

# **BE\_ZIVILSTRAF SK 2022 349 vom 23. März 2022**

BE Obergericht, 2022-03-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be\\_zivilstraf\\_SK\\_2022\\_349](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_SK_2022_349)

FR: BE\_ZIVILSTRAF SK 2022 349 du 23 mars 2022

IT: BE\_ZIVILSTRAF SK 2022 349 del 23 marzo 2022

## **Regeste**

Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz | Strassenverkehr

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Erstinstanzliches Urteil Das Regionalgericht Berner Jura-Seeland (nachfolgend: Vorinstanz) erklärte A. \_\_\_\_\_ (nachfolgend: Beschuldigte) mit Urteil vom 23. März 2022 der groben Verletzung der Verkehrsregeln durch bruskes Bremsen bis zum Stillstand sowie der Widerhandlung gegen die Verkehrsregelverordnung durch Ein- und Ausschalten der Nebelschlusslichter schuldig und verurteilte ihn zu einer bedingten Geldstrafe von 10 Tagessätzen zu CHF 30.00 bei einer Probezeit von zwei Jahren, einer Verbindungsbusse von CHF 200.00, einer Übertretungsbusse von CHF 40.00 sowie zur Bezahlung der erstinstanzlichen Verfahrenskosten (pag. 74 ff.).

### **E. 2**

Berufung Gegen dieses Urteil meldete der Beschuldigte am 1. April 2022 mündlich an der Loge der Vorinstanz die Berufung an und bestätigte das daraufhin verfasste Verbal unterschriftlich (pag. 79). Gestützt auf Art. 399 Abs. 1 der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO; SR 312.0) ist die Berufung dem erstinstanzlichen Gericht innert 10 Tagen seit Eröffnung des Urteils schriftlich oder mündlich zu Protokoll anzumelden. Die zunächst mündlich abgegebene und sodann unterschriftlich bestätigte Berufungsanmeldung vom 1. April 2022 erfüllt diese Vorgaben. Die schriftliche Urteilsbegründung datiert vom 19. Mai 2022 und wurde dem Beschuldigten am 27. Mai 2022 zugestellt (pag. 84 und pag. 109). Mit Schreiben vom 13. Juni 2022 erklärte der Beschuldigte fristgerecht, er fechte das Urteil vollumfänglich an (pag. 110). Die Generalstaatsanwaltschaft gab am 21. Juni 2022 ihren Verzicht auf die Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren bekannt (pag. 115).

### **E. 3**

Oberinstanzliche Beweisergänzungen Im Hinblick auf die oberinstanzliche Verhandlung wurden über den Beschuldigten ein aktueller Strafregisterauszug, ein aktueller ADMAS-Auszug inkl. Akten beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern sowie ein aktualisierter Leumundsbericht inkl. Erhebung der finanziellen Verhältnisse eingeholt (pag. 126 ff.). An der Berufungsverhandlung wurden der Beschuldigte sowie B. \_\_\_\_\_ als Zeuge einvernommen (pag. 161 ff. und pag. 167 ff.).

### **E. 4**

Anträge der Parteien Der Beschuldigte beantragte anlässlich der Berufungsverhandlung, er sei lediglich zu einer einfachen Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) zu verurteilen (pag. 174 ff.). Betreffend die

Busse gab er an, dies dem Gericht zu «überlassen».

3

### **E. 5**

Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer Der Beschuldigte hat das erstinstanzliche Urteil vollumfänglich angefochten. Die Kammer hat das Urteil der Vorinstanz somit gesamthaft neu zu beurteilen. Sie verfügt dabei über volle Kognition (Art. 398 Abs. 2 StPO). Da die Berufung ausschliesslich durch den Beschuldigten erhoben wurde, darf die Kammer das erstinstanzliche Urteil nicht zu seinem Nachteil abändern. Sie ist an das Verschlechterungsverbot gemäss Art. 391 Abs. 2 StPO gebunden. II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

### **E. 6**

Theoretische Grundlagen Bezüglich der allgemeinen Grundlagen zur Beweiswürdigung wird auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen (pag. 88 f., S. 5 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung).

### **E. 7**

Angeklagter Sachverhalt Dem Beschuldigten wird im Strafbefehl vom 9. Juni 2021 folgender Sachverhalt vorgeworfen, der sich am 4. Dezember 2020, ca. 20:05 Uhr, in C. \_\_\_\_\_ auf der A6 \_\_\_\_\_ ereignet haben soll (pag. 18 ff.): Der Beschuldigte fuhr auf der Autostrasse mit einem Personenwagen in Richtung D. \_\_\_\_\_, als er mehrfach die Nebelschlusslichter ein- und wieder ausschaltete. Daraufhin bremste er im Bewusstsein, dass ein Fahrzeug hinter ihm fuhr, stark bis zum Stillstand ab und blieb auf der Autostrasse stehen. Durch diese gravierende Verletzung der Verkehrsregeln gefährdete der Beschuldigte andere Verkehrsteilnehmer erheblich, insbesondere die Insassen des zivilen Patrouillenfahrzeugs hinter ihm, welche durch dieses Verhalten zu einem starken Bremsmanöver gezwungen wurden, um eine Kollision zu verhindern. Damit soll der Beschuldigte eine grobe Verkehrsregelverletzung (Bremsmanöver) sowie eine Widerhandlung gegen die Verkehrsregelverordnung begangen haben (Nebelschlusslichter).

### **E. 8**

Bestrittener und unbestrittener Sachverhalt Der Beschuldigte bestreitet nicht, dass er im vorgeworfenen Zeitpunkt mit seinem Personenwagen auf der Autostrasse A6 \_\_\_\_\_ in Richtung D. \_\_\_\_\_ fuhr. Er gibt auch zu, die Nebelschlusslichter mehrfach ein- und ausgeschaltet und ein Bremsmanöver bis zum Stillstand durchgeführt zu haben (pag. 41 Z. 32 ff., pag. 42 Z. 64 und pag. 168 Z. 30 ff.). Unbestritten ist weiter, dass es zu diesem Zeitpunkt bereits dunkel war und die Wetterverhältnisse unauffällig waren, insbesondere kein Nebel herrschte (pag. 71 Z. 41 und pag. 170 Z. 34; pag. 161 Z. 38). Der Beschuldigte stellt sich jedoch auf den Standpunkt, er sei von den Fernlichtern des Fahrzeugs hinter ihm geblendet worden. Die Nebelschlusslichter habe er eingesetzt, um den Fahrer hinter sich auf die Situation aufmerksam zu machen. Schliesslich sei er wegen der Blendung gezwungen gewesen, ein Bremsmanöver durchzuführen. Er habe dabei nicht abrupt, sondern «halbwegs normal» abgebremst.

4 Betreffend die grobe Verkehrsregelverletzung ist somit zu prüfen, ob die Fernlichter des hinter dem Beschuldigten fahrenden Patrouillenfahrzeugs eingeschaltet waren, ob der Beschuldigte dadurch geblendet wurde, ob er auf eine allfällige Blendung angemessen reagiert hat, und wie heftig das Bremsmanöver ausgefallen ist. In Bezug auf die

Widerhandlung gegen die Verkehrsregelverordnung bleibt zu prüfen, ob der Beschuldigte begründeten Anlass hatte, die Nebelschlusslichter mehrfach ein- und wieder auszuschalten.

## **E. 9**

Beweismittel Die Vorinstanz hat die objektiven und subjektiven Beweismittel, die bereits dem erstinstanzlichen Verfahren zugrunde lagen, zutreffend wiedergegeben und zusammengefasst. Darauf wird vorab verwiesen (pag. 89 ff., S. 6 ff. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Soweit notwendig, wird im Rahmen der nachfolgenden Beweiswürdigung näher darauf eingegangen.

### **E. 9.1**

Aussagen des Beschuldigten Danach gefragt, weshalb er Einsprache gegen den Strafbefehl erhoben habe, hat der Beschuldigte in der Einvernahme bei der Staatsanwaltschaft am 28. September 2021 zusammengefasst Folgendes ausgeführt (pag. 40 ff.): Es müsse ja einen Grund für sein Verhalten geben, er habe das nicht aus Spass gemacht. Hinter ihm sei ein Auto mit extrem starken Scheinwerfern gefahren. Da die Strasse dort eine leichte Kurve mache, habe er trotz den Scheinwerfern zuerst noch etwas gesehen. Er habe sich gefragt, wie er dem Auto bemerkbar machen solle, dass die Scheinwerfer ihn blendeten. Auf der geraden Strecke sei das Fahrzeug hinter ihm gewesen und so habe er gar nichts mehr gesehen. Er habe nicht blind fahren können, weshalb er abgebremst habe. Nach dem Stillstand sei der Scheinwerfer fort gewesen. Beim Polizeibericht habe denn auch nicht gesagt werden können, ob die Scheinwerfer der Polizei wirklich eingeschaltet gewesen seien oder nicht. Der Polizist habe auch gesagt, sollte er wirklich die Scheinwerfer drinnen gehabt haben, so würde es ihm leidtun. Auf Vorhalt der entsprechenden Wahrnehmungen der Polizei hat der Beschuldigte festgehalten, es treffe zu, dass er die Nebellichter mehrfach eingeschaltet und dann auch bis zum Stillstand abgebremst habe. Dies aber keinesfalls stark, aber auch nicht extrem langsam. Es sei sicher kein Schikane-Stopp gewesen (pag. 42 Z. 64 ff.). Mit dem Abbremsen habe er bewirken wollen, dass die Scheinwerfer ausgeschaltet würden, was dann auch so passiert sei (pag. 42 Z. 72 f.). Er habe aus Notwehr gehandelt. Er habe nichts mehr gesehen (pag. 42 Z. 77). Anlässlich der Einvernahme an Hauptverhandlung vom 23. März 2022 hat der Beschuldigte diese Aussagen bestätigt und zudem ausgeführt, dass er der Meinung sei, keine andere Wahl gehabt zu haben (pag. 71 Z. 17 ff.). Zuerst habe er das Nebellicht eingeschaltet, das habe nichts genützt. Auf der geraden Strecke habe er nichts mehr gesehen. Er [das Patrouillenfahrzeug] sei hinter ihm gewesen und plötzlich – als er gestanden sei – sei das Licht ausgegangen. Er habe sich überlegt, wie er jemandem hinter ihm etwas mitteilen könne. Auf entsprechende Nachfrage hat der Beschuldigte festgehalten, dass er die Nebellichter einmal eingeschaltet und dann wieder ausgeschaltet habe (pag. 71 Z. 33). Er sei langsamer gefahren,

5 weil er nichts mehr gesehen habe (pag. 72 Z. 2 f.). Er habe normal abgebremst und auf keinen Fall eine Vollbremsung gemacht. Für ihn sei es ein halbwegs normales Abbremsen gewesen. Er [das Patrouillenfahrzeug] sei wohl nicht darauf gefasst gewesen (pag. 72 Z. 6 und Z. 14 f.). Es sei ihm nicht in den Sinn gekommen, die Pannenblinker einzuschalten (pag. 72 Z. 18). Er habe nie gesagt, dass es nicht gefährlich gewesen sei. Was hinter ihm gewesen sei, sei ebenfalls gefährlich gewesen. Hätte er einen Unfall gehabt, hätte ihm jedes Gericht gesagt, er solle nicht so fahren (pag. 72 Z. 24 f.). Anlässlich der

Berufungsverhandlung vom 7. Dezember 2022 wiederholte der Beschuldigte weitgehend das bereits Gesagte. Insbesondere führte er aus, das andere Auto sei bereits beim Auffahren auf die Autostrasse in C.\_\_\_\_\_ hinter ihm gewesen und er habe bereits dort gemerkt, dass dieser die Fernlichter eingeschaltet habe. Diese Lichter seien stärker gewesen als normal, es habe ihn «wirklich extrem stark» geblendet. Er habe praktisch nichts mehr gesehen. Um dem Fahrer hinter ihm mitzuteilen, dass etwas nicht in Ordnung sei, habe er die Nebelschlusslichter zweimal ein- und wieder ausgeschaltet. Als das nicht gefruchtet habe, habe er angehalten. Er habe nicht extrem stark gebremst. Er habe ja auch kein Interesse gehabt, dass der andere ihm hinten reinfahre, es sei ja nicht einmal sein eigenes Auto gewesen. Nach dem Anhalten seien die Scheinwerfer weg gewesen und dann sei er wieder losgefahren. Ein paar Sekunden später sei das Zeichen «Polizei» gekommen. Der Polizist B.\_\_\_\_\_ habe bei der Kontrolle selber gesagt, er könne nicht 100% sicher sagen, ob er die Scheinwerfer eingeschaltet gehabt habe und falls ja, täte es ihm leid. Er habe keine andere Wahl gehabt, als anzuhalten. Er habe das andere Auto wegen der doppelten Sicherheitslinie auch nicht überholen lassen können. Da der Polizist die Nebellichter nicht auf sich bezogen habe, hätte auch die Warnblinkanlage nichts genutzt. Die Scheinwerfer seien beim Patrouillenfahrzeug höher gewesen als bei anderen Autos (pag. 168 f. Z. 28 ff.). Auf Frage, wie er geblendet worden sei, erklärte der Beschuldigte, es habe vom Innenspiegel zurückgeblendet und von hinten sei «unglaublich viel Licht gekommen», so dass er nach vorne praktisch nichts mehr gesehen habe. Auch von den Aussenspiegeln und von hinten sei unglaublich grelles Licht gekommen (pag. 169 Z. 28 ff.). Zur Geschwindigkeit gab der Beschuldigte an, er habe normal beschleunigt und sei danach langsamer geworden. Er sei maximal 80 km/h gefahren. Das hintere Auto habe aufgeschlossen, dann sei er langsamer geworden. Er sei vielleicht noch 60 km/h gefahren und habe danach abgebremst. Er habe nicht extrem schwach gebremst, aber eine Vollbremsung habe er nicht gemacht (pag. 169 Z. 40 ff.). Die Distanz zum hinteren Auto könne er nicht einschätzen (pag. 170 Z. 5). Er habe so gebremst, wie wenn man auf eine Ampel zufahre, wenn man diese von weitem sehe und dann bremse (pag. 170 Z. 14). Er habe keine Alternative gesehen als anzuhalten (pag. 170 Z. 24). Auf Nachfrage zur geltend gemachten Blendung schilderte der Beschuldigte, wenn man von hinten voll geblendet werde, habe das auch einen Einfluss auf das Nachvorneschauen. Wenn man von hinten wirklich extrem stark geblendet werde, sehe man auch nach vorne nichts mehr. Und dieser Wagen sei etwas höher gewesen als sein eigener (pag. 171 Z. 14 ff.). Das Verstellen des Innenspiegels hätte nicht gereicht (pag. 171 Z. 33). Das Bremsmanöver habe sich ereignet, bevor es nach der Auffahrt in C.\_\_\_\_\_ in die enge Kurve und dann in

6 die gerade Strecke gehe, dort vorne dran (pag. 171 Z. 36 ff.). Er sei ein älteres Auto gefahren, in dem man relativ tief sitze. Der Rückspiegel habe keine Kippfunktion, aber von Hand könne man ihn umstellen (pag. 172 Z. 7 ff.). Er könne nicht mehr sagen, wie nahe das andere Auto gewesen sei, aber dieses sei immer näher gekommen und je näher es gewesen sei, desto mehr geblendet habe es. Er [das Patrouillenfahrzeug] sei aber sicher nicht so nahe gewesen, dass er die Lichter nicht mehr gesehen hätte, wobei die Scheinwerfer so weit oben gewesen seien, dass diese selbst dann durch die Scheibe geblendet hätten, wenn das andere Auto ihm an der Stosstange gefahren wäre (pag. 172 Z. 22 ff.).

## **E. 9.2**

Aussagen des Zeugen B.\_\_\_\_\_ Der Zeuge B.\_\_\_\_\_, Lenker des Patrouillenfahrzeugs, gab an der Berufungsverhandlung vom 7. Dezember 2022 an, er sei

mit einer Kollegin in einem zivilen Fahrzeug in C. \_\_\_\_\_ auf die A6 gefahren. Dort habe das vor ihm fahrende Auto die Nebellichter ein- und ausgeschaltet. Darauf habe er nicht reagiert. Dann habe das Auto angehalten bis zum Stillstand. Wie er sich erinnern könne, habe er recht stark bremsen müssen, damit es nicht gefährlich geworden sei. Sie hätten dann die Matrix «Stopp Polizei» runtergelassen und er habe aussteigen wollen, um zu schauen, was das Problem sei. Das Auto sei aber weitergefahren und habe in D. \_\_\_\_\_ angehalten, wo die Kontrolle stattgefunden habe (pag. 161 Z. 23 ff.). Er sei kurz vorher auf die Autostrasse gekommen, habe also beschleunigt. Er achte immer darauf, bereits vor dem Auffahren die Geschwindigkeit schon zu erreichen, er sei also vermutlich mit 80-100 km/h gefahren. Er könne nicht mehr sagen, mit welcher Geschwindigkeit er gefahren sei, als er das Bremsmanöver habe einleiten müssen (pag. 162 Z. 3). Den genauen Abstand zum Beschuldigten könne er nicht mehr sagen, er habe aber sicher einen genügenden Abstand gehabt, ansonsten er nicht rechtzeitig hätte bremsen können (pag. 162 Z. 15). Die Bremsung sei sehr unerwartet gekommen. Auf einer Strasse, auf der man 100 km/h fahre, erwarte man nicht, dass die Person davor so stark bis zum Stillstand bremsen. Als er bemerkt habe, dass der Beschuldigte bremsen und wirklich sehr viel langsamer geworden sei, habe er sehr stark bremsen müssen (pag. 162 Z. 21 ff.). Er könne sich nicht erklären, warum der Beschuldigte die Nebelschlusslichter ein- und wieder ausgeschaltet habe (pag. 162 Z. 31). Nach seiner Erinnerung habe er die Fernlichter zur fraglichen Zeit nicht eingeschaltet gehabt. Er wisse, dass er sie vorher mal eingeschaltet und dann wieder rausgenommen habe und könne sich nicht daran erinnern, sie danach wieder eingeschaltet zu haben (pag. 162 Z. 34 ff. und pag. 165 Z. 5 ff.). Auf Vorhalt des Anzeigerapports, wonach nicht abschliessend beantwortet werden könne, ob das Fernlicht eingeschaltet gewesen sei, gab er an, das sei korrekt. Er könne nicht abschliessend sagen, ob er nicht doch diesem Hebel angekommen sei und das Fernlicht eingeschaltet gewesen sei. Das tue aber seiner Meinung nach nichts zur Sache (pag. 162 Z. 38 ff.). Es sei sehr gut möglich, dass auch die normalen Scheinwerfer des Patrouillenfahrzeugs den Beschuldigten geblendet hätten, das sei ein höheres Auto. Wenn er sich erinnere, sei der Beschuldigte eine J. \_\_\_\_\_ gefahren, jedenfalls ein tieferes Auto. Es könne gut sein, dass diese Lichter blenden würden (pag. 163 Z. 3 ff.). Er habe keine äusseren Anhaltspunkte wahrgenommen, die beim Beschuldigten zur Bremsung hätten führen können. Es habe nichts darauf hingedeutet, dass mit dem Auto etwas nicht

7 gut gewesen wäre (pag. 163 Z. 17). Das Betätigen der Nebelschlusslichter sei eher ein Lichthupen gewesen (pag. 163 Z. 30). Das Bremsmanöver habe vor der Kurve stattgefunden, 200 bis 500 Meter nach der Einspurstrecke (pag. 163 Z. 33 f. und pag. 164 Z. 12). Es habe dort ein Tor im Wildzaun (pag. 164 Z. 13). Er könne nicht sagen, ob der von ihm gelenkte E. \_\_\_\_\_ (Automodell) eine automatische Fernlichtfunktion gehabt habe. Selbst wenn es eine solche Funktion gegeben habe, gehe er davon aus, dass diese nicht eingeschaltet gewesen sei, weil er sich daran erinnere, dass er das Fernlicht vorher manuell bedient habe und weil das Licht bei allen Patrouillenfahrzeugen auf «eingeschaltet», nicht auf «automatisch», gestellt sei (pag. 164 Z. 22 ff.). Als er angehalten habe, habe er die Tür bereits geöffnet und einen Fuss draussen gehabt. In dem Moment sei der Beschuldigte weitergefahren. Der Motor des Patrouillenfahrzeugs habe sich selber abgestellt beim Anhalten (pag. 164 Z. 32 ff.). Auf Frage des Beschuldigten gab der Zeuge an, er habe das Bedienen der Nebellichter wahrgenommen und nicht als normal angeschaut, es habe ihn aber nicht besonders irritiert. Er habe es einfach zu Kenntnis genommen (pag. 165 Z. 14 ff.).

## **E. 10**

stark» habe bremsen müssen (pag. 161 Z. 30). Die Bremsung sei sehr unerwartet gekommen (pag. 162 Z. 21 ff.). Der Beschuldigte gab demgegenüber zunächst an, er habe keinesfalls stark, aber auch nicht extrem langsam abgebremst (pag. 42 Z. 64 f.). An der Hauptverhandlung sagte er, er habe «normal» gebremst und auf keinen Fall eine Vollbremsung gemacht (pag. 72 Z. 6). Auf Vorhalt des Berichts vom 18. Oktober 2021 erwiderte er: «Stark ist relativ. Es gibt dazu keine genaue Definition. Für mich war es halbwegs ein normales Abbremsen. Er war wohl nicht darauf gefasst» (pag. 72 Z. 14 f.). Er habe nie gesagt, dass es nicht gefährlich gewesen sei, aber was hinter ihm gewesen sei, sei ebenfalls gefährlich gewesen (pag. 72 Z. 24 f.). An der Berufungsverhandlung schilderte er, er habe nicht «extrem stark gebremst» (pag. 168 Z. 42). An anderer Stelle gab er an, er habe nicht «extrem schwach gebremst, schon abgebremst», aber eine Vollbremsung habe er nicht gemacht (pag. 169 Z. 43 f.). Er habe gebremst, wie man bremse, wenn man von weitem eine Ampel sehe und dann bremse. Er habe dabei so viel Distanz zurückgelegt, wie wenn man bei 60 km/h «normal» bremse (pag. 170 Z. 8 ff.). Diese Schilderungen des Zeugen blieben im Verlauf des Verfahrens inhaltlich absolut konstant. Er verzichtete darauf, den Beschuldigten übermässig zu belasten und machte deutlich, dass es sich zwar um eine starke, brüske Bremsung, nicht aber um eine Vollbremsung gehandelt habe. Gründe für eine falsche Beschuldigung durch B.\_\_\_\_\_ sind nicht ersichtlich. Auch der Beschuldigte betonte, dass er keine Vollbremsung vorgenommen habe. Im Weiteren schwankten seine Angaben zwischen «nicht extrem langsam» über «normales Abbremsen» bis hin zu «normal Bremsen, wie wenn man mit 60 km/h von weitem eine Ampel sieht». Aufgrund der präzisen und konstanten Angaben des Zeugen erachtet es die Kammer als erstellt, dass der Beschuldigte eine starke, brüske Bremsung vorgenommen hat. Dafür spricht auch, dass das Bremsmanöver des Beschuldigten eine unmittelbare und rasche Reaktion des hinter ihm fahrenden Polizeibeamten verlangte, um einen Auffahrunfall zu verhindern. Die These des Beschuldigten, wonach dieser stark habe bremsen müssen, weil er auf ein Bremsen nicht gefasst gewesen sei, findet in den Akten keine Stütze: Auf ein Abbremsen des vorderen Fahrzeuges muss der hintere Fahrzeuglenker grundsätzlich jederzeit gefasst sein, mithin auch auf ein starkes Abbremsen. Es gibt in den Schilderungen des Beschuldigten und des Zeugen keine Hinweise darauf, dass B.\_\_\_\_\_ im Moment der Bremsung in seiner Reaktion eingeschränkt gewesen wäre. Im Gegenteil: Dieser hatte das vor ihm fahrende Auto offenbar aufmerksam beobachtet, ansonsten er das Betätigen des Nebelschlusslichts nicht zur Kenntnis genommen hätte. Dieses Ergebnis stimmt denn auch überein mit den zumindest grob schätzbaren Geschwindigkeiten: Der Beschuldigte gab an der Hauptverhandlung an, er sei zu Beginn 100 km/h gefahren, danach sicher nicht mehr. Das Patrouillenauto sei immer näher gekommen, da er langsamer gefahren sei (pag. 71 Z. 32 f.). An der Berufungsverhandlung schilderte er, er habe normal beschleunigt und sei dann langsamer geworden. Er sei nicht auf 100 km/h gewesen, das Maximum sei 80 km/h gewesen. Das andere Auto habe aufgeschlossen, er sei dann langsamer geworden. Er sei vielleicht noch 60 km/h gefahren, als er abgebremst habe (pag. 169).

### **E. 10.1**

Blendung durch das Patrouillenfahrzeug Dem Anzeigerapport lässt sich entnehmen, dass nicht abschliessend beurteilt werden könne, ob das Fernlicht des Patrouillenfahrzeugs eingeschaltet gewesen sei (pag. 2). Im Berichtsrapport vom 18. Oktober 2021, verfasst

mithin 10 Monate nach dem zu beurteilenden Vorfall, hielt der betroffene Polizeibeamte fest, dass er sagen könne, vorher durch F. \_\_\_\_\_ gefahren und dann via G. \_\_\_\_\_ (Strasse) auf den H. \_\_\_\_\_ (Strasse) nach C. \_\_\_\_\_ gefahren zu sein. Dort habe er das Fernlicht eingeschaltet gehabt. Es hätten sich keine anderen Verkehrsteilnehmer auf der Strasse befunden. Er sei auf den I. \_\_\_\_\_ (Strasse) eingebogen. Da dort die Strassen beleuchtet gewesen seien, habe er das Fernlicht wieder ausgeschaltet. Von dort sei er dann auf die Hauptstrasse von C. \_\_\_\_\_ gefahren und dieser bis zur Einfahrt auf die Autostrasse gefolgt. Das Fernlicht habe er nicht mehr eingeschaltet (pag. 45). Anlässlich der Berufungsverhandlung bestätigte er diese Erinnerung, bejahte aber zugleich auch die Angaben im Anzeigerapport: Er könne nicht abschliessend sagen, ob er nicht doch diesem Hebel angekommen sei und das Fernlicht eingeschaltet gewesen sei (pag. 162 Z. 38 ff.). Dem Grundsatz nach ist festzuhalten, dass Polizeibeamte bei ihrer Patrouillentätigkeit ein geschultes Auge für den Verkehr und die Verkehrsteilnehmer haben. Ausserdem verfügen sie über viel Erfahrung beim Beobachten anderer Verkehrsteilnehmender sowie beim Einschätzen von konkreten Verkehrssituationen. Schliesslich wird von ihnen eine Vorbildfunktion erwartet. Dies trifft auch auf den Zeugen B. \_\_\_\_\_ zu, der im Tatzeitpunkt seit dreieinhalb Jahren bei der mobilen Polizei stationiert war und somit über viel Erfahrung verfügte im Umgang mit auffälligen Verkehrssituationen (pag. 163 Z. 42). Die Aussagen von B. \_\_\_\_\_ sind sodann differenziert und detailgetreu, sofern er sich noch an die Ereignisse erinnern konnte. Erinnerungslücken oder Spekulationen deklarierte der Zeuge konsequent, so dass prinzipiell von einer hohen Zuverlässigkeit seiner Angaben ausgegangen

8 werden kann. Aufgrund dieses Aussageverhaltens und der geschilderten Erfahrung ist naheliegend, dass dem Zeugen oder seiner Beifahrerin aufgefallen wäre, wenn auf einer dunklen Strasse ohne Beleuchtung (pag. 166 Z. 4) das Fernlicht gebrannt hätte. Dennoch hielt B. \_\_\_\_\_ kurz nach dem Tatzeitpunkt im Anzeigerapport fest, es könne nicht abschliessend beurteilt werden, ob das Fernlicht des Patrouillenfahrzeugs eingeschaltet gewesen sei. An der Berufungsverhandlung bestätigte er diese Aussage als korrekt. Er könne nicht ausschliessen, dass das Fernlicht entgegen seiner Erinnerung im Tatzeitpunkt eingeschaltet gewesen sei. Dazu passt die Aussage des Beschuldigten, wonach B. \_\_\_\_\_ anlässlich der Polizeikontrolle gesagt habe, falls er die Fernlichter eingeschaltet gehabt habe, täte es ihm leid (pag. 41 Z. 53). Angesichts dieser Aussagen und insbesondere des tatnahen Anzeigerapports bestehen trotz der geschilderten Zuverlässigkeit in den Angaben des Zeugen somit gewisse Zweifel, ob das Fernlicht tatsächlich ausgeschaltet war. Zu Gunsten des Beschuldigten wird deshalb davon ausgegangen, dass die Fernlichter des Patrouillenautos bis zum Stillstand der beiden Fahrzeuge brannten und in diesem Zeitpunkt durch die automatische Abschaltung des Motors ausgeschaltet wurden. Indessen hat die Kammer erhebliche Zweifel an der Darstellung des Beschuldigten, wonach er durch das Licht des Patrouillenfahrzeugs so stark geblendet worden sei, dass er nichts mehr gesehen habe. Es wird zwar aufgrund der Grössenverhältnisse der beiden Autos als plausibel erachtet, dass ausgehend von den Fernlichtern des Patrouillenfahrzeugs von hinten Licht in den Rück- und in die Aussenspiegel des Beschuldigten fiel. Die Schilderung des Beschuldigten, wonach er «extrem stark geblendet» worden sei und praktisch nichts mehr gesehen habe, ist hingegen mit den weiteren bekannten Sachverhaltselementen nicht vereinbar. Aufgrund der Positionen der Fahrzeuge konnte eine effektive Blendung höchstens über den (verstellbaren) Rückspiegel erfolgen, eine Lichteinwirkung von vorne gab es nicht. Eine allumfassende Blendung mit erheblicher Einschränkung der

Sichtverhältnisse kann somit bereits aufgrund der relativ kleinen Lichtquelle des Rückspiegels ausgeschlossen werden. Auch in den weiteren Schilderungen des Beschuldigten zu den Lichtverhältnissen und der Position der Fahrzeuge gibt es Ungereimtheiten, die auf Übertreibungen hindeuten: So gab er an, das Patrouillenfahrzeug sei immer näher gekommen und habe mehr geblendet, je näher es gekommen sei (pag. 173 Z. 21 ff.). Da das Patrouillenfahrzeug nach der Bremsung des Beschuldigten rechtzeitig anhalten konnte, ist jedoch ausgeschlossen, dass die beiden Fahrzeuge besonders nah aufeinander fuhren. Auch hinsichtlich der Stelle, an der sich das Bremsmanöver ereignete, machte der Beschuldigte unterschiedliche Angaben: Am 28. September 2021 und an der Hauptverhandlung gab er an, er habe erst nach der Kurve auf der geraden Strecke nichts mehr gesehen (pag. 42 Z. 84 ff. und pag. 71 Z. 18 ff.). An der Berufungsverhandlung sagte er, das Bremsmanöver habe vor der Kurve stattgefunden (pag. 171 Z. 36 ff.), was mit den Angaben des Zeugen übereinstimmt (pag. 164 Z. 12). Ein weiterer Hinweis darauf, dass die Sichtverhältnisse des Beschuldigten nicht so stark eingeschränkt waren, wie vorgebracht, ist das Betätigen der Nebelschlusslichter: Es war dem Beschuldigten offenbar möglich, die Nebelschlusslichter zu finden und zu betätigen, obwohl diese Lichter vergleichsweise selten gebraucht werden und nicht ohne weiteres ertastet werden

9 können. Im Ergebnis mag das helle Licht von hinten den Beschuldigten gestört haben, seine Sicht gegen vorne wurde dadurch jedoch nicht massgeblich beeinträchtigt.

#### **E. 10.2**

Reaktion und Reaktionsmöglichkeiten des Beschuldigten Als erste Reaktion auf die als störend empfundene Lichteinwirkung schaltete der Beschuldigte unbestrittenermassen mehrfach (wie ein Lichthupen) die Nebelschlusslichter ein und aus, obwohl es nicht neblig war. Als das Patrouillenfahrzeug nicht reagierte, führte der Beschuldigte ein Bremsmanöver durch. Konfrontiert mit der Möglichkeit, den Innenspiegel zu verstellen, um dem blendenden Licht von hinten auszuweichen, antwortete der Beschuldigte, dies hätte nicht gereicht (pag. 171 Z. 33). Zudem gab er an, der Rückspiegel im gefahrenen Auto habe keine Kippfunktion, mit der eine Blendung verhindert werden könne. Er bejahte hingegen, dass sich der Rückspiegel von Hand umstellen lasse (pag. 172 Z. 12 ff.). Weshalb der Beschuldigte von dieser Möglichkeit nicht Gebrauch machte, ging aus seinen Aussagen nicht hervor. Zur Möglichkeit, den Warnblicker zu betätigen, gab der Beschuldigte an der Hauptverhandlung an, dies sei ihm nicht in den Sinn gekommen, das wäre vielleicht auch eine Möglichkeit gewesen (pag. 72 Z. 17 ff.). An der Berufungsverhandlung stellte er sich sodann auf den Standpunkt, dass auch der Warnblinker nichts genutzt hätte, da B. \_\_\_\_\_ das Nebelschlusslicht nicht auf sich bezogen habe (pag. 169 Z. 13 ff.). Dem Beschuldigten wären mit dem Verstellen des Rückspiegels oder dem Betätigen des Warnblinkers verschiedene Handlungsalternativen zur Verfügung gestanden, um adäquat auf das störende Licht von hinten zu reagieren. Es gibt weder in den Aussagen des Beschuldigten noch in den weiteren Beweismitteln Hinweise darauf, dass diese Handlungsalternativen konkret nicht hätten umgesetzt werden können. Zumal der Beschuldigte seit dem Jahre 1985 den Führerausweis hat und sich bisher im Strassenverkehr nichts hat zu Schulden kommen lassen, mithin als erfahrener Fahrzeuglenker bezeichnet werden kann (pag. 2, pag. 70 Z. 43 und pag. 167 Z. 32 ff.). Den Aussagen des Beschuldigten ist vielmehr zu entnehmen, dass er die naheliegenden Reaktionsmöglichkeiten wie das Verstellen des Spiegels, das Betätigen des Warnblinkers oder auch ein leichtes Nachvornebeugen schlicht nicht in Betracht gezogen hatte (vgl. pag.

42 Z. 80, pag. 71 Z. 37 und pag. 171 Z. 27 ff.). Demnach hatte der Beschuldigte auch nicht begründeten Anlass, die Nebelschlusslichter mehrfach ein- und wieder auszuschalten.

### **E. 10.3**

Art und Weise der Bremsung Schliesslich ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, dass es sich bei der Bremsung durch den Beschuldigten bis zum Stillstand um eine starke, mithin bruske Bremsung gehandelt hat. Ein erster Hinweis darauf befindet sich im Anzeigerapport vom 13. Januar 2021, in dem B.\_\_\_\_\_ beschrieb, der Beschuldigte habe stark bis zum Stillstand abgebremst, woraufhin er ebenfalls stark abbremsen müsse, um eine Kollision zu verhindern (pag. 1). Auch im Berichtsrapport vom 18. Oktober 2021 wurde die Bremsung als stark und brusk beschrieben, wenn auch nicht als Vollbremsung (pag. 45). An der Berufungsverhandlung bestätigte B.\_\_\_\_\_, dass er «recht

### **E. 11**

Erstellter Sachverhalt Der Beschuldigte fuhr am 4. Dezember 2020, ca. 20:05 Uhr, in C.\_\_\_\_\_ mit seinem Personenwagen auf der Autostrasse A6 Richtung D.\_\_\_\_\_ und fühlte sich von den Fernlichtern des hinter ihm fahrenden, zivilen Patrouillenfahrzeugs gestört. Er schaltete daraufhin mehrfach die Nebelschlusslichter ein- und aus und bremste sein Fahrzeug schliesslich stark, brusk und bis zum Stillstand ab. Das hinter ihm fahrende Patrouillenfahrzeug wurde dadurch ebenfalls zu einem starken Bremsmanöver veranlasst.

### **III. Rechtliche Würdigung**

### **E. 12**

Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, mithin ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit (BGE 131 IV 133 E. 3.2 mit Hinweisen). Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (BGE 142 IV 93 E. 3.1 mit Hinweisen). Rücksichtslosigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist bloss mit Zurückhaltung anzunehmen. Insbesondere darf nicht unbesehen von einer objektiven auf eine subjektiv schwere Verkehrsregelverletzung geschlossen werden. Nicht jede Unaufmerksamkeit, die wegen der Schwere des Erfolgs objektiv als gravierende Verletzung der Vorsichtspflicht zu betrachten ist, wiegt auch subjektiv schwer (BGE 142 IV 93 E. 3.1 mit Hinweisen). Ist nur eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt, gelangt nicht Art. 90 Abs. 2 SVG, sondern Art. 90 Abs. 1 SVG (einfache Verkehrsregelverletzung) zur Anwendung.

### **E. 12.1**

Allgemeines Eine grobe Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG begeht, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. In objektiver Hinsicht setzt die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung eine ernsthafte Gefährdung der Verkehrssicherheit voraus. Dabei genügt eine erhöhte abstrakte Gefährdung. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur zur Erfüllung des Tatbestands von Art. 90 Abs. 2 SVG, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahe liegt (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2 je mit Hinweisen).

## **E. 12.2**

Konkrete Verkehrsregeln Der Fahrzeuglenker, der anhalten will, hat gemäss Art. 37 Abs. 1 SVG nach Möglichkeit auf die nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen.

Fahrzeuge dürfen dort nicht angehalten oder aufgestellt werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten. Wo möglich sind sie auf Parkplätzen aufzustellen (Art. 37 Abs. 2 SVG). Präzisiert wird die Verhaltensweise der Fahrzeuglenker hinsichtlich dem Hintereinanderfahren durch Art. 12 Abs. 2 Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11), der besagt, dass brüskes Bremsen und Halten nur gestattet sind, wenn kein Fahrzeug folgt und im Notfall (vgl. Fiolka, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.] Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 1. Auflage, Basel 2014 [nachfolgend: BSK SVG-Bearbeiter], N 6 zu Art. 37). Das Verhältnis der Pflichten eines Verkehrsteilnehmenden beim Hinterherfahren und beim Bremsen definierte das Bundesgericht in BGE 137 IV 326 E. 3.3.3 wie folgt: Für die Einhaltung des angemessenen Abstandes hat im Regelfall der Fahrer des hinteren Fahrzeugs zu sorgen (BGE 115 IV 248 E. 3a; BGE 81 IV 47 E. 3a und 302 E. 1; Urteil 6B\_451/2010 vom

## **E. 12.3**

Subsumtion

### **E. 12.3.1**

Objektiver Tatbestand Der Beschuldigte hat sein Fahrzeug auf einer Autostrasse durch eine brüske Bremsung zum Stillstand gebracht, obwohl hinter ihm ein weiteres Fahrzeug folgte. Er bringt dazu vor, er sei durch das Fernlicht des hinter ihm fahrenden Fahrzeugs geblendet gewesen und habe keine andere Wahl gehabt, als anzuhalten. Ansonsten wäre es zu einem Unfall gekommen. Er habe in «Notwehr» gehandelt. Zu prüfen ist demnach, ob sich der Beschuldigte im Sinne von Art. 12 Abs. 2 VRV in einem Notfall befunden hat, der ihm trotz dem hinter ihm fahrenden Fahrzeug ein brüskes Bremsen erlaubte. Im Rahmen der Beweiswürdigung wurde festgestellt, dass sich der Beschuldigte durch das Fernlicht des hinter ihm fahrenden Autos gestört fühlte. Gleichzeitig ist aber auch erstellt, dass mit dem Einschalten der Warnblinkanlage oder dem Verstellen des Innenspiegels wirksame Reaktionsmöglichkeiten bestanden hätten, um mit den störenden Lichtverhältnissen adäquat umzugehen. Es bestehen keine Hinweise, dass der Beschuldigte als erfahrener Fahrzeuglenker zu diesen Handlungen nicht im Stande gewesen wäre. Eine starke und unmittelbare Bremsung war deshalb nicht angezeigt. Es gibt auch keine Hinweise, wonach etwa ein Hindernis auf der Fahrbahn oder technische Probleme Anlass für eine Bremsung geboten hätten. Es lag demnach kein Notfall im Sinne von Art. 12 Abs. 2 VRV vor, der ein brüskes Bremsen gerechtfertigt hätte. Dieses Ergebnis steht im Einklang mit den Erwägungen des Bundesgerichts, wonach eine Blendung durch das Fernlicht des hinteren Autos kein Notfall im Sinne von Art. 12 Abs. 2 VRV darstellt (Urteil des Bundesgerichts 6B\_359/2017 vom 1. November 2017 E. 3.1): Bei einem zu dicht hinterherfahrenden Auto erhöht respektive begründet ein starkes, abruptes Bremsmanöver die Gefahr eines Auffahrunfalls, insbesondere auf der Überholspur, wo in der Regel höhere Geschwindigkeiten als auf der Normalspur gefahren werden. [...] Dass man durch das Licht respektive durch Fernlicht eines hinter einem fahrenden Personenwagens beim Blick in den (Rück-) Spiegel geblendet wird, ist eine alltägliche, wenn auch unangenehme, Verkehrssituation, die fast jeder Automobilist kennt. Eine normale und verkehrsadäquate Reaktion wäre gewesen, den Winkel des Innenspiegels mit dem extra hierfür angebrachten Hebel zu verstellen (oder nicht mehr in den Rückspiegel zu schauen). Die sogenannte

«Abblendfunktion» beendet das Blenden sofort, da das Licht des nachfolgenden Fahrzeugs in einem leicht veränderten Winkel gebrochen wird, ohne dass sich das Sichtfeld ändert. Ein bewusstes und abruptes Abbremsen auf der Überholspur bei dicht folgenden Verkehr ist keine nachvollziehbare oder erklärbare Reaktion auf Fernlicht «von hinten». Bei Art. 12 Abs. 2 VRV und Art. 37 Abs. 1 SVG handelt es sich gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung um wichtige Verkehrsregeln (Urteil des Bundesgerichts 6B\_560/2009 vom 10. September 2009 E. 3.3.2). Durch sein Bremsmanöver zwang der Beschuldigte das hinter ihm fahrende Auto ebenfalls zu einer starken Bremsung, ansonsten es bei einer Geschwindigkeit von ca. 80 km/h zu einer Auffahrkollision gekommen wäre. Mit seinem Verhalten hat

#### **E. 12.3.2**

**Subjektiver Tatbestand** Der Beschuldigte hat das beschriebene Bremsmanöver bewusst durchgeführt. Es war nicht die Folge einer pflichtwidrigen Unaufmerksamkeit. Es ist zwar nicht davon auszugehen, dass der Beschuldigte damit direkt beabsichtigte, eine Gefährdung zu schaffen oder gar einen Unfall zu provozieren. Mit seinem Verhalten ist er jedoch bewusst das Risiko eingegangen, dass das hinter ihm fahrende Fahrzeug nicht rechtzeitig oder falsch reagieren würde. So räumte er denn auch selber ein, dass sein Verhalten gefährlich war (pag. 72 Z. 24). Er war sich der Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise somit bewusst, hat aber keine Versuche unternommen, während seiner Handlung das Risiko eines Unfalls zumindest zu minimieren, etwa durch das Einschalten der Warnblinkanlage während der Bremsung. Sein Verhalten grenzt damit an Eventualvorsatz und ist als grobfahrlässig und rücksichtslos im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu bezeichnen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B\_560/2009 vom 10. September 2009 E. 3.3.2). Insbesondere bestehen auch keine Umstände, die sein Handeln in ein milderes Licht rücken würden: Wie bereits aufgezeigt, wären ihm verschiedene, adäquate und zumutbare Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung gestanden, um mit der als störend empfundenen Lichtsituation umzugehen. Er erfüllt damit auch den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG.

#### **E. 12.4**

**Fazit** Das Verhalten des Beschuldigten erfüllt den Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG. Rechtfertigungs- und Schuldausschlussgründe sind keine ersichtlich. Insbesondere lag keine Notwehrsituation vor. Der Beschuldigte wird der groben Verkehrsregelverletzung schuldig gesprochen. Eine Verurteilung wegen einfacher Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 1 SVG ist aufgrund der Verletzung wichtiger Verkehrsregeln, der konkreten Gefährdung des hinter ihm fahrenden Autos, das selber zu einer abrupten Bremsung bis zum Stillstand gezwungen wurde, und der rücksichtslosen, grobfahrlässigen Reaktion des Beschuldigten ausgeschlossen. 13. Widerhandlung gegen die Verkehrsregelverordnung Wer Vorschriften der VRV verletzt, wird, wenn keine andere Strafbestimmung anwendbar ist, nach Art. 96 VRV bestraft. Nebellichter und Nebelschlusslichter dürfen gemäss Art. 30 Abs. 4 VRV nur verwendet werden, wenn die Sicht wegen Nebels, Schneetreibens oder starken Regens erheblich eingeschränkt ist.

#### **E. 13**

nötigerweise plötzlich erfolgende Anhalten untersagt ist. Die Frage, ob das plötzliche Bremsen unnötigerweise erfolgt sei, kann dabei nicht generell, sondern nur im konkreten Fall unter Würdigung der Umstände entschieden werden (BGE 115 IV 248 E. 4c; 137 IV

326 E. 3.3.3; je mit Hinweisen).

#### **E. 14**

der Beschuldigte die genannten wichtigen Verkehrsregeln in gravierender Weise verletzt und zugleich eine ernsthafte und konkrete Gefahr für einen Unfall mit erheblichen Verletzungsfolgen geschaffen. Es ist lediglich der Aufmerksamkeit sowie dem Reaktionsvermögen von B. \_\_\_\_\_ zu verdanken, dass sich aufgrund der Bremsung kein Unfall ereignet hat. Der objektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG ist damit erfüllt.

#### **E. 15**

Allgemeine Grundlagen der Strafzumessung Für die Grundlagen der Strafzumessung wird auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen (pag. 95 f., S. 12f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Die Kammer orientiert sich bei ihrer Beurteilung an den Richtlinien für die Strafzumessung des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte vom 9. Dezember 2020 (nachfolgend: VBRS-Richtlinien). Darin werden sogenannte Referenzsachverhalte abgebildet, mit welchen der konkret zu beurteilende Sachverhalt verglichen werden kann. Ausgehend von der Referenzstrafe wird anhand der Tat- und Täterkomponenten die für den jeweiligen Fall angemessene Strafe bestimmt.

#### **E. 16**

Strafart und Strafrahmen Die grobe Verletzung von Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG stellt ein Vergehen nach Art. 10 Abs. 3 StGB dar und wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe sanktioniert. Der Strafrahmen reicht im vorliegenden Fall somit von 3 Tagen (Art. 40 Abs. 1 StGB) bis zu 3 Jahren Freiheitsstrafe. Wie noch zu zeigen sein wird, liegt die vorliegend auszusprechende Strafe deutlich unterhalb von 180 Strafeinheiten, womit eine Geldstrafe auszufällen ist (Art. 34 Abs. 1 StGB). Es sind vorliegend keine Gründe ersichtlich, welche ein Verlassen des ordentlichen Strafrahmens gebieten würden. Für die Widerhandlung gegen die Verkehrsregelverordnung ist gestützt auf Art. 96 VRV i.V.m. Art. 103 Abs. 1 SVG eine Busse auszusprechen.

#### **E. 17**

Geldstrafe für die grobe Verkehrsregelverletzung

##### **E. 17.1**

Tatverschulden

##### **E. 17.1.1**

Objektive Tatkomponente Bei Gefährungsdelikten – wie der groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG – ist das Mass der Gefährdung ein wesentliches Merkmal der Strafzumessung, wobei aufgrund des Doppelverwertungsverbots nicht die Gefährdung als solche, die ein Tatbestandsmerkmal bildet, sondern immer nur deren Ausmass zu berücksichtigen ist (vgl. Mathys, Leitfaden Strafzumessung, 2. Auflage, Basel 2019, N 98; Wiprächtiger/Keller, in: Niggli/Wiprächtiger [Hrsg.], Basler Kommentar Strafrecht, 4. Auflage, Basel 2018 [nachfolgend: BSK StGB-Bearbeiter], N 92 zu Art. 47). Vorliegend ist es zu einer konkreten Gefährdung eines anderen Verkehrsteilnehmers gekommen: Das nachfolgende Patrouillenfahrzeug musste ein starkes Bremsmanöver einleiten, um eine Auffahrkollision zu vermeiden. Das Ausbleiben eines Unfalls ist allein der Aufmerksamkeit und dem

Reaktionsvermögen des hinteren Fahrzeuglenkers zu zuschreiben. Eine tatsächliche Auffahrkollision hätte erhebliche Rechtsgutsverletzungen zur Folge haben können. Zu beachten ist jedoch auch, dass grundsätzlich alle Fahrzeuglenker jederzeit auf ein Bremsmanöver des vorderen Autos gefasst sein müssen. Die Gefährdung des Rechtsguts ist deshalb zu relativieren. In der Art und Weise der Tatbegehung sind sodann keine besonders verwerflichen Elemente zu erkennen, die das Verschulden erhöhen würden. Das objektive Tatverschulden ist als leicht zu bezeichnen.

#### **E. 17.1.2**

Subjektives Tatverschulden Der Beschuldigte hat grobfahrlässig gehandelt, was verschuldensmindernd zu berücksichtigen ist. Im Weiteren sind keine besonderen Beweggründe, Motive oder Ziele ersichtlich, die verschuldenserhöhend oder verschuldensreduzierend zu beurteilen wären. Dass der Beschuldigte aus «Notwehr» gehandelt haben will, ist in Anbetracht seiner unbehilflichen Verhaltensweise nicht zu seinen Gunsten zu werten. Wie bereits ausgeführt, wäre die grobe Verletzung der Verkehrsregeln ohne Weiteres vermeidbar gewesen, indem der Beschuldigte die naheliegenden Reaktionen (Warnblinker einschalten, Rückspiegel verstellen) vorgenommen hätte.

#### **E. 17.1.3**

Fazit Insgesamt ist das Tatverschulden nach dem Gesagten als leicht zu beurteilen. Die VBRS-Richtlinien sehen bei einer groben Verkehrsregelverletzung eine Strafe ab 12 Strafeinheiten sowie eine allfällige Verbindungsbusse zwischen CHF 300.00 und CHF 500.00 vor (S. 7 der VBRS-Richtlinien). Aufgrund der Tatsache, dass der Beschuldigte zwar eine konkrete Gefahrensituation geschaffen, dabei aber lediglich grobfahrlässig gehandelt hat, erachtet es die Kammer als vertretbar, die Strafe gemäss den VBRS-Richtlinien auf 12 Strafeinheiten anzusetzen.

#### **E. 17.2**

Täterkomponenten Betreffend Vorleben und persönliche Verhältnisse des Beschuldigten wird auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen (pag. 97, S. 14 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung). Demnach sind keine strafferhöhende oder strafmindernde Umstände erkennbar. Oberinstanzlich haben sich diesbezüglich keine Veränderungen ergeben: Der Beschuldigte ist weiterhin nicht vorbestraft und sein Leumund ist nicht zu beanstanden (pag. 141 und pag. 157). Aufgrund deshängigen Strafverfahrens droht ihm erstmals ein Administrativverfahren (pag. 126 ff.). Auch sein Verhalten nach der Tat und im Strafverfahren ist nicht zu bemängeln und damit als neutral zu gewichten. Der Beschuldigte weist keine zu berücksichtigende Strafempfindlichkeit auf. Die Täterkomponenten werden insgesamt als neutral bewertet.

#### **E. 17.3**

Strafart Bei einer Strafe von bis zu 180 Strafeinheiten ist in der Regel eine Geldstrafe auszusprechen (Art. 34 Abs. 1 StGB). Das Gericht kann gemäss Art. 41 Abs. 1 StGB statt auf eine Geldstrafe auf eine Freiheitsstrafe erkennen, wenn eine solche geboten erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten oder eine Geldstrafe voraussichtlich nicht vollzogen werden kann. Der Beschuldigte ist nicht vorbestraft. Es ist nicht davon auszugehen, dass aus spezialpräventiven Gründen nur eine Freiheitsstrafe geeignet ist, um ihn von künftigen Delikten abzuhalten. Weiter lebt der Beschuldigte zwar in bescheidenen finanziellen Verhältnissen, was aber den Vollzug einer

Geldstrafe nicht verunmöglicht. Es ist eine Geldstrafe auszusprechen.

#### **E. 17.4**

**Tagessatzhöhe** Die Kammer bestimmt die Höhe des Tagessatzes nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum (Art. 34 Abs. 2 Satz 3 StGB). Basierend auf dem «Erhebungsformular wirtschaftliche Verhältnisse» beträgt das monatliche Nettoeinkommen des Beschuldigten rund CHF 2'900.00, bei monatlichen Auslagen von mindestens CHF 1'890.00 (pag. 62). Anlässlich der Berufungsverhandlung gab er an, er erhalte eine Rente von ca. CHF 2'000.00 sowie Ergänzungsleistungen von aktuell CHF 800.00 pro Monat (pag. 168 Z. 3 ff.). Da sich der Beschuldigte damit im Bereich des Existenzminimums bewegt, wird das Einkommen zunächst um 50% und danach im Sinne eines Pauschalabzugs für Krankenkasse, Steuern etc. um weitere 20% herabgesetzt (BGE 134 IV 60 E. 8.4). Dies ergibt eine Tagessatzhöhe von CHF 30.00.

#### **E. 17.5**

**Bedingter oder unbedingter Vollzug** Wenn eine unbedingte Strafe nicht notwendig erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten, so schiebt das Gericht den Vollzug einer Geldstrafe oder einer Freiheitsstrafe von höchstens zwei Jahren in der Regel auf (Art. 42 Abs. 1 StGB). Schiebt das Gericht den Vollzug einer Strafe ganz oder teilweise auf, so bestimmt es dem Verurteilten gemäss Art. 44 Abs. 1 StGB eine Probezeit von zwei bis fünf Jahren. Für die Dauer der Probezeit kann

#### **E. 17.6**

**Verbindungsbusse** Gemäss Art. 42 Abs. 4 StGB kann eine bedingte Strafe mit einer Busse nach Art. 106 StGB verbunden werden. Mit der Verbindungsstrafe soll die Möglichkeit geschaffen werden, im Bereich der Massendelinquenz eine spürbare Sanktion zu verhängen (BGE 134 IV 60 E. 7.3.1). Die Bestimmung dient in erster Linie dazu, die Schnittstellenproblematik zwischen der Busse (für Übertretungen) und der bedingten Geldstrafe (für Vergehen) zu entschärfen (Botschaft zur Änderung des Strafgesetzbuches vom 29. Juni 2005, BBl 2005 4689, S. 4699 ff. und S. 4705 ff.). Zudem trägt die unbedingte Verbindungsstrafe dazu bei, das unter spezial- und generalpräventiven Gesichtspunkten eher geringe Drohpotential der bedingten Geldstrafe zu erhöhen. Dem Verurteilten soll ein Denkkzettel verpasst werden können, um ihm (und soweit nötig allen anderen) den Ernst der Lage vor Augen zu führen und zugleich zu demonstrieren, was bei Nichtbewährung droht (Bommer, Die Sanktionen im neuen AT StGB – ein Überblick, in: Heer [Hrsg.], Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches, Bern 2007, S. 35). Um dem akzessorischen Charakter der Verbindungsstrafe gerecht zu werden, erscheint es sachgerecht, ihre Obergrenze grundsätzlich auf einen Fünftel beziehungsweise 20% festzulegen. Abweichungen sind im Bereich tiefer Strafen denkbar, um sicherzustellen, dass der Verbindungsstrafe nicht eine lediglich symbolische Bedeutung zukommt (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4). Die angesprochene Schnittstellenproblematik zeigt sich auch vorliegend: Indem der Beschuldigte mit einer bedingten Geldstrafe belegt wird, wirkt sich die Sanktion weniger spürbar aus, als wenn (etwa aufgrund eines Schuldspruchs wegen einfacher Verkehrsregelverletzung) eine Busse ausgesprochen worden wäre. Es ist deshalb angezeigt, im Sinne eines «Denkkzettels» von den insgesamt 12 Strafeinheiten zwei Strafeinheiten als Verbindungsbusse auszusprechen. Wie die Vorinstanz zurecht begründet hat, wird die

Verbindungsbusse dabei auf ein Minimum von CHF 200.00 erhöht, um der Verbindungsbusse den gebotenen Strafcharakter zu verleihen.

#### **E. 17.7**

Fazit Der Beschuldigte wird demzufolge zu einer bedingten Geldstrafe von 10 Tagessätzen à CHF 30.00, ausmachend CHF 300.00, verurteilt, bei einer Probezeit von zwei Jahren. Es wird weiter eine Verbindungsbusse von CHF 200.00 ausgesprochen. Die Ersatzfreiheitsstrafe wird – entsprechend den zwei Strafeinheiten – auf zwei Tage festgesetzt. Zuzufolge des geltenden Verschlechterungsverbots (Art. 391 Abs. 2 StPO) bleibt es der Kammer verwehrt, eine – allenfalls durchaus denkbare – höhere Strafe festzulegen.

#### **E. 18**

das Gericht Bewährungshilfe anordnen und Weisungen erteilen (Art. 44 Abs. 2 StGB). Der Beschuldigte weist, wie ausgeführt, keine Vorstrafen auf und genießt einen tadellosen Leumund. Eine günstige Prognose ist demnach ohne weiteres zu vermuten, weshalb dem Beschuldigten der bedingte Strafvollzug zu gewähren ist. Die Probezeit wird auf zwei Jahre festgelegt.

#### **E. 19**

Erste Instanz Fällt die Rechtsmittelinstanz selber einen neuen Entscheid, so befindet sie darin auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung (Art. 428 Abs. 3 StPO). Die beschuldigte Person trägt die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte wurde vor oberer Instanz erneut schuldig gesprochen. Er hat daher die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von insgesamt CHF 1'850.00 (inkl. schriftlicher Begründung) zu tragen.

#### **E. 20**

VII. Dispositiv Die 2. Strafkammer erkennt: I. A. \_\_\_\_\_ wird schuldig erklärt

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