

BS_APPELLATIONSGERICHT SB.2021.96 vom 20. September 2022

BS Appellationsgericht, 2022-09-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_SB.2021.96

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT SB.2021.96 du 20 septembre 2022

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT SB.2021.96 del 20 settembre 2022

Erwägungen

E. 1

1.1 Nach Art. 398 Abs. 1 der Strafprozessordnung (StPO, SR 312.0) ist die Berufung gegen Urteile erstinstanzlicher Gerichte zulässig, mit denen das Verfahren ganz oder teilweise abgeschlossen wird, was vorliegend der Fall ist. Zuständiges Berufungsgericht ist nach § 88 Abs. 1 und § 92 Abs. 1 Ziff. 1 des Gerichtsorganisationsgesetzes (GOG, SG 154.100) ein Dreiergericht des Appellationsgerichts. Der Berufungskläger ist vom angefochtenen Urteil berührt und hat ein rechtlich geschütztes Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung, sodass er gemäss Art. 382 Abs. 1 StPO zur Erklärung der Berufung legitimiert ist. Auf das form- und fristgerecht eingereichte Rechtsmittel ist daher einzutreten.

1.2 Gemäss Art. 398 Abs. 3 StPO können mit der Berufung Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung und Missbrauch des Ermessens, Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung, die unvollständige oder unrichtige Feststellung des Sachverhalts sowie Unangemessenheit gerügt werden.

E. 2

Die Vorinstanz erachtet es als erwiesen, dass der Berufungskläger am 14. März 2020 um 09.01 Uhr als Lenker des Personenwagens [...] in Basel, auf der Autobahn A2 in Richtung Deutschland/Frankreich, unterwegs gewesen sei. Ab km 3.9 bis km 2.6 sei der Berufungskläger dem vor ihm korrekt auf der Normalspur fahrenden Personenwagen so nahe aufgefahren, dass er über einen längeren Zeitraum (mindestens 68 Sekunden) teilweise einen Sicherheitsabstand von lediglich 10.2 Metern bei einer Fahrgeschwindigkeit von 69 km/h gehabt habe, was einem Sicherheitsabstand von nur 0.53 Sekunden entsprechen würde. Damit habe er eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer hervorgerufen und diese in Kauf genommen.

E. 3.1

3.1.1 Der Berufungskläger rügt in prozessualer Hinsicht, dass die Polizei vor dem Einsatz des SAT-Speed-Nachfahrtachographen ■ auf dessen Messung der Vorhalt des ungenügenden Sicherheitsabstands beruht ■ entgegen der Weisungen des ASTRA und den Vorgaben des Herstellers trotz Reifenwechsels keine Probemessung gemacht habe. Aufgrund der unterschiedlichen Grössen der Winter- und Sommerpneus sei eine solche zwingend. Die Selbstkalibrierung könne übersteuert werden, indem dem System die Probemessung suggeriert werde. Zudem habe der als Operator agierende Wm B____ nicht über die erforderliche Prüfung zur Bedienung des SAT-Speed-Nachfahrtachographen verfügt, womit eine weitere formelle Vorschrift verletzt worden sei. Ein Arzt dürfe ohne Approbation auch nicht praktizieren. Eine Analyse der Weg-Zeit-Rechnung des Polizeivideos zeige ferner, dass auch Anhaltspunkte für ein falsches Ergebnis bestünden.

Denn Wm C_____ habe angegeben, die Fotosequenz aus dem Polizeivideo händisch auszuwerten, was natürlich nicht nachprüfbar sei. In Bezug auf den erhobenen Tatvorwurf sei schliesslich darauf hinzuweisen, dass die Polizeibeamten die Überholspur blockiert hätten, was ursächlich für eine möglicherweise kurzfristige Unterschreitung des Mindestabstandes gewesen sei. Folglich sei die Videoaufnahme nicht verwertbar.

3.1.2 Gemäss Art. 141 Abs. 2 StPO dürfen Beweise, die Strafbehörden in strafbarer Weise oder unter Verletzung von Gültigkeitsvorschriften erhoben haben, nicht verwertet werden, es sei denn, es gehe um die Aufklärung schwerer Straftaten. Hingegen sind gestützt auf Art. 141 Abs. 3 StPO Beweise, bei deren Erhebung Ordnungsvorschriften verletzt worden sind, verwertbar. Die Verkehrskontrollen werden durch die Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenkontrollverordnung [SKV, SR 741.013]) geregelt (Art. 1 SKV). Gemäss Art. 9 Abs. 2 SKV regelt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für die Kontrollen mit technischen Hilfsmitteln im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Institut für Metrologie (METAS) die Durchführung und das Verfahren (lit. a) sowie die Anforderungen an die Messsysteme und Messarten inklusive die technisch bedingten Sicherheitsabzüge (lit. b). Gestützt darauf wurden am 22. Mai 2008 die Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA, SR 741.013.1) sowie die Weisungen des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), beziehungsweise ASTRA über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr erlassen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Weisungen des ASTRA keinen Gesetzescharakter haben; zwar wurden sie vom Bundesamt für Strassen erlassen, stellen jedoch lediglich interne Verwaltungsanweisungen und kein Bundesrecht im Sinne von Art. 95 lit. a Bundesgerichtsgesetz (BGG, SR 173.110) dar. Es handelt sich somit nicht um Gültigkeitsvorschriften im Sinne von Art. 141 Abs. 2 StPO; so lassen sie die Ermittlung der Geschwindigkeit durch Fachexpertisen sowie die freie Beweiswürdigung durch die Gerichte unberührt (Ziff. 21 der Weisungen; vgl. dazu BGer 6B_937/2013 vom 23. September 2014 E. 1.4). Selbst eine allfällige Verletzung der Weisungen führte daher nicht zwingend zu einer Unverwertbarkeit des Messergebnisses. Eine solche Verletzung der Weisungen liegt entgegen der Argumentation der Verteidigung jedoch gar nicht vor.

Der Nachfarttachograf SAT-Speed ist ein in ein Fahrzeug eingebautes Gerät zur Durchführung von amtlichen Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr durch Nachfahren. Wie der Berufungskläger grundsätzlich treffend festhält, beruht das Messprinzip auf der Auszählung von Wegimpulsen während einer gemessenen Zeitspanne. Das SAT-Speed-System entspricht den Voraussetzungen in den Ziff. 1 und 2 des Anhangs der Verordnung des EJPD über Messmittel für Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachungen im Strassenverkehr vom 28. November 2008 (Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung, SR 941.261) sowie Art. 6 lit. c und 8 Abs. 1 lit. g der VSKV-ASTRA (vgl. OGer BE SK 19 184 vom 7. Mai 2020 E. II.5.1.2; BGer 6B_54/2015 vom 3. Juni 2015 E. 1.3). Die Vorinstanz hat das Eichzertifikat des Messgeräts eingeholt, womit auch erwiesen ist, dass dieses im Tatzeitpunkt im Sinne von Art. 3 VSKV-ASTRA geeicht war. In der Verhandlung vor der Vorinstanz wurde im Weiteren der Zeuge Wm C_____ ausführlich zur Art und Weise der Messung befragt. Gemäss dessen Aussagen sei bei dem Messsystem keine Probemessung erforderlich und kalibriere sich das System selbst, so dass die Umstellung von der Sommer- auf die Winterbereifung problemlos sei. Die Aussagen des Zeugen Wm C_____ überzeugen. Soweit der

Berufungskläger auf Ziff. 10.2 der Weisungen über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr vom 22. August 2008 verweist, wonach die Messsysteme (Nachfahrtachografen) für Nachfahr-Geschwindigkeitskontrollen zusätzlich zu den vorgeschriebenen Eichungen nach jedem Rad-/Reifenwechsel auf ihre Messgenauigkeit hin überprüft werden müssten, klammert er aus, dass bei «Nachfahrtachografen, die von Satellitenempfängern (GPS) überwacht werden, [] die zusätzliche Prüfung bei Rad-/Reifenwechsel» entfällt (vgl. Ziff. 10.2 der Weisungen über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr vom 22. August 2008 in fine). Wie sein Name schon sagt, ist der vorliegend verwendete SAT-Speed-Nachfahrtachograph satellitenunterstützt, womit die entsprechenden Vorbringen des Berufungsklägers ins Leere zielen. Auf der Videoaufnahme ist zudem ersichtlich, dass sich der Nachfahrtachograf im Rahmen der Abstandsmessung korrekterweise im Modus «VA» (variabler Abstand) befand. Damit war alles für eine verwertbare und in dieser Form für die Strafverfolgungsbehörden und Gerichte rechtsgenüchlich nachvollziehbare Abstandsmessung vorgekehrt (vgl. KGer BL 460 17 110 vom 31. Oktober 2017 E. 1.5.2).

Auch der Einwand, der Operator Wm B____, welcher das Gerät bedient hat, hätte ohne Ausbildung die Videoaufnahme nicht tätigen dürfen, wurde von der Vorinstanz überzeugend abgehandelt. Wm B____ hatte offenbar zwar erst die Grundausbildung abgeschlossen. Sein Instruktor sass aber neben ihm, was der Zeuge Wm C____ an der Hauptverhandlung vor der Vorinstanz bestätigt hat. Durch die Anwesenheit des Instructors befand sich auch eine in der Anwendung des Nachfahrtachografen geprüfte Person im Fahrzeug. Inwieweit die Bedienung zu einem Fehler in der Aufzeichnung geführt haben soll, ist nicht ersichtlich und wurde vom Verteidiger auch nicht dargelegt. Der befragte Polizist hat entgegen der unsubstantiierten Behauptung des Verteidigers des Berufungsklägers an der vorinstanzlichen Hauptverhandlung glaubhaft ausgesagt, dass die Bedienung «keine grosse Sache», sondern nur «ein Knopfdruck» sei. Es besteht kein Anlass, an diesen Ausführungen zu zweifeln. Um eine Messung zu starten und richtig zu beenden, müssen denn auch lediglich zwei Knöpfe bedient werden (Messstart und Messende). Die Bedienung ist gemäss einem Gutachten des METAS etwa vergleichbar mit der Bedienung der Lüftung oder des Radios an einem Fahrzeug. Entsprechende Instruktionen und Anweisungen an den auszubildenden Operator kann auch der Fahrer problemlos erteilen. Würde man der Argumentation der Verteidigung folgen, wären sämtliche Messungen von Aspiranten, welche ja nur so die Ausbildung praxisnah abschliessen können, nicht verwertbar. Insofern verfängt der Hinweis auf die Assistenzärzte eben gerade nicht, diese praktizieren nämlich auch vor dem Abschluss der Ausbildung. Die Bedienung kann sogar von einem Fahrer alleine vorgenommen werden (vgl. KGE SG ST.2015.34 vom 27. Oktober 2015 E. II./3c.cc). Die Auswertung erfolgt nach der Fahrt unbestrittenermassen auf der Wache, wo die Messlinie eingelegt wird. Dabei handelt es sich um ein übliches Vorgehen zur Ermittlung der Geschwindigkeit in solchen Fällen (vgl. OGer BE SK 19 184 vom 7. Mai 2020 E. II.5.1.2, mit Hinweisen). Die diesbezüglichen Kriterien wurden bereits im vorinstanzlichen Verfahren dargelegt, worauf zu verweisen ist (vgl. StGer ES.2020.595 vom 30. Juni 2021 E. II.1, mit Hinweis auf das vorinstanzliche Verhandlungsprotokoll). Schliesslich ist auch nicht ersichtlich, dass die Messbeamten die Überholspur unrechtmässig blockiert hätten. Abgesehen davon würde selbst ein Normverstoss der Messbeamten nicht zu einer Entlastung eines Automobilisten führen, dem eine Verkehrsregelverletzung nachgewiesen wird (vgl. AGE SB.2019.84 vom 15. Juli 2020

E. 3.2; KGE SG ST.2015.34 vom 27. Oktober 2015 E. II./3d).

3.1.3 Nach dem Gesagten sind die streitbetroffenen SAT-Speed-Videoaufnahmen (CD BS-200314-0037) verwertbar.

E. 3.2

3.2.1 Der Berufungskläger bestreitet im Weiteren den Sachverhalt.

3.2.2 Es ist in diesem Zusammenhang (nochmals) vorzuschicken, dass es sich beim verwendeten Nachfahrtachografen resp. der zur Berechnung verwendeten Software unbestrittenermassen um ein vom METAS zum Zwecke der Abstandmessung und -berechnung zugelassenes System handelt. Wie erörtert, war vorliegend alles für eine verwertbare für die Strafverfolgungsbehörden und Gerichte rechtsgenügend nachvollziehbare Abstandsmessung vorgekehrt. Zudem ist abermals zu betonen, dass im Zuge der Auswertung der Videosequenz gemäss Wm C_____ nicht bloss ein bestimmter Zeitpunkt innerhalb der Messdistanz, sondern der Abstand während der gesamten Aufzeichnungsphase beobachtet und dokumentiert wurde. «Die Leute sind angehalten, nicht Momentaufnahmen zu machen, sondern das Fahrverhalten zu dokumentieren. Ich habe nicht mehr im Kopf, wie weit die Strecke ist. Aber sicherlich zwei Kilometer. Wenn ich dann auswerte, schaue ich den Film an und überlege, wo ich auswerte. Ich habe vorliegend die Auswertung am Schluss gemacht, um zu dokumentieren, dass es schon länger so geht» (vgl. Verhandlungsprotokoll vom 30. Juni 2021 S. 3 f.). Wie die Vorinstanz zu Recht erwogen und sich an der Berufungsverhandlung bestätigt hat, zeigt bereits die Videoaufnahme des SAT-Speed-Nachfahrtachographen, dass der Berufungskläger den Sicherheitsabstand zum voranfahrenden Fahrzeug nicht einhielt. Es ist eindeutig erkennbar, dass sich der Abstand über einen längeren Zeitraum von mindestens einer Minute zwar teilweise änderte, jedoch konstant viel zu knapp blieb und in casu mit den Ausführungen des Zeugen Wm C_____ in keinem Zeitpunkt von einer grossen «Handorgel» ausgegangen werden kann. «Das Fahrzeug ist immer etwa gleich drauf und hat somit immer etwa den gleichen Abstand» (vgl. Verhandlungsprotokoll vom 30. Juni 2021 S. 8). Dabei hätte der Berufungskläger immer die Möglichkeit gehabt, abzubremesen, um den nötigen Abstand zu gewinnen. Ein Bremsvorgang fand indessen gar nie statt. Ergänzt werden die Videoaufnahmen mit den zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz durch die Aussagen von Zeuge Wm B_____, der zu Protokoll gab, dass der Polizei das Fahrzeug des Berufungsklägers aufgefallen sei, weil es optisch gut erkennbar zu wenig Abstand zum Vorderfahrzeug gehalten habe. Dieser Anfangsverdacht sei auch der Grund dafür gewesen, eine Nachfahrmessung zu starten und die Fahrt des Berufungsklägers mit dem Nachfahrtachographen SAT-Speed aufzuzeichnen. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Polizeibeamten aufgrund ihrer Ausbildung und Erfahrung Abstände zuverlässig einschätzen können und insbesondere bei Verkehrskontrollen und/oder Patrouillenfahrten gerade darauf fokussiert sind, Verkehrsregelverstösse festzustellen (vgl. BGer 6B_700/2010 vom 16. November 2010 E. 1.5.2; OGer TG SBR.2013.18 vom 10. Juli 2013, in: RBOG 2013 Nr. 22 E. 2c, mit Hinweisen).

Auch im Berufungsverfahren zweifelt der Berufungskläger den ihm konkret zur Last gelegten Sicherheitsabstand von lediglich 10,2 Metern an. Neben der im Anklagevorwurf aufgeführten ■ von ihm als ungenau bezeichneten ■ Fahrgeschwindigkeit von 69 km/h bemängelt er die durch das Einzeichnen von Linien zwischen dem Hinterrad des Vorderfahrzeuges und dem Vorderrad des Fahrzeuges des Berufungsklägers erfolgte

Abstandsmessung. Zwar trifft es zu, dass die vom Berufungskläger gefahrene Geschwindigkeit nicht mittels eines Messsystems unmittelbar festgestellt, sondern aus der Fahrgeschwindigkeit des zivilen Polizeiautos abgeleitet wurde. Das Messfahrzeug folgt dem Zielfahrzeug über die Messdistanz mit möglichst konstanter Geschwindigkeit. Auf dem Video ist gut erkennbar, dass das versetzt auf der Überholspur befindliche Polizeifahrzeug gleichmässig hinter dem Fahrzeug des Berufungsklägers fuhr, weshalb ohne Weiteres davon ausgegangen werden kann, dass die Geschwindigkeit des Polizeifahrzeugs der vom Berufungskläger gefahrenen entsprach. Dabei wird die Geschwindigkeit des Messfahrzeugs aufgezeichnet und die Fahrt des Zielfahrzeugs auf Video festgehalten. Um aufgrund einer SAT-Speed-Aufnahme genauer überprüfen zu können, ob das Zielfahrzeug den erforderlichen Abstand zu seinem Vordermann eingehalten hat, bedarf es ■ wie bereits im vorinstanzlichen Verfahren erklärt wurde ■ im Weiteren einer manuellen Auswertung der Videosequenz. Anhand der Eigengeschwindigkeit des Messfahrzeugs und der Bilddaten lassen sich der zeitliche und räumliche Abstand zwischen dem Zielfahrzeug und dessen Vordermann ermitteln. Konkret wurde anhand von einem 3 Sekunden andauernden Zeitabschnitt (vorliegend vgl. Videoaufzeichnung 1:08 bis 1:10) der Abstand ausgewertet. Die vorliegend festgestellte Geschwindigkeit von 69 km/h entspricht der Durchschnittsgeschwindigkeit in diesen 3 Sekunden. Dem Argument der Verteidigung, das Ergebnis wäre ein vollkommen anderes, wenn man dem Berufungskläger eine Toleranz von 3 km/h bis 4 km/h zugestehen würde, kann mit der Vorinstanz nicht gefolgt werden. Der Berufungskläger übersieht, dass der in casu verwendete Nachfahrtachograf SAT-Speed automatisch einen vom Kontroll- und Auswertungspersonal nicht beeinflussbaren Sicherheitsabzug vornimmt (vgl. Art.

E. 3.3

3.3.1 Auch in rechtlicher Hinsicht bringt der Berufungskläger nochmals vor, dass die Auswertung nicht berücksichtige, dass er sich immer wieder der Fahrweise des Fahrzeugs vor ihm angepasst und den Sicherheitsabstand immer wieder hergestellt habe («Handörgeli»). Zudem würden der adaptive Tempomat sowie das Kollisionswarnsystem bei Überschreitung des Sicherheitsabstands automatisch abbremsen, was bereits den objektiven Tatbestand ausschliesse. Eine möglicherweise kurzfristige Unterschreitung des Abstands sei nicht strafbar. Dies umso weniger, als ein Feierabendverkehr vorliegt. Der Berufungskläger bestreitet sodann, dass sein Verhalten auf eine rücksichtslose Gesinnung schliessen lasse. Es sei aufgrund der Verwendung des adaptiven Tempomaten und des Kollisionswarnsystems davon auszugehen, dass der Berufungskläger gerade mit besonderer Vorsicht fuhr und eben daher keine Gefahr in Kauf nahm. In Bezug auf den subjektiven Tatbestand sei insbesondere zu beachten, dass der Berufungskläger sicher kein rücksichtsloser Raser sei. Aus seinem Fahrverhalten könne auf jeden Fall keine schwere Verkehrsregelverletzung abgeleitet werden.

3.3.2 Gemäss Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) macht sich schuldig, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der objektive Tatbestand besteht damit aus zwei kumulativ zu erfüllenden Merkmalen: der groben Verkehrsregelverletzung und der durch diese hervorgerufenen ernstlichen Gefährdung. Eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts gegeben, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in gravierender Weise missachtet (objektive Seite) und ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges Verhalten

an den Tag legt (subjektive Seite), das heisst schweres Verschulden bzw. zumindest grobe Fahrlässigkeit verwirklicht (Fiolka, Basler Kommentar, 1. Auflage 2014, Art. 90 SVG N 41). Sodann liegt eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung vor. Die erhöhte abstrakte Gefahr setzt dabei die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung und Verletzung voraus, mithin muss die Handlungsweise des Täters typischerweise besonders geeignet sein, Verletzungen der geschützten Rechtsgüter herbeizuführen (Fiolka, a.a.O., Art. 90 SVG N 45 f.; KGer BL 460 19 280 vom 23. Juni 2020 E. II.6.1).

Gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG ist gegenüber allen Strassenbenützern ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Diese Vorschrift wird durch Art. 12 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) konkretisiert. Danach hat der Fahrzeugführer beim Hintereinanderfahren einen ausreichenden Abstand zu wahren, so dass er auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig halten kann. Für die Einhaltung des angemessenen Abstands hat im Regelfall der Fahrer des hinteren Fahrzeugs zu sorgen (BGE 137 IV 326 E. 3.3.3, mit Hinweisen). Was unter einem «ausreichenden Abstand» im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG zu verstehen ist, hängt von den gesamten Umständen ab. Dazu gehören unter anderem die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie die Beschaffenheit der beteiligten Fahrzeuge. Für die Bestimmung des auch bei günstigen Verhältnissen minimal einzuhaltenden Abstands kann nach der Praxis des Bundesgerichts von der Faustregel «halber Tacho» (bzw. 1.8 Sekunden) ausgegangen werden (BGE 131 IV 133 E. 3.1). Sie besagt, dass zum vorausfahrenden Fahrzeug ein Abstand von mindestens halb so vielen Metern einzuhalten ist, als die gefahrene Geschwindigkeit in Kilometern beträgt. Diese Distanz entspricht ungefähr der Anhaltstrecke bei plötzlichem ordnungsgemäsem Bremsen und Anhalten des vorausfahrenden Personenwagens.

Das Appellationsgericht hat in einem ähnlichen Fall (Geschwindigkeit 65 km/h) einen Abstand von 32.5 m als massgebend erachtet und den Abstand von einem Drittel davon (also 10 m) über 45 Sekunden als «krasse Unterschreitung» bezeichnet und als schwere Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG qualifiziert (AGE SB.2019.84 vom 15. Juli 2020 E. 4.3). Das Heranfahren auf der Autobahn auf das vorausfahrende Fahrzeug mit einem Abstand von weniger als 1/6 Tacho (bzw. 0.6 Sekunden) schafft eine erhöhte abstrakte Gefahr für die vorausfahrende Person und andere Verkehrsteilnehmer. Wird derart dicht aufgefahren, liegt wegen der eingeschränkten Reaktionsmöglichkeiten der nachfahrenden Person das Risiko eines Unfalls sehr nahe, wenn etwa das vorausfahrende Fahrzeug unerwartet stark abbremsen muss, was zum Beispiel aufgrund eines plötzlich die Fahrbahn kreuzendes Wildtiers oder eines Defekts des vorderen Fahrzeugs der Fall sein kann. Im Sinne einer Faustregel kann deshalb bei einem Abstand von 1/6-Tacho (bzw. 0.6 Sekunden) auf Autobahnen eine grobe Verkehrsregelverletzung angenommen werden (BGE 131 IV 133 E. 3.1 und 3.2.2; BGer 1C_590/2015 vom 10. August 2016 E. 3.2, 6B_441/2015 vom 3. Februar 2016 E. 2.2.2, 6B_92/2015 vom 27. Mai 2015 E. 1.3.1; KGer BL 460 19 280 vom 23. Juni 2020 E. II.6.2). Nichts für seinen Standpunkt ableiten kann der Berufungskläger schliesslich daraus, dass diese Regel bei der heutigen Verkehrsdichte nicht mehr realisierbar sei. Dass die Mindestabstände auf Autobahnen oftmals nicht eingehalten werden, bedeutet nicht, dass die Abstandsregeln im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG bei dichtem Verkehr auf Autobahnen ihre Gültigkeit verlieren (AGE SB.2019.84 vom 15. Juli

2020 E. 4.3). Das Bundesgericht misst dieser Vorschrift entgegen den unbelegten Ausführungen des Verteidigers des Berufungsklägers auch bei hohem Verkehrsaufkommen auf Autobahnen wesentliche Bedeutung zu (vgl. BGer 6B_164/2020 vom 20. Juli 2021 E. 3, 6B_502/2016 vom 13. September 2016 E. 3; vgl. grundsätzlich zum heutigen Verkehrsaufkommen auf Autobahnen: BGE 142 IV 93 E. 4.2.1; BGer 6B_1037/2020 vom 20. Dezember 2021 E. 1.4). Abgesehen davon, dass sich der vorliegende Sachverhalt um 09.01 Uhr und nicht im Feierabendverkehr zugetragen hat, zielt das entsprechende Vorbringen des Berufungsklägers damit ins Leere. Zur Bejahung einer ernstlichen Gefahr für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer durch ungenügenden Abstand reicht aus, dass auf einer verhältnismässig kurzen Strecke zu nahe aufgefahren wird. Nach der Rechtsprechung kann eine grobe Verkehrsregelverletzung bereits vorliegen, wenn der erforderliche Mindestabstand auf einer Strecke von weniger als 300 Meter unterschritten wird (vgl. BGer 6B_1004/2016 vom 14. März 2017 E. 3.3, 6B_290/2015 vom 23. November 2015 E. 2.3.1, 1C_746/2013 vom 12. Dezember 2013 E. 2.4).

Es ist vorliegend erstellt, dass der Berufungskläger von km 3.9 bis km 2.6 so nahe hinter einem Personenwagen herfuhr, dass er teilweise nur noch einen Sicherheitsabstand von 10.2 Meter bei einer Fahrgeschwindigkeit von 69 km/h aufwies. Dies entspricht einem Sicherheitsabstand von 0.53 Sekunden (vgl. oben E. 3.2.2). Dass der Berufungskläger den notwendigen Abstand nur punktuell nicht eingehalten habe, wird bereits anhand der Videoaufnahmen gut sichtbar widerlegt. Unüberwindliche Zweifel sind nicht erkennbar, womit dem Grundsatz in dubio pro reo vorliegend keine Beachtung geschenkt werden kann. Sowohl vor dem voranfahrenden Fahrzeug als auch auf der Überholspur befanden sich weitere Fahrzeuge. Auf ein Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs hätte der Beschuldigte bei diesem geringen Abstand und den gefahrenen Geschwindigkeiten kaum rechtzeitig reagieren können. Eine Kollision und damit eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer liegt bei einer derartigen Fahrweise daher nahe. Schliesslich sind auch die weiteren Einwände des Berufungsklägers unerheblich. Auch wenn das Auto des Berufungsklägers mit einem automatischen (akustischen) Brems(warn)system ausgestattet gewesen sein sollte, entlastet ihn dies nicht. Der Lenker eines Fahrzeugs bleibt ■ wie dargelegt ■ auch in diesem Fall für die Einhaltung eines ausreichenden Abstands verantwortlich (vgl. oben E. 3.2.2), der vorliegend in einer augenfälligen Weise nicht eingehalten wurde. Irrelevant ist auch, dass der Lenker des vorderen Fahrzeugs nicht durchwegs mit gleichbleibender Geschwindigkeit fuhr. Eine solche Fahrweise ist im Fliessverkehr normal und entbindet den nachfolgenden Fahrzeuglenker nicht etwa von seiner Pflicht, den erforderlichen Abstand einzuhalten, sondern verpflichtet ihn im Gegenteil dazu, besondere Aufmerksamkeit walten zu lassen und einen umso grösseren Abstand herzustellen, um auf eine plötzliche Veränderung der Geschwindigkeit rechtzeitig und adäquat reagieren zu können.

Zusammengefasst begründete das Fahrverhalten des Berufungsklägers damit eine erhöhte abstrakte Gefahr und ist dieses objektiv folglich als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG zu qualifizieren.

3.3.3 Subjektiv erfordert Art. 90 Abs. 2 SVG nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, mithin ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Dieses ist zu bejahen, wenn sich der Täter 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. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (BGE 131 IV 133 E. 3.2; Weissenberger, Kommentar SVG, 2. Auflage 2014, Art. 90 N 68 f.; OGer ZH SB180263 vom 22. Januar 2019 E. III.4.1).

Indem der Berufungskläger ungeachtet des Verkehrsaufkommens und der gefahrenen Geschwindigkeit ohne Not während längerer Zeit und teilweise sehr dicht auf das vorausfahrende Fahrzeug auffuhr und trotz Spielraum entgegen seiner Behauptung zu keiner Zeit Bemühungen unternahm, mehr Abstand herzustellen, hat er sich ■ wie bereits die Vorinstanz pointiert erwogen hat ■ um mögliche Konsequenzen seiner Fahrweise regelrecht fohrt. Sein Verhalten ist unter diesen Umständen als rücksichtslos und grobfahrlässig einzustufen. Daher ist der Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung auch in subjektiver Hinsicht erfüllt.

3.4 Da ferner keine Rechtfertigungs- und/oder Schuldausschlussgründe erkennbar sind, ist im Ergebnis festzuhalten, dass sich der Beschuldigte der groben Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig gemacht hat. Der erstinstanzliche Schuldspruch ist zu bestätigen.

4.

Der Berufungskläger hat die Strafzumessung zu Recht nicht eigens angefochten. Die Vorinstanz ist für die grobe Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG treffend von einer Geldstrafe bis zu 3 Jahren Freiheitsstrafe ausgegangen. Das Verschulden des Berufungsklägers bewegt sich im unteren Bereich des Strafrahmens, ist aber gleichwohl nicht zu bagatellisieren. Der Berufungskläger hat den viel zu geringen Abstand während einer längeren Zeit und ohne Anlass aufrechterhalten, was insbesondere bei einem plötzlichen Bremsmanöver des voranfahrenden Fahrzeugs leicht zu einer heftigen Kollision mit massiven Verletzungsfolgen für andere Verkehrsteilnehmer hätte führen können. Dieses Fahrverhalten zeugt von einer beachtlichen Unbekümmertheit gegenüber der von ihm geschaffenen, offensichtlichen Gefahrensituation. Insgesamt ist dafür eine Geldstrafe von 10 Tagessätzen angemessen, was auch der kantonalen Praxis in solchen Fällen entspricht. Der Berufungskläger verzeichnet Vorstrafen aus den Jahren 2010 und 2015 im Zusammenhang mit Verkehrsdelikten sowie Administrativmassnahmen in den Jahren 2008 (mittelschwerer Fall), 2010 (schwerer Fall) und 2012 (leichter Fall). Da die Verurteilungen und die Administrativmassnahmen länger zurückliegen und er sich seither nichts mehr hat zu Schulden kommen lassen, sind ihm diese mit der Vorinstanz allerdings nicht bei der Festlegung der Tagessatzhöhe in Rechnung zu stellen. Bei der Berechnung des Tagessatzes ist die Vorinstanz von einem monatlichen Nettoeinkommen von CHF 3'612.■ ausgegangen, worauf unbestrittenermassen weiterhin abgestützt werden kann. Nach dem praxisüblichen Pauschalabzug von 25 % ist die Tagessatzhöhe auf CHF 90.■ festzusetzen. Da nicht von einer eigentlichen Schlechtprognose ausgegangen werden kann, wird der bedingte Strafvollzug gewährt. Wegen des aufgrund der Vorstrafen nicht ganz ungetrübten fahrerischen Leumunds des Berufungsklägers wird allerdings das gesetzliche Minimum der Probezeit von 2 Jahren (Art. 44 Abs. 1 Strafgesetzbuch [StGB, SR 311.0]) um ein Jahr auf insgesamt 3 Jahre verlängert. Ein Teil der Strafe wird als Verbindungsbusse ausgesprochen. Die Verbindungsbusse nach Art. 42 Abs. 4 StGB dient gemäss Rechtsprechung unter

anderem dazu, die Schnittstellenproblematik, die bei der gleichzeitigen Sanktionierung von in unechter Gesetzeskonkurrenz stehenden Übertretungs- und Vergehenstatbeständen besteht, zu entschärfen und übernimmt somit im Bereich der leichten Kriminalität auch Aufgaben der Generalprävention. Vorliegend besteht eine Schnittstellproblematik. Gemäss Rechtsprechung ist daher u.a. aus Gründen der Rechtsgleichheit eine Verbindungsbusse auszusprechen (vgl. BGE 134 IV 82 E. 8.3). Insgesamt erscheint eine Verbindungsbusse in Höhe von CHF 180.■ angemessen. Demgemäss ist die ursprünglich mit 10 Tagessätzen bezifferte Geldstrafe auf 8 Tagessätze zu reduzieren und die Verbindungsbusse mit CHF 180.■ (bei schuldhafter Nichtbezahlung 2 Tage Ersatzfreiheitsstrafe) zu bemessen.

5.

5.1 Die schuldig gesprochene Person hat ■ sofern keine gesetzlichen Ausnahmen vorliegen ■ gestützt auf Art. 426 Abs. 1 StPO sämtliche kausalen Verfahrenskosten zu tragen (BGer 6B_811/2014 vom 13. März 2015 E. 1.4). Die Verfahrenskosten werden demnach gemäss Verursacherprinzip verlegt.

Da der Berufungskläger auch im Berufungsverfahren wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln schuldig gesprochen wird, sind die erstinstanzlichen Verfahrenskosten sowie die erstinstanzliche Urteilsgebühr zu belassen. Demgemäss trägt der Berufungskläger für das erstinstanzliche Verfahren Kosten in Höhe von CHF 355.30 und eine Urteilsgebühr von CHF 800.■.

5.2 Für die Kosten des Rechtsmittelverfahrens kommt Art. 428 Abs. 1 StPO zum Tragen. Ob bzw. inwieweit eine Partei im Sinne dieser Bestimmung obsiegt oder unterliegt, hängt davon ab, in welchem Ausmass ihre vor der zweiten Instanz gestellten Anträge gutgeheissen werden (BGer 6B_460/2020 vom 10. März 2021 E. 10.3.1, 6B_701/2019 vom 17. Dezember 2020 E. 2.3, je mit Hinweisen).

Der Berufungskläger beantragte einen Freispruch, eventualiter sei er der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln schuldig zu erklären. Nach vorstehenden Ausführungen unterliegt er mit diesem Antrag vollständig. Entsprechend werden ihm die Kosten des zweitinstanzlichen Verfahrens mit Einschluss einer Urteilsgebühr von CHF 1'000.■ (inklusive Kanzleiauslagen, zuzüglich allfälliger übriger Auslagen) auferlegt (Art. 428 Abs. 1 StPO in Verbindung mit § 21 Abs. 1 des Gerichtsgebührenreglements [GGR, SG 154.810]).

5.3 Der Kostenentscheid präjudiziert die Entschädigungsfolge auch im Rechtsmittelverfahren (BGer 6B_115/2019 vom 15. Mai 2019 E. 5.2; BGE 137 IV 352 E. 2.4.2). Das Bundesgericht hat hierzu ausgeführt, die Entschädigungsfrage folge den gleichen Regeln wie der Kostenentscheid. Es gilt der Grundsatz, dass bei Auferlegung der Kosten keine Entschädigung auszurichten ist, während bei Übernahme der Kosten durch die Staatskasse die beschuldigte Person Anspruch auf Entschädigung hat (BGer 6B_1025/2014 vom 9. Februar 2015 E. 2.5, mit Hinweis auf BGE 137 IV 352 E. 2.4.2).

Der Berufungskläger unterliegt vorliegend vollständig, weshalb ihm keine Entschädigung für die Aufwendungen im Zusammenhang mit seiner Privatverteidigung auszurichten ist.

E. 8

Abs. 1 lit. g VSKV-ASTRA). Nicht anwendbar auf die ermittelte Geschwindigkeit ist demnach ■ entgegen dem Berufungskläger bzw. der Verteidigung ■ Art. 8 Abs. 1 lit. h VSKV-ASTRA, der «bei anderen Nachfahrkontrollen als nach Buchstabe g» manuell zu

berücksichtigende Sicherheitsabzüge festschreibt (vgl. OGer BE SK 19 184 vom 7. Mai 2020 E. II.5.1.2). Aber selbst wenn man dem Berufungskläger einen zusätzlichen Sicherheitsabzug von 10 % auf die ermittelte Geschwindigkeit von 69 km/h zugestehen und demnach von einer Geschwindigkeit von 62 km/h ausgehen würde, läge gemäss korrekter Berechnung der Vorinstanz ein zeitlicher Sicherheitsabstand von nur 0.59 Sekunden vor, was ■ wie nachfolgend zu zeigen sein wird ■ an der rechtlichen Qualifikation der vorliegenden Tat nichts ändern würde. Daher ist auf die im Anklagesachverhalt genannte und von der Vorinstanz bestätigte Geschwindigkeit von 69 km/h abzustellen. Unerheblich ist auch der Einwand des Berufungsklägers, es sei von Radachse zu Radachse statt von Stossstange zu Stossstange zu messen, was sich, wie bereits die Vorinstanz festgehalten hat, sogar zu Ungunsten des Berufungsklägers auswirken würde. Schliesslich wird der Berufungskläger auch durch die Behauptung nicht entlastet, dass das System seines Autos «gepiepst» hätte, wenn der Abstand zu knapp gewesen wäre, verbleibt selbst beim Einsatz von Abstandsregeltempomaten die Verantwortung für die Einhaltung des Sicherheitsabstands beim Fahrer. Auch dass er «gute Bremsen» gehabt habe, ändert am erstellten Sachverhalt nichts (vgl. hierzu unten E. 3.3.2). Es kann zum Ganzen auf die in jeglicher Hinsicht zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (vgl. StGer ES.2020.595 vom 30. Juni 2021 E. II.1).

3.2.3 Nach dem Gesagten ist der inkriminierte Sachverhalt mit der Vorinstanz als erwiesen zu betrachten und festzustellen, dass der Berufungskläger von km 3.9 bis km 2.6 mithin konstant so nahe hinter einem Personenwagen fuhr, dass er teilweise nur noch einen Sicherheitsabstand von 10.2 Meter bei einer Fahrgeschwindigkeit von 69 km/h aufwies. Daraus resultiert ein Sicherheitsabstand von 0.53 Sekunden.

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