

BE_ZIVILSTRAF SK 2011 145 vom 21. November 2011

BE Obergericht, 2011-11-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_SK_2011_145

FR: BE_ZIVILSTRAF SK 2011 145 du 21 novembre 2011

IT: BE_ZIVILSTRAF SK 2011 145 del 21 novembre 2011

Regeste

Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz (Leitentscheid) | Strafgesetz

Erwägungen

E. 2

Fahrzeuge unterhalb eines Minimalabstandes auf jeden Fall als ein gefährliches Verkehrsge- schehen und definiert diesen absoluten Schutzbereich auf die in 0.5 s durchfahrene Wegstrecke in Metern, bezogen auf die Geschwindigkeit des ausscherenden Fahrzeugs (= Gefähr- dungsabstand). Dem Auswertungsbericht kann entnommen werden, dass diese Momentauswertung durch den Sachbearbeiter der Kantonspolizei an der Bandstelle mit der Wegstreckeneinblendung 10057.6 m durchgeführt worden sei. Zum Zeitpunkt des Fahrstreifenwechsels hätten sich die Fahrzeuge noch 20.68 m voneinander entfernt befunden; in der angenommenen Reaktionszeit von 0.8 s habe sich das Polizeifahrzeug ungebremst nochmals um 10.98 m angenähert, wodurch der Gefährdungsabstand von 0.5 s (9.75 m) unterschritten worden sei. Das Ereignis sei durch eine verkehrübliche Bremsung der Polizei nicht vermeidbar gewesen, das Polizeifahrzeug sei gefährdet geworden.

E. 2.1

Allgemeines Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist bei der Strafzumessung zwischen Tat- und Täterkomponente zu unterscheiden. Die Tatkomponente umfasst das Ausmass des verschul- deten Erfolgs, die Art und Weise der Begehung der Tat, die Willensrichtung und die Beweg- gründe des Täters. Zur Täterkomponente sind die persönlichen Verhältnisse des Täters, das Vorleben und die Vorstrafen, das Verhalten nach der Tat und im Strafverfahren, die Strafemp- findlichkeit sowie weitere strafmindernde und -erhöhende Aspekte zu zählen (BGE 117 IV 112 E. 1 und 2).

E. 2.2

Tatkomponente Das Ausmass des verschuldeten Erfolgs ist vorliegend als nicht unerheblich zu bezeichnen, zumal durch die Sorgfaltspflichtverletzung des Berufungsführers eine ernsthafte Gefährdung des nachfolgenden Fahrzeugs stattgefunden hat und eine Kollision nur knapp verhindert werden konnte (dank den fahrerischen Fähigkeiten des Führers des zivilen Dienstfahrzeugs). Die Gefährdung lag wie dargelegt in objektiver Hinsicht bereits im Bereich der groben Verkehrsre- gelverletzung (vgl. Ziff. III. 4.1. oben). Dies ist strafehöhend zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Willensrichtung ist insbesondere festzuhalten, dass der Berufungsführer un- bewusst fahrlässig gehandelt hat.

E. 2.3

Täterkomponente Diesbezüglich kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden. 3. Konkrete Strafe In Anbetracht des Ausmasses des verschuldeten Erfolgs erscheint es vorliegend angezeigt, von der Referenzstrafe gegen oben abzuweichen. Da das Verschlechterungsverbot gilt, spricht die Kammer die in casu maximal mögliche Übertretungsbusse von Fr. 560.00 aus und ebenso eine Ersatzfreiheitsstrafe von vier Tagen bei schuldhaftem Nichtbezahlen.

E. 2.4

Ausführungen der Generalstaatsanwaltschaft Die Generalstaatsanwaltschaft führt zusammengefasst aus, entgegen der Auffassung des Berufungsführers sei der Entscheidungspunkt im Auswertungsbericht zu Recht auf denjenigen Zeitpunkt festgesetzt worden, als der Berufungsführer die Leitlinie überfahren habe. Erst in diesem Moment sei der Polizist aufgrund eines offensichtlich zu erwartenden falschen Verhaltens des Berufungsführers zu einer Reaktion gezwungen worden. Entsprechend sei auch an der Berechnung des Gefährdungsabstandes nichts auszusetzen.

E. 2.5

Beurteilung durch die Kammer Der ViDistA-Auswertungsbericht gibt in sachverhaltmässiger Hinsicht (nur) darüber Auskunft, welche Geschwindigkeiten die Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Ausschwenkens des Berufungsführers (bei der Wegstreckeneinblendung 10057.6 m) aufwiesen und wie gross der Abstand zwischen den Fahrzeugen in diesem Moment gewesen ist. Diese Angaben sind — wie erwähnt — unbestritten. Soweit dem Auswertungsbericht zu entnehmen ist, dass sich unter der Annahme einer Reaktionszeit von 0.8 s die Fahrzeuge um 10.98 m angenähert hätten und dadurch der Gefährdungsabstand unterschritten worden sei, weshalb eine Gefährdung des zivilen Dienstfahrzeugs vorgelegen habe, ist anzumerken, dass diese weitergehende Auswertung auf einem rein virtuellen Szenario beruht und nicht Feststellungen in tatsächlicher Hinsicht wiedergibt. Der ViDistA-Auswertungsbericht errechnet mit anderen Worten anhand einer angenommenen (nicht tatsächlichen) Reaktionszeit und den Geschwindigkeiten zum Zeitpunkt des Ausschwenkens des Berufungsführers einen hypothetischen Hergang des Geschehens; er gibt

E. 3

Die Verteidigung führt weiter aus, es stelle sich die Frage, in welcher Entfernung sich der zivile Dienstwagen befunden habe, als der Berufungsführer den Blinker gesetzt und das Überholmanöver eingeleitet habe. Der Blinker habe erstmals bei der Zeitangabe von ca. 423.34 s aufgeleuchtet. Entsprechend dem vom Berufungsführer geschilderten Ablauf habe er zuvor in den Rückspiegel geschaut und weit hinten ein Fahrzeug erkannt. Werde für die Umsetzung dieser Beobachtung mit dem Setzen des Blinkers und für die Zeitspanne bis zum erstmaligen Aufleuchten desselben ein Intervall von geschätzten (mindestens) 0.2 s veranschlagt, sei von einem massgebenden letzten Blick nach hinten bei der Zeitangabe von rund 423.00 s auszugehen. Gemäss dem Auswertungsbericht habe Polizist B. (erst) beim Punkt 10057.60 m zu reagieren begonnen, was der Zeitangabe von 425.10 s entspreche. Die Verzögerung habe erst nach einer Reaktionszeit von 0.8 s eingesetzt, d.h. bei der Zeitangabe von gerundet 426.00 s. Im Intervall der Zeitangabe von 423.00 — 426.00 s habe die durchschnittliche Geschwindigkeit des zivilen Dienstfahrzeugs 120.5 km/h betragen, was 33.47 m/s entspreche. In der Zeitspanne von 3 s habe das Polizeifahrzeug 100.41 m (abgerundet 100 m) zurückgelegt, das Fahrzeug des Berufungsführers (ausgehend von einer

Geschwindigkeit von 70 km/h) 58 m, was zu einer Verringerung des Abstandes der beiden Fahrzeuge um 42 m geführt habe. Addiere man zu diesen 42 m den Abstand der Fahrzeuge beim Ausscheren (20.68 m gemäss Auswertungsbericht), erhalte man einen Mindestabstand von 62.68 m zwischen den beiden Fahrzeugen. Mit anderen Worten habe sich das zivile Dienstfahrzeug noch mindestens 62.68 m (oder rund 63 m) hinter dem Fahrzeug des Berufungsführer befunden, als dieser durch den Rückspiegel nach hinten beobachtete und alsdann den Blinker gesetzt habe.

E. 3.1

Die Vorinstanz verweigert dem Berufungsführer die Berufung auf den Vertrauensgrundsatz zunächst mit der Begründung, er habe mit gut 70 km/h zum Überholen angesetzt, wo die

E. 3.2

Die Vorinstanz begründet ihren Entscheid zudem damit, der Berufungsführer habe das Überholmanöver zwar pflichtbewusst damit begonnen, in den Rück- und Seitenspiegel zu schauen, danach habe er aber den Blinker gesetzt und gleichzeitig nach links ausgeschwenkt, anstatt sich nochmals zu vergewissern, ob er jemanden auf der Überholspur hätte behindern können. Sei der Blinker gesetzt, müsse sich der sorgfältige Fahrzeugführer nochmals vergewissern, dass das Manöver durchgeführt werden könne, ohne andere zu gefährden. Hätte der Berufungsführer das Überholmanöver sorgfältig weitergeführt, hätte er spätestens im Zeitpunkt, als er die Leitlinie überfahren wollen, beim Blick in den Seitenspiegel erkennen müssen, dass sich auf der zweiten Überholspur ein Fahrzeug genähert habe, das viel zu schnell unterwegs und schon sehr nah gewesen sei. Hätte er sich — statt direkt auszuschwenken — nur langsam der Leitlinie genähert und nochmals kontrolliert, ob die Fahrbahn frei sei, hätte er den Überholvorgang abbrechen können und es wäre nicht zu der Situation gekom-

E. 4

hingegen keine Auskunft über den tatsächlichen Ablauf des Bremsmanövers, wie beispielsweise über den effektiven Abstand der Fahrzeuge nach dem Abbremsen des zivilen Dienstfahrzeuges auf die Geschwindigkeit des Berufungsführers. Insoweit dient der Auswertungsbericht lediglich als Entscheidungshilfe für eine rechtliche Würdigung. So ist denn auch die Frage, ob eine Gefährdung vorgelegen hat oder nicht, eine rechtliche Würdigung der Umstände und keine sachverhaltmässige Feststellung. Dasselbe gilt für die von der Verteidigung beanstandete Festlegung des Entscheidungspunktes: Ob Polizist B. — wie von der Verteidigung vorgebracht — bereits früher hätte reagieren sollen bzw. ob ein allfälliges Verschulden seinerseits zu berücksichtigen ist, ist unter dem Aspekt der rechtlichen Würdigung zu prüfen (vgl. Ziff. III. 4.1.). Zu der von der Verteidigung vorgelegten Berechnung des Abstandes der Fahrzeuge zu Beginn des Überholmanövers bzw. zum Zeitpunkt, als der Berufungsführer seinen letzten Kontrollblick tätigte, ist folgendes festzuhalten: Aus der Videoaufzeichnung ist ersichtlich, dass der Berufungsführer den Blinker — wie von der Verteidigung korrekt ausgeführt — bei der Zeitangabe von 423.34 s (bzw. bei 9998.00 m) setzte, und nicht wie von der Vorinstanz ausgeführt erst bei 10006.2 m. Der Entscheidungspunkt liegt gemäss Auswertungsbericht bei der Zeitangabe von 425.10 s, was einer Zeitdifferenz zum Moment des Setzens des Blinkers von 1.76 s entspricht. In dieser Zeit legte das zivile Dienstfahrzeug (bei einer mittleren Geschwindigkeit von 120 km/h bzw. 33.33 m/s) eine Distanz von 58.67 m zurück, während sich das Fahrzeug des Berufungsführers in der gleichen Zeit (bei einer mittleren

Geschwindigkeit von 70 km/h bzw. 19.44 m/s) um 34.22 m fortbewegte. Das zivile Dienstfahrzeug näherte sich somit in der Zeit vom Setzen des Blinkers bis zum im Auswertungsbericht festgelegten Entscheidungspunkt 24.45 m an das Fahrzeug des Berufungsführers an. Unbestrittenermaßen betrug der Abstand am Entscheidungspunkt noch weitere 20.68 m. Daraus ergibt sich ein annäherungsweise berechneter Abstand zwischen den Fahrzeugen zum Zeitpunkt des Setzens des Blinkers von ungefähr 45 m. Der letzte Kontrollblick des Berufungsführers erfolgte kurze Zeit vor dem Setzen des Blinkers, weshalb (zugunsten des Berufungsführers) von einem Abstand der beiden Fahrzeuge zu diesem Zeitpunkt von mindestens ca. 50 m auszugehen ist. Die Differenz zu dem von der Verteidigung berechnetem Abstand von 63 m ergibt sich daraus, dass die Verteidigung zur Zeitspanne zwischen dem Setzen des Blinkers und dem Entscheidungspunkt eine Reaktionszeit von 0.8 s hinzugerechnet hat und dadurch eine Zeitdifferenz von 3 s anstatt wie hievore berechnet von 1.76 s angenommen hat. Weshalb bei der Berechnung der aufgeholten Strecke eine Reaktionszeit miteinbezogen werden soll, ist nicht ersichtlich; massgebend ist allein die Zeitdifferenz zwischen dem Setzen des Blinkers und dem Entscheidungszeitpunkt, aus welcher sich die seit dem Setzen des Blinkers aufgeholte Wegstrecke berechnen lässt. Anhand der Wegstreckeneinblendung der Videoaufzeichnung lässt sich zudem erkennen, dass das zivile Dienstfahrzeug in der Zeit vom Setzen des Blinkers (9998.00 m) bis zum Entscheidungspunkt (10057.6 m) eine Strecke von gerundet 60 m durchfahren hat, wohingegen die Verteidigung eine zurückgelegte Strecke von 100 m errechnet hat, was auf die unzutreffende Berücksichtigung einer Reaktionszeit zurückzuführen ist. Die Kammer geht demnach von einem Abstand der Fahrzeuge zu Beginn des Überholmanövers von ungefähr 45 m bzw. von einem Abstand zum Zeitpunkt des letzten Kontrollblicks des Berufungsführers von ungefähr 50 m aus.

E. 4.1

Nach Art. 90 Ziff. 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 Ziff. 2 SVG genügt, wenn

E. 4.2

In subjektiver Hinsicht ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten vorausgesetzt. Mithin muss ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit vorliegen. Diese ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kann aber auch vorliegen, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht gezogen, also unbewusst fahrlässig gehandelt hat. In solchen Fällen ist grobe Fahrlässigkeit zu bejahen, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht (BGE 131 IV 133 E. 3.2, m.w.H.). In Fällen unbewusster Fahrlässigkeit darf nicht einfach aus dem objektiven Tatbestand auf die Erfüllung des subjektiven geschlossen werden. Vielmehr ist auf Grund der gesamten

Umstände zu ermitteln, ob das Übersehen einer Gefahrensituation auf Rücksichtslosigkeit beruht oder nicht (Urteil des Bundesgerichts 6S.11/2002 vom 20. März 2002 E. 3a). Die dem Berufungsführer vorzuwerfende Sorgfaltspflichtverletzung besteht darin, dass er — nach dem Kontrollblick und Setzen des Blinkers — vor dem Ausschwenken auf die Überholspur sich nicht (nochmals) vergewissert hat, dass er dort kein Fahrzeug behindert (zum Beispiel durch einen Kontrollblick zur Verifizierung der Geschwindigkeit des auf der Überholspur

E. 5

III. Rechtliche Würdigung 1. Vorbemerkung Die Vorinstanz wirft dem Berufungsführer zusammengefasst vor, er sei in der zu beurteilenden Situation vortrittsbelastet gewesen und habe mit seinem Verhalten den Vortritt und damit die Verkehrsregeln der Art. 34 Abs. 3 und Art. 44 Abs. 1 SVG sowie Art. 10 Abs. 1 VRV verletzt. Betreffend der ihm vorgeworfenen Verkehrsregelverletzung beruft sich der Berufungsführer im Wesentlichen auf den Vertrauensgrundsatz, dessen Anwendung nachfolgend unter Ziff. 2 zu prüfen ist. Die Verteidigung macht bezüglich der Vortrittsregelung zudem geltend, Art. 35 Abs. 5 SVG bestimme, dass Fahrzeuge nicht überholt werden dürfen, wenn der Führer die Absicht anzeige, nach links abzubiegen. Diese auch für den Verkehr auf Autobahnen einschlägige Vorschrift sei vom Führer des zivilen Dienstfahrzeugs gröblich missachtet worden. Mit anderen Worten sei das vom Berufungsführer gesetzte Blinkzeichen mit einem Überholverbot an die Adresse des Führers des zivilen Dienstfahrzeugs gleichzusetzen. Entgegen der Auffassung der Verteidigung handelt es sich vorliegend nicht um ein Linksabbiegen im Sinne von Art. 35 Abs. 5 SVG, sondern um einen Fahrstreifenwechsel bzw. ein Überholmanöver im Sinne von Art. 34 Abs. 3 und Art. 44 Abs. 1 SVG. Aus diesen einschlägigen Bestimmungen ergibt sich, dass derjenige, welcher den Fahrstreifen zu wechseln bzw. zu überholen beabsichtigt, vortrittsbelastet ist. Daran vermag gemäss Art. 39 Abs. 2 SVG auch eine korrekte Zeichengebung nichts zu ändern. Im Ergebnis würde die Auffassung der Verteidigung zudem dazu führen, dass der Fahrzeugführer, der in der Absicht des Fahrstreifenwechsels eine entsprechende Zeichengebung tätigt, durch diese gegenüber ihm nachfolgenden Fahrzeugen quasi ein Vortrittsrecht erschaffen würde, was in klarem Widerspruch zu der in Art. 39 Abs. 2 SVG stipulierten Regelung steht. Der diesbezüglichen Auffassung der Verteidigung kann somit nicht gefolgt werden. 2. Anwendung des Vertrauensgrundsatzes Gemäss Art. 26 Abs. 1 SVG muss sich jedermann im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Aus dieser Bestimmung haben Rechtsprechung und Lehre den so genannten Vertrauensgrundsatz abgeleitet, wonach jeder Strassenbenützer grundsätzlich darauf vertrauen darf, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ordnungsgemäss verhalten (BGE 129 IV 282 E. 2.2.1 m.w.H.). Die Verteidigung führt diesbezüglich aus, der Berufungsführer habe sich nicht auf eine derart massive Geschwindigkeitsüberschreitung einstellen müssen. Das Bundesgericht habe entschieden, dass der Wartepflichtige, der nach links abbiegen wolle, nicht damit zu rechnen brauche, dass ein Vortrittsberechtigter mit weit übersetzter Geschwindigkeit herannaht, auch wenn ganz erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen häufig seien. Auf Hauptstrasse ausserorts müsse nicht generell mit Geschwindigkeiten von über 90 km/h gerechnet werden. Wenn also im Ausserortsbereich bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ei-

E. 6

ne Geschwindigkeitsüberschreitung von rund 10 km/h gewärtigt werden müsse, werde dieses Mass bei einer auf 60 km/h beschränkten Strecke jedenfalls nicht höher sein. Mit anderen Worten habe der Berufungsführer in keiner Weise mit einem Geschwindigkeitsexzess bis über das Doppelte der signalisierten Höchstgeschwindigkeit zu rechnen gehabt. Die Generalstaatsanwaltschaft bringt dagegen vor, aufgrund der massgeblichen, konkreten Situation habe der Berufungsführer klarerweise damit rechnen müssen, dass das vortrittsbe- rechtigte Polizeifahrzeug die zulässige Geschwindigkeit überschreite, da entgegen der Auf- fassung des Berufungsführer eine deutlich übersetzte Geschwindigkeit eines sich bei Tages- licht und guten Sichtverhältnissen auf der Überholspur nähernden Fahrzeugs keineswegs derart ungewöhnlich sei. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung darf nach dem Vertrauensprinzip der vortrittsbe- lastete Fahrzeuglenker auf einer Hauptstrasse ausserorts davon ausgehen, dass keine Motor- fahrzeuge mit einer 80 km/h erheblich überschreitenden Geschwindigkeit herannahen. Konkret muss auf Hauptstrassen ausserorts generell nicht mit Geschwindigkeiten von über 90 km/h gerechnet werden (BGE 118 IV 227 E. 5b, bestätigt in BGE 120 IV 252 E. 2d/aa). Das Bundesgericht hielt zudem fest, dass aus der allgemeinen Lebenserfahrung, wonach auch ganz erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen oft vorkommen, oder aus einer statisti- schen Häufigkeit von erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht geschlossen werden kann, ein Verkehrsteilnehmer habe mit solchen zu rechnen. Denn würde der Ver- kehrsteilnehmer verpflichtet, grundsätzlich auf mögliche ganz erhebliche Geschwindigkeits- überschreitungen Rücksicht zu nehmen, würden diese, auch wenn eine festgestellte übersetzte Geschwindigkeit geahndet wird, gefördert (BGE 118 IV 277 E. 5a). Im Hinblick auf die Aus- führungen des Bundesgerichts kann der Argumentation der Generalstaatsanwaltschaft, wonach der Berufungsführer mit einer deutlich übersetzten Geschwindigkeit des Polizeifahrzeugs rechnen musste, da solche Überschreitungen bei Tageslicht und guten Sichtverhältnissen keineswegs ungewöhnlich seien, nicht gefolgt werden. Die bloss allgemeine Feststellung, dass (auch deutliche) Geschwindigkeitsüberschreitungen regelmässig vorkommen, bedeutet gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht, dass ein Verkehrsteilnehmer mit solchen Überschreitungen zu rechnen hat und deshalb die Anwendung des Vertrauensgrundsatzes ausgeschlossen wäre. Tatsache ist, dass das zivile Dienstfahrzeug im Autobahnbaustellenbe- reich bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h mit 120 km/h, mithin mit einer doppelten so hohen Geschwindigkeit wie zulässig, unterwegs war. Im Unterschied zur zitierten Bundesgerichtspraxis ereignete sich der vorliegend zu beurteilende Vorfall auf einer rich- tungsgetrenten, dreispurigen Autobahn, was allerdings nichts Grundlegendes daran zu ändern vermag, dass sich die zu erwartende Geschwindigkeitsüberschreitung — wie hievor fest- gehalten — nach der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und nicht nach den tatsächlich vor- kommenden Geschwindigkeitsüberschreitungen richtet. Hingegen Auferlegen diese Umstände dem Beschuldigten entsprechende Sorgfaltspflichten (vgl. Ziff. 3.2). 3. Schranken des Vertrauensgrundsatzes

E. 7

Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt gewesen sei, und habe sich in diesem Sinne selbst pflichtwidrig verhalten. Auf den Vertrauensgrundsatz kann sich nur berufen, wer sich selbst verkehrsregelkonform verhalten hat. Wer gegen die Verkehrsregeln verstösst und dadurch eine unklare oder gefähr- liche Verkehrslage schafft, kann nicht erwarten, dass andere diese Gefahr durch erhöhte Vor- sicht ausgleichen (BGE 125 IV 83 E. 2b m.w.H.).

Es stellt sich hiermit jedoch die Frage, ob jede Verkehrsregelverletzung die Berufung auf den Vertrauensgrundsatz ausschliesst. Eine Bejahung dieser Frage würde letztlich bedeuten, dass die Berufung auf den Vertrauensgrundsatz als eine Art Belohnung für verkehrsregelkonformes Verhalten erschiene. Dies kann offensichtlich nicht die Meinung sein, besteht die Funktion des Grundsatzes doch im Wesentlichen darin, die Grenzen der Sorgfaltspflicht zu bestimmen. Daher ist die Berufung auf den Vertrauensgrundsatz nicht jedem verwehrt, der sich selbst nicht verkehrsregelkonform verhält, sondern nur demjenigen, dessen Verkehrsregelverletzung in einem Zusammenhang mit der Gefährdung oder Kollision steht, aufgrund derer eine Beurteilung richtigen Verhaltens erfolgt (RENE SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrecht, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, Bern 2002, N 425). Dieser Auffassung folgte auch das Bundesgericht, indem es entschied, dass ein pflichtwidriges Verhalten, welches zwar eine unklare oder gefährliche Verkehrssituation im Allgemeinen erschafft, aber in keinem Zusammenhang mit der strittigen Verkehrssituation steht, die Berufung auf den Vertrauensgrundsatz nicht ausschliesst (Urteil des Bundesgerichts 6B_365/2009 vom 12.11.2009, E. 2.5). Die vorliegende Geschwindigkeitsüberschreitung des Berufungsführers von 10 km/h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h steht in keinem (jedenfalls nicht negativen) Zusammenhang mit dem zu beurteilenden Überholmanöver bzw. der angeblichen Gefährdung des zivilen Dienstfahrzeugs. Im Gegenteil ist zu beachten, dass die leicht übersetzte Geschwindigkeit des Berufungsführers dazu führte, dass die Geschwindigkeitsdifferenz zum nachfolgenden Fahrzeug kleiner war als wenn er (nur) mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahren wäre, was die Gefährlichkeit der Situation sogar noch entschärfte. Dem Berufungsführer kann demnach die Berufung auf den Vertrauensgrundsatz nicht mit der Begründung versagt werden, er habe sich selbst durch die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verkehrsregelwidrig verhalten, da diese das strittige Überholmanöver nicht relevant (negativ) beeinflusst hat und somit der vorausgesetzte Zusammenhang zwischen der Verkehrsregelverletzung und dem Überholmanöver nicht gegeben ist.

E. 8

men, dass die Polizei von 123 km/h auf schlussendlich 58 km/h hätte abbremsen müssen. Indem der Berufungsführer den Blinker gesetzt und zeitgleich mit dem Überholmanöver begonnen und dieses weitergeführt habe, habe er pflichtwidrig gehandelt, weshalb er sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen könne. Die Verteidigung macht geltend, der Berufungsführer habe bei einem Abstand von 63 m im Zeitpunkt des letzten Kontrollblicks in berechtigtem Vertrauen zum Überholmanöver ansetzen dürfen, ohne mit einem Kontrollblick über die Schulter nochmals nach dem nachfolgenden Fahrzeug Ausschau halten zu müssen. Weil beim zivilen Dienstfahrzeug weder das Blaulicht noch das Martinhorn in Betrieb gewesen seien, habe der Berufungsführer nicht zu erkennen vermocht, dass es sich dabei um ein im Einsatz befindliches Polizeiauto gehandelt habe. Im Weiteren habe er keine Veranlassung gehabt anzunehmen, dass das betreffende Fahrzeug bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 60 km/h mit einem Tempo von bis zu 124 km/h fahren würde. Nachdem keine erkennbaren Auffälligkeiten vorgelegen haben, sei der Berufungsführer entgegen der Vorinstanz nicht verpflichtet gewesen, sich länger als nötig nach hinten zu konzentrieren, um die massiv übersetzte Geschwindigkeit des betreffenden Fahrzeugs zu erfassen. Zudem gelte die Einschränkung des Vertrauensgrundsatzes, wonach sich nur auf den Vertrauensgrundsatz stützen könne, wer sich selbst verkehrsregelkonform verhalte, dort nicht, wo gerade die Frage, ob der Verkehrsteilnehmer eine

Verkehrsvorschrift verletzt habe, davon abhängt, ob er sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen könne oder nicht. Denn es wäre zirkelschlüssig, in einem solchen Fall den Vertrauensgrundsatz nicht anzuwenden mit der Begründung, der Täter habe eine Verkehrsregel verletzt. Dies hänge ja gerade davon ab, ob und inwieweit er sich auf das verkehrsgerechte Verhalten der andern Verkehrsteilnehmer verlassen dürfe. Die Generalstaatsanwaltschaft führt diesbezüglich aus, die Verteidigung verweise zu Recht auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Zirkelschluss. Habe der Berufungsführer somit darauf vertrauen dürfen, dass sich das Polizeifahrzeug verkehrsregelkonform verhalte, sei ihm in der Tat die Anwendung des Vertrauensgrundsatzes auch dann nicht zu verwehren, wenn er sich selber nicht regelkonform verhalten habe. Er dürfe sich umgekehrt aber dann nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen, wenn er aufgrund der konkreten Situation klarer-weise damit rechnen müsse, dass das vortrittsberechtigzte Polizeifahrzeug die zulässige Geschwindigkeit überschreite. Vorliegend sei eine solche Situation bei genügender Aufmerksamkeit sehr wohl wahrnehmbar gewesen. Bei kontinuierlicher Beobachtung, zu welcher er verpflichtet gewesen sei, hätte ihm die Distanzverkürzung auffallen müssen, und zwar gerade in einer Situation wie der vorliegenden, in der das Polizeifahrzeug fast doppelt so schnell gefahren sei wie der Berufungsführer. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung gilt die Einschränkung des Vertrauensgrundsatzes, wonach sich nur auf den Vertrauensgrundsatz stützen kann, wer sich selbst verkehrsregelkonform verhält, dort nicht, wo gerade die Frage, ob der Verkehrsteilnehmer eine Verkehrsvorschrift verletzt hat, davon abhängt, ob er sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen kann oder nicht (BGE 125 IV 83 E. 2b, 120 IV 252 E. 2d/aa). Allerdings ist das Vertrauen in das korrekte Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer nicht gerechtfertigt, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass diese sich nicht richtig verhalten werden. Die Inanspruchnahme des Vertrauensprinzips kann somit nur erfolgen, soweit die betreffende Person die unkorrekte Fahrweise des anderen

E. 9

Verkehrsteilnehmers nicht erkennen konnte (Urteil des Bundesgerichts 6S.102/2004 vom 3. Juni 2004 E. 2.4). Der Berufungsführer erkannte bei seinem letzten Kontrollblick nach hinten in einer Distanz von ungefähr 50 m das nachfolgende zivile Dienstfahrzeug, unterschätzte aber dessen Geschwindigkeit. Die Unterschätzung der Geschwindigkeit ist allein darauf zurückzuführen, dass der Berufungsführer nach dem Setzen des Blinkers und vor dem tatsächlichen Ausführen des Überholmanövers davon abgesehen hat, die Situation über einen gewissen Zeitraum hinweg zu verfolgen und zum Beispiel einen zweiten Kontrollblick durchzuführen. Die primäre Sicherheitspflicht eines auf der Autobahn ausschwenkenden Fahrzeugführers besteht aber gerade darin, sicherzustellen, dass ihm nachfolgende Fahrzeuge nicht behindert oder gefährdet werden. Vor diesem Hintergrund kann dem Berufungsführer, wenn er ausführt, er sei nicht verpflichtet gewesen, sich länger als nötig nach hinten zu konzentrieren, nicht gefolgt werden. Nachdem der Berufungsführer auf der Überholspur ein Fahrzeug festgestellt hat, wäre es vielmehr geboten gewesen, dass er sich einen nochmaligen Überblick über die Situation auf der Überholspur verschafft hätte, um sicherzustellen, dass er durch sein Ausschwenken niemanden behindert. In diesem Sinne wäre es durchaus notwendig gewesen, dass er sich länger auf das nachfolgende Fahrzeug konzentriert hätte, welches er bereits bei seinem ersten Kontrollblick im Rückspiegel erblickte. Hätte der Berufungsführer diese gehörige Aufmerksamkeit walten lassen, so hätte er auch die massiv übersetzte Geschwindigkeit des zivilen Dienstfahrzeugs erkennen können und müssen. Entgegen der Auffassung des

Berufungsführers handelt es sich bei diesen Ausführungen nicht um einen unzulässigen Zirkelschluss, da die vom Berufungsführer verletzte Sorgfaltspflicht unabhängig von der übersetzten Geschwindigkeit des nachfolgenden Fahrzeugs besteht. Die Beantwortung der Frage, ob der Berufungsführer eine Verkehrsregel verletzt hat, hängt mit anderen Worten vorliegend nicht davon ab, ob und inwieweit er sich auf das verkehrsgerechte Verhalten des nachfolgenden Fahrzeugs verlassen durfte. Denn bereits durch das Unterlassen einer nicht ausreichenden Beobachtung der Situation auf der Überholspur, hat der Berufungsführer seine ihm obliegenden Sorgfaltspflichten und damit die Verkehrsregeln der Art. 34 Abs. 3, Art. 44 Abs. 1 SVG und Art. 10 Abs. 1 VRV verletzt, unabhängig davon, ob er auf die angemessene Geschwindigkeit des zivilen Dienstfahrzeugs vertrauen durfte oder nicht. Die Berufung auf den Vertrauensgrundsatz ist somit aufgrund des verkehrsregelwidrigen Verhaltens des Berufungsführers ausgeschlossen. 4. Grobe Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Ziff. 2 SVG)

E. 10

in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahe liegt (BGE 131 IV 133 E. 3.2, m.w.H.). Die vom Berufungsführer verletzten Verkehrsvorschriften der Art. 34 Abs. 3, Art. 44 Abs. 1 SVG sowie Art. 10 Abs. 1 VRV sind für die Sicherheit im Strassenverkehr von elementarer Bedeutung, weshalb diese — wie die Vorinstanz zutreffend festhält — wichtige Verkehrsvorschriften im hievorgenannten Sinne darstellen (vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 6B_892/2009 vom 15. Januar 2010 E. 3.2). Durch das Ausschwenken des Berufungsführers musste das zivile Dienstfahrzeug von einer Geschwindigkeit von gerundet 120 km/h auf 58 km/h abbremsen, wobei die Distanz der beiden Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Überfahrens der Leitlinie nur noch 20.68 m betrug. In Anbetracht dieses geringen Abstandes und des — durch das Manöver des Berufungsführer notwendig gewordenen — brusken Abbremsens bestand eine ernsthafte Gefährdung des zivilen Dienstfahrzeugs, zumal eine Kollision nur äusserst knapp durch die starke Bremsung verhindert werden konnte. Der Eintritt einer Verletzung war somit in Anbetracht dieser Umstände naheliegend. Dem dagegen gerichteten Vorbringen des Berufungsführers, der Führer des zivilen Dienstfahrzeugs hätte bereits beim Setzen des Blinkers reagieren und seine Geschwindigkeit senken sollen, kann nicht gefolgt werden, zumal einerseits die Zeichengebung von der gebotenen Sorgfalt nicht entbindet (Art. 39 Abs. 2 SVG), weshalb die Verantwortung für ein ungefährliches Überholmanöver auch nach Setzen des Blinkers beim Berufungsführer lag, und andererseits ein allfälliges Fehlverhalten des Führers des nachfolgenden Fahrzeugs unbeachtlich wäre, da das Strafrecht keine Ver-schuldenskompensation kennt (vgl. PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zürich/St. Gallen 2011, Art. 34 N 8, m.w.H.). Dementsprechend ist auch die Festlegung des Entscheidungszeitpunktes im ViDistA-Auswertungsbericht, welche der Berufungsführer mit der selben Begründung als unzutreffend bezeichnet, nicht zu beanstanden. Diesen Ausführungen folgend ist der objektive Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG somit erfüllt.

E. 11

erkannten Fahrzeugs). Er ging offensichtlich davon aus, dass das zivile Dienstfahrzeug nicht mit einer derart übersetzten Geschwindigkeit unterwegs war und dass er sein Überholmanöver ohne Gefährdung desselben durchführen konnte. Er hat — wie auch die Verteidigung in der Berufungsbegründung ausführt — „die Situation falsch eingeschätzt und einen weiteren Kontrollblick für entbehrlich gehalten“. Es liegt somit eine unbewusste

Pflichtwidrigkeit vor. Allein die Fehleinschätzung der Geschwindigkeit anlässlich des ersten und einzigen Kontrollblicks kann vorliegend indessen nicht als rücksichtsloses Nichtbedenken einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gewertet werden, zumal das zivile Dienstfahrzeug nicht mit eingeschaltetem Blaulicht und Martinshorn unterwegs und die (zwar massiv) übersetzte Geschwindigkeit dadurch nicht offensichtlich erkennbar war. Auch begann der Berufungsführer — wie bereits die Vorinstanz zu Recht ausführte — das Überholmanöver pflichtgemäss mit einem Kontrollblick nach hinten und Setzen des Blinkers; er liess folglich nicht jegliche Sorgfaltspflichten ausser Acht und hätte sich durch ein bewusst rücksichtsloses Ausbiegen zudem auch selber ernsthaft gefährdet. Von einem rücksichtslosen Verhalten im Sinne der vorerwähnten SVG-Praxis kann demnach nicht gesprochen werden, weshalb — entgegen der Vorinstanz und der Generalstaatsanwaltschaft — eine grobe Fahrlässigkeit zu verneinen ist. Der subjektive Tatbestand des Art. 90 Ziff. 2 SVG ist folglich nicht erfüllt. 5. Einfache Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Ziff. 1 SVG) Gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG wird mit Busse bestraft, wer Verkehrsregeln verletzt, ohne dass die qualifizierten Voraussetzungen von Art. 90 Ziff. 2 SVG erfüllt sind. Durch den unterlassenen zweiten Kontrollblick verletzte der Berufungsführer die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten und somit die Verkehrsregeln der Art. 34 Abs. 3, Art. 41. Abs. 1 SVG und Art. 10 Abs. 1 VRV. Er handelte dabei wie hievor ausgeführt fahrlässig. Demzufolge ist der Tatbestand von Art. 90 Ziff. 1 SVG in objektiver und subjektiver Hinsicht erfüllt und der Berufungsführer ist der einfachen Verkehrsregelverletzung schuldig zu sprechen. IV. Strafzumessung 1. Strafrahmen und Referenzstrafe Eine einfache Verkehrsregelverletzung wird mit einer Busse von bis zu Fr. 10'000.00 bestraft (Art. 90 Ziff. 1 SVG i.V.m. Art. 106 Abs. 1 StGB). Die Referenzstrafe für Fahrfehler auf Autobahn nach Art. 90 Ziff. 1 SVG liegt gemäss Ziff. 111.3.2 der Richtlinien des Verbandes Bernischer Richter und Richterinnen (VBR) bei einer Busse von Fr. 500.00. 2. Strafzumessungskomponenten

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.