibe im Unfallzeitpunkt war. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass am 10. Februar 2023 eine Fahrzeugkontrolle durchgeführt wurde (vgl. pag. 156 Ziff. 4.1), bei welcher ein entsprechender Mangel hätte festgestellt und entsprechend behoben werden müssen. Deshalb ist eher nicht davon auszugehen, dass die Verschleissgrenze bereits im Unfallzeitpunkt geringfügig unterschritten war. Vorliegend ist dies – u.a., da die gute Bremsleistung nicht beeinflusst wurde – aber nicht entscheidend, weshalb es offenbleiben kann.

13.2.4 Fazit betreffend verkehrstechnisches Gutachten bzw. Fahrzeug des Beschuldigten

Zusammenfassend ist die Vorinstanz gestützt auf das Gutachten willkürfrei davon ausgegangen, dass sich das Fahrzeug dem Alter entsprechend in einem sehr guten Zustand befand (pag. 148, Ziff. 3.1; pag. 156, Ziff. 4.2) und keine Mängel an der Mechanik festgestellt werden konnten (pag. 156, Ziff. 4.1), sich insbesondere die Bremsen in einem guten Zustand befanden (pag. 156, Ziff. 4.2 f.). Ob die Assistenzsysteme fehlerfrei funktionierten, hat die Vorinstanz zurecht offengelassen (pag. 157, Ziff. 4.6; pag. 158, Ziff. 4.7).

13.3 Ersteller Sachverhalt

Für die Kammer bestehen keine unüberwindlichen Zweifel daran, dass sich der Sachverhalt wie angeklagt verwirklicht hat. Erstellt ist, dass der Beschuldigte am 7. Februar 2022 als Lenker des Personenwagens G._____(Fahrzeugmarke) F._____(Fahrzeugmodell), J._____(Kennzeichen), beim Hintereinanderfahren auf dem Überholstreifen auf der Autobahn A1 Ost, Utzenstorf, bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von ca. 110 km/h , variierend zwischen $100\text{-}120 \text{ km/h}$, lediglich einen Nachfahrabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug von ca. 36 Metern bzw. jedenfalls weniger als 55 Meter aufwies. Dem Beschuldigten war sein zu ge-

ringer Abstand bewusst, zumal er merkte, dass er bei der verkehrsbedingten Vollbremsung des vorausfahrenden Fahrzeuges nicht mehr rechtzeitig bremsen konnte und sein Fahrzeug folglich nach links lenkte. Das Fahrzeug befand sich in einem dem Alter entsprechenden sehr guten Zustand. Aufgrund des Nichtwahrens eines genügenden Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug kollidierte der Beschuldigte mit dem linken hinteren Heck dieses Fahrzeuges, nachdem dieses verkehrsbedingt eine Vollbremsung einleiten musste.

III. Rechtliche Würdigung

14. Theoretische Grundlagen

14.1 Allgemeine Grundlagen zur einfachen Verkehrsregelverletzung

Für die theoretischen Ausführungen zu Art. 90 Abs. 1 SVG kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (S. 16 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 243). Ergänzend ist festzuhalten, dass unter Art. 90 Abs. 1 SVG sämtliche Verkehrsregelverletzungen fallen, soweit diese keinen qualifizierten Tatbestand erfüllen (FIOLKA, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 29 zu Art. 90 SVG). In subjektiver Hinsicht ist nicht nur die vorsätzliche, sondern auch die fahrlässige Tatbegehung tatbestandsmässig, sofern das Gesetz es nicht ausdrücklich anders bestimmt (Art. 100 Ziff. 1 SVG). Mangels anderslautender Bestimmungen erfasst Art. 90 Abs. 1 SVG vorsätzliche und fahrlässige Handlungen (FIOLKA, a.a.O., N. 30 zu Art. 90 SVG).

14.2 Theoretische Grundlagen zu Art. 34 Abs. 4 SVG

Nach Art. 34 Abs. 4 SVG hat der Lenker gegenüber allen Strassenbenützern einen ausreichenden Abstand zu wahren, namentlich beim Hintereinanderfahren. Diese Vorschrift wird durch Art. 12 Abs. 1 Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) konkretisiert. Demnach hat der Fahrzeugführer beim Hintereinanderfahren einen ausreichenden Abstand zu wahren, so dass er auch bei überraschendem Bremsen des vorausfahrenden Fahrzeuges rechtzeitig halten kann. Rechtzeitig halten kann der Fahrzeuglenker, wenn es nicht zu einer Kollision mit dem voranfahrenden Fahrzeug kommt, wobei das Halten hinter dem Voranfahrenden geschehen muss, d.h. eine Vermeidung der Kollision nur durch seitliches Vorbeifahren genügt nicht (Urteil des Bundesgerichts 6B_38/2022 vom 11. Mai 2022 E. 3.3; MAEDER, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 49 zu Art. 34 SVG).

Was unter einem «ausreichenden Abstand» im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV zu verstehen ist, hängt gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung von den gesamten Umständen ab. Dazu gehören unter anderem die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie die Beschaffenheit der beteiligten Fahrzeuge. Die Rechtsprechung hat keine allgemeinen Grundsätze zur Frage entwickelt, bei welchem Abstand in jedem Fall, das heisst auch bei günstigen Verhältnissen, eine einfache Verkehrsregelverletzung anzunehmen ist. Im Sinne von Faustregeln wird für Personenwagen auf die Regel «halber Tacho» (entsprechend 1,8 Sekunden) und die «Zwei-Sekunden-Regel» abgestellt (BGE 131 IV 133 E. 3.1 mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 6B_1037/2020 vom 21. Dezember 2021

E. 1.3.1). Die Regel «halber Tacho» meint, dass als Faustregel ein Abstand von halb so vielen Metern, wie die Geschwindigkeit in km/h beträgt, erforderlich ist (MAEDER, a.a.O., N. 57 zu Art. 34 SVG). Für die Beurteilung, ob eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen ist, wird auf Autobahnen als Richtschnur die Regel "1/6-Tacho" bzw. der Abstand von 0,6 Sekunden herangezogen (BGE 131 IV 133 E. 3.2.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_1241/2023 vom 13. Januar 2025 E. 1.3.3 m.w.H.).

Der voranfahrende Fahrzeugführer darf darauf vertrauen, dass der Nachfahrende dies auch tut, also genügend Abstand zu ihm einhält und hinreichend aufmerksam ist, um ein plötzliches Bremsen rechtzeitig zu erkennen. Umgekehrt darf der Nachfahrende darauf vertrauen, dass der Vorfahrende nicht ohne Not brüsk bremst (sog. Vertrauensgrundsatz; MAEDER, a.a.O., N. 48 zu Art. 26 SVG). Nur wer sich selbst verkehrsregelkonform verhalten hat, kann sich auf den Vertrauensgrundsatz stützen (BGE 120 IV 252 E. 2).

Fahrerassistenzsysteme (auch Fahrassistenzsysteme genannt) sind lediglich als technisches Hilfsmittel zu qualifizieren, auf die sich der Fahrer des Fahrzeuges trotz aller Vorteile nicht verlassen darf (PETERS, in: forumpoenale 4/2019 S. 275 ff., S. 277 mit Hinweisen). Diese Systeme dienen dazu, den Fahrzeugführer zu entlasten, jedoch nicht gänzlich von seinen Pflichten zu befreien (LÖTSCHER, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2022, S. 319 ff., Rz. 2). Sinn und Zweck eines automatischen Abstandsreglers ist es, dem Fahrzeugführer eine zusätzliche Sicherheit und Hilfestellung zur Einschätzung der Geschwindigkeit und des noch verbleibenden Abstandes zum vorausfahrenden Auto zu geben. Der Fahrzeugführer bleibt jedoch aufgrund des Entwicklungsstandes weiterhin verpflichtet, die angegebene Geschwindigkeit zu kontrollieren, um damit die Einhaltung des Abstandes zum vorausfahrenden Auto zu gewährleisten. Nach heutigem Stand der Technik kann der Fahrzeugführer nicht erwarten, dass der automatische Abstandsregler einwandfrei funktioniert. Vielmehr hat er mit einem Ausfall des Systems zu rechnen und hat sich dementsprechend darauf einzustellen, ohne Zeitverlust auf das Fahrzeug einzuwirken (PETERS, a.a.O., S. 277 f. mit Hinweisen). Der menschliche Lenker bleibt bei hochautomatisiertem Fahren verantwortlich dafür, dass die Systeme überwacht werden. Der Fahrer muss stets bereit sein, die Lenkvorgänge wieder selbst zu übernehmen; und er muss eingreifen, wenn er bemerkt, dass das System nicht mehr richtig funktioniert oder wenn er erkennt, dass er in eine Situation gerät bzw. geraten könnte in der das System überfordert ist (WOHLERS, Individualverkehr im 21. Jahrhundert: das Strafrecht vor neuen Herausforderungen, BJM 2016 S. 113 ff., S. 120). Alle durch eigenes Fahren vermeidbaren Fehler von Assistenzsystemen gehen strafrechtlich zulasten des Fahrzeugführers und dieser kann die Verantwortung nicht an die Fahrassistenzsysteme delegieren (Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich SU170056 vom 20. August 2018 E. 3.2). Das Obergericht des Kantons Zürich hielt sodann fest, dass es unerheblich sei, ob das Fahrassistenzsystem ordnungsgemäss funktionierte, da es in der Verantwortung des Fahrzeugführers liegt, jederzeit in der durch die Lage geforderte Weise raschestens auf sein Fahrzeug einzuwirken (Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich SU230051 vom 5. März 2024 E. 2.2.2). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung muss ein Fahrzeuglenker, welcher technische Fahrhilfen einsetzt, mit

deren Funktionsweise vertraut sein. Bei äusseren Bedingungen, welche dazu geeignet sind, deren einwandfreies Funktionieren zu beeinträchtigen, muss der Fahrer seine Fahrweise so gestalten, dass er die Kontrolle über sein Fahrzeug auch bei einem möglichen Ausfall des Systems behält (Urteil des Bundesgerichts 1C_95/2014 vom 13. Juni 2014 E. 4.1.). Betreffend Abstand hielt das Bundesgericht explizit fest, dass ein elektrisches (Assistenz-) System zur Distanzregulierung den Fahrzeuglenker in keinem Fall von seiner Pflicht entbindet, die Abstandsregeln einzuhalten (Urteil des Bundesgerichts 6B_1037/2020 vom 20. Dezember 2021 E. 1.4).

15. Subsumtion

Dem Beweisergebnis folgend war der Beschuldigte am 7. Februar 2022 um ca. 17:05 Uhr mit einer Geschwindigkeit von ca. 110 km/h hinter dem Auto der Geschädigten unterwegs. Der Nachfahrabstand betrug ca. 36 Meter, jedenfalls weniger als 55 Meter (was umgerechnet einem zeitlichen Abstand von ca. 1,18 Sekunden bzw. jedenfalls weniger als 1,8 Sekunden entspricht; die Umrechnungsformel lautet: $[\text{Abstand in Metern} / \text{Geschwindigkeit in km/h}] \times 3.6 = \text{Abstand in Sekunden}$) und war somit zu gering. Als die vorausfahrende Geschädigte verkehrsbedingt eine Vollbremsung machen musste, bremste auch der Beschuldigte, konnte jedoch nicht mehr rechtzeitig anhalten und lenkte deshalb sein Fahrzeug leicht nach links. Der Beschuldigte kollidierte mit dem linken Heck des Fahrzeuges der Geschädigten. Mit seinem Verhalten hat der Beschuldigte den objektiven Tatbestand von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV erfüllt.

Betreffend den subjektiven Tatbestand hielt die Vorinstanz fest, dass der Beschuldigte durch sein blindes Vertrauen in die Assistenzsysteme den zu geringen Abstand und die daraus folgende einfache Verkehrsregelverletzung mindestens in Kauf genommen habe (S. 19 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 246). Dies ist jedoch widersprüchlich, denn die Vorinstanz erachtete es als nicht erstellt, dass die Assistenzsysteme im Fahrzeug aktiviert waren und ob diese fehlerfrei funktioniert haben (S. 16 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 243). In subjektiver Hinsicht ist daher korrigierend festzuhalten, dass dem Beschuldigten als erfahrener Autofahrer bewusst gewesen sein musste, dass er einen zu geringen Nachfahrabstand hatte. Indem er dennoch keinen grösseren Abstand herstellte bzw. einhielt, nahm er die Verkehrsregelverletzung zumindest in Kauf. Damit handelte er mit Eventualvorsatz.

Wie die Vorinstanz zutreffend ausführte (S. 18 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 245 f.), vermögen die Vorbringen des Beschuldigten bezüglich des Assistenzsystems bzw. die Assistenzsysteme seines Fahrzeuges ihn nicht zu entlasten. Mit Blick auf die obigen theoretischen Ausführungen (E. 14.2) ist festzuhalten, dass unerheblich ist, ob die Assistenzsysteme unmittelbar vor dem Unfall aktiviert gewesen sind und einwandfrei funktionierten oder nicht. So oder anders trägt der Fahrzeugführer weiterhin die Verantwortung. Folglich konnte und durfte der Beschuldigte die Verantwortung für die Einhaltung eines ausreichenden Nachfahrabstands und/oder das rechtzeitige Bremsen nicht auf die Assistenzsysteme seines Fahrzeuges übertragen. Selbst wenn die Assistenzsysteme aktiviert aber

nicht einwandfrei funktionstüchtig gewesen wären, so hätte der Beschuldigte sich nicht auf diese verlassen dürfen. Er hätte folglich eingreifen und den ausreichenden Nachfahrabstand herstellen und einhalten müssen. Im Übrigen gilt nichts anderes für funktionierende und aktivierte Assistenzsysteme. Somit ist zusammenfassend das Folgende festzuhalten: Selbst wenn sich der Beschuldigte auf die Fahrassistenzsysteme verlassen und auf diese vertraut hätte, so stellt dies keinen Rechtfertigungs- oder Schuldausschlussgrund dar.

Es wurden keine (weiteren) Rechtfertigungs- und/oder Schuldausschlussgründe geltend gemacht, solche sind denn auch nicht ersichtlich. Der Schuldspruch der Vorinstanz ist damit zu bestätigen und der Beschuldigte ist der einfachen Verkehrsregelverletzung durch Nichtwahren eines genügenden Abstands beim Hintereinanderfahren gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV schuldig zu erklären.

IV. Strafzumessung

16. Allgemeine Grundlagen der Strafzumessung

Die Vorinstanz hat die theoretischen Grundlagen der Strafzumessung korrekt dargelegt. Darauf wird verwiesen (S. 19 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 246).

Ergänzend ist anzumerken, dass die Kognition der Kammer vorliegend auch bei der Überprüfung der Strafzumessung derjenigen des Bundesgerichts entspricht. Dieses greift in die Strafzumessung nur dann ein, wenn die Vorinstanz den gesetzlichen Strafraumen über- oder unterschritten hat, wenn sie von rechtlich nicht massgebenden Kriterien ausgegangen ist oder wesentliche Gesichtspunkte ausser Acht gelassen bzw. in Überschreitung oder Missbrauch ihres Ermessens falsch gewichtet hat (BÄHLER, a.a.O., N. 6 zu Art. 398 StPO). Aufgrund des geltenden Verschlechterungsverbots ist es der Kammer überdies nicht erlaubt, die Strafe zu Ungunsten des Beschuldigten abzuändern (vgl. E. I.6 hiervor).

17. Strafraumen und Straftat

Für die einfache Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz ist eine Busse bis CHF 10'000.00 vorgesehen (Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 106 Abs. 1 StGB). Die Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (nachfolgend: VBRS-Richtlinien) sehen für gewisse Deliktskategorien normierte Strafen vor. Die Kammer ist nicht an diese Richtlinien gebunden, sie können jedoch als Orientierungspunkte dienen (vgl. etwa Urteil des Bundesgerichts 6B_510/2019 vom 8. August 2019 E. 4.3.).

18. Konkrete Strafzumessung

Für das objektive Tatverschulden muss berücksichtigt werden, welche Rechtsgüter in welchem Ausmass beeinträchtigt wurden. Art. 90 SVG dient primär dem Schutz der Verkehrssicherheit, sekundär aber auch dem Schutz von Leib und Leben der

übrigen Strassenbenützer, sowie deren Eigentum (FIOLKA, a.a.O., N. 8 ff. zu Art. 90).

Die Vorinstanz hat sich an den VBRS-Richtlinien orientiert, welche für eine einfache Verkehrsregelverletzung durch Nichtwahren eines ausreichenden Abstandes eine Busse in der Höhe von CHF 300.00 vorsehen (S. 21 der VBRS-Richtlinien, Ziff. 2.3). Sie erwog, es sei strafferhöhend zu berücksichtigen, dass das Nichtwahren eines ausreichenden Abstandes eine Kollision zur Folge gehabt habe und sich der Beschuldigte offensichtlich blindlings auf die Assistenzsysteme verlassen habe, welche definitionsgemäss nur der Unterstützung des Lenkers dienen würden und sich so auch bis heute der Verantwortung entziehen wolle. Folglich erachtete sie eine Busse in Höhe von CHF 500.00 als angemessen. Die Kammer schliesst sich diesen Ausführungen grundsätzlich an, insbesondere betreffend die Höhe der Busse mit der Begründung, dass es zu einer Kollision gekommen ist. Korrigierend ist allerdings festzuhalten, dass die Argumentation des Beschuldigten betreffend Assistenzsysteme nach Auffassung der Kammer als Schutzbehauptung zu werten ist. Dies ist jedoch irrelevant, da sich ein Fahrzeuglenker wie in E. III.14.2 hiavor erläutert nicht auf Assistenzsysteme verlassen darf. Strafferhöhend zu berücksichtigen gilt es demgegenüber, dass der Beschuldigte bei Feierabendverkehr und auf der A1 den Abstand nicht einhielt, was aufgrund des hohen Tempos und den notorisch wechselhaften Geschwindigkeiten besonders gefährlich erscheint.

Zu den Täterkomponenten schwieg sich die Vorinstanz aus. Offenbar hat die Vorinstanz keinen Strafregisterauszug über den Beschuldigten eingeholt (vgl. amtliche Akten). Aus dem oberinstanzlich eingeholten Strafregisterauszug vom 6. September 2024 geht hervor, dass der Beschuldigte einschlägig vorbestraft ist (pag. 302). So wurde er am 13. Mai 2019 von der Staatsanwaltschaft des Kantons K._____ wegen einer groben Verletzung der Verkehrsregeln i.S. des Strassenverkehrsgesetzes zu einer Geldstrafe von 120 Tagessätzen zu CHF 30.00 verurteilt (pag. 302). Dies wäre nach konstanter Praxis strafferhöhend zu berücksichtigen gewesen (vgl. etwa Urteil des Obergerichts des Kantons Bern SK 24 400 vom 12. Mai 2025 E. 22.2 mit weiteren Hinweisen). Aufgrund des geltenden Verschlechterungsverbots bleibt es jedoch beim von der Vorinstanz eingesetzten Strafmass, weshalb auf weitere Ausführungen zu den Täterkomponenten verzichtet wird.

Es ist für die einfache Verkehrsregelverletzung – in Übereinstimmung mit der Vorinstanz – eine Busse von CHF 500.00 auszufällen. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung der Busse wird in Anwendung von Art. 106 Abs. 2 StGB auf fünf Tage festgesetzt.

V. Kosten und Entschädigung

19. Erstinstanzliches Verfahren

Fällt die Rechtsmittelinstanz selber einen neuen Entscheid, so befindet sie darin auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung (Art. 428 Abs. 3 StPO). Gemäss Art. 426 Abs. 1 StPO trägt die beschuldigte Person die Verfah-

renskosten, wenn sie verurteilt wird. Der Schuldspruch der ersten Instanz wird im vorliegenden Verfahren vollumfänglich bestätigt.

Demzufolge sind dem Beschuldigten die gesamten erstinstanzlichen Verfahrenskosten, sich zusammensetzend aus den Kosten der Untersuchung von CHF 400.00, den Kosten des Gerichts von CHF 3'000.00, dem Aufwand der Staatsanwaltschaft von CHF 500.00, den Entschädigungen der Zeugen von CHF 102.00 sowie die Kosten des Gutachtens von CHF 9'110.30, insgesamt ausmachend CHF 12'510.30, aufzuerlegen.

Zufolge Verurteilung ist dem privat verteidigten Beschuldigten keine Entschädigung auszurichten (Art. 429 StPO *e contrario*).

20. Oberinstanzliches Verfahren

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Ob eine Partei im Rechtsmittelverfahren als obsiegend oder unterliegend gilt, hängt davon ab, in welchem Ausmass ihre vor dem Berufungsgericht gestellten Anträge gutgeheissen wurden.

Der Beschuldigte beantragte oberinstanzlich vergeblich einen Freispruch. Die Kosten für das oberinstanzliche Verfahren werden in Anwendung von Art. 24 Abs. 1 Bst. a des Verfahrenskostendekrets (VKD; BSG 161.12) auf CHF 2'000.00 bestimmt und zufolge seines Unterliegens dem Beschuldigten auferlegt. Eine Entschädigung ist bei diesem Ausgang des Verfahrens nicht auszurichten (Art. 436 Abs. 1 i.V.m. 429 StPO *e contrario*).

VI. Dispositiv

Die 1. Strafkammer erkennt:

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

der **einfachen Verkehrsregelverletzung**, begangen am 7. Februar 2022 auf der Autobahn A1 Ost, Utzenstorf, durch Nichtwahren eines ausreichenden Nachfahrabstands als Lenker eines Personenwagens

und in Anwendung der Artikel

47, 106, 333 StGB

34 Abs. 4, 90 Abs. 1 SVG

12 Abs. 1 VRV

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

verurteilt:

1. zu einer **Übertretungsbusse** von **CHF 500.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 5 Tage festgesetzt.
2. zur Bezahlung der **erstinstanzlichen Verfahrenskosten** von **CHF 12'510.30**.
3. zur Bezahlung der **oberinstanzlichen Verfahrenskosten**, bestimmt auf **CHF 2'000.00**.

II.

Zu eröffnen:

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

Mitzuteilen:

- der Vorinstanz
- der Motorfahrzeugkontrolle des Kantons K. _____, Abteilung Administrativmassnahmen (nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheidung der Rechtsmittelbehörde)

Bern, 6. Oktober 2025

Im Namen der 1. Strafkammer

Die Präsidentin:

Oberrichterin Weingart

Der Gerichtsschreiber i.V.:

Steffen

i.V. Gerichtsschreiberin Hänni

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.