

GR_GERICHTE SK1 2017 35 vom 18. Dezember 2019

GR Gerichte, 2019-12-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK1_2017_35

FR: GR_GERICHTE SK1 2017 35 du 18 décembre 2019

IT: GR_GERICHTE SK1 2017 35 del 18 dicembre 2019

Regeste

grobe Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Abs. 2 SVG etc. | Strassenverkehrsgesetz SVG

Erwägungen

E. 2

SVG sowie Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG für schuldig erkannte. Dafür wurde er mit einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je CHF 90.00, bedingt aufgeschoben bei einer Probezeit von 2 Jahren, sowie einer Busse von CHF 360.00, bei schuldhafter Nichtbezahlung ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von vier Tagen, bestraft. D. Gegen diesen neuen Strafbefehl liess Y. _____ mit Eingabe vom 10. Oktober 2016 wiederum Einsprache erheben. Nach Durchführung einer Einvernahme von Y. _____ teilte die Staatsanwaltschaft Graubünden am 25. November 2016 mit, dass die Strafuntersuchung abgeschlossen sei und aufgrund der tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse die Überweisung des Strafbefehls ans Gericht gemäss Art. 355 Abs. 3 lit. a und Art. 356 Abs. 1 StPO wegen grober Verletzung

E. 2.1

Der Angeklagte sei der einfachen Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig zu sprechen.

E. 2.2

Vom Vorwurf der groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG sei der Angeklagte freizusprechen. 3. Hierfür sei er mit einer Busse von maximal CHF 200.00 zu bestrafen.

E. 3

/ 24 von Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG sowie Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG in Aussicht gestellt werde. Allfällige Beweisanträge seien innert einer Frist von 10 Tagen zu stellen E. Am 5. Januar 2017 überwies die Staatsanwaltschaft Graubünden die Akten zusammen mit dem Schlussbericht zur Durchführung des Hauptverfahrens an das Regionalgericht Plessur. Dem Strafbefehl vom 23. September 2016, der gemäss Art. 356 Abs. 1 StPO als Anklageschrift gilt, liegt folgender Sachverhalt zugrunde: 1. Grobe Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG Der Beschuldigte befuhr am Freitag, _____ 2016, um ca. 10:30 Uhr, mit dem Personenwagen Audi S4, Kontrollschild GR _____, die Süd- spur der Autobahn

A_____ in Richtung O.4_____. Noch im Baustellenbereich, welcher sich zwischen dem Anschluss O.3_____ bis kurz vor der Ausfahrt O.2_____ Nord erstreckte, schloss er auf ein ihm vorausfahrenden Personenwagen auf und folgte diesem bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von durchschnittlich ca. 90 km/h mit einem deutlich zu geringen Sicherheitsabstand (max. $0.52 \text{ s} \pm 0.04 \text{ s}$). Auch nach Aufhebung dieser Baustelle bis nach der Einfahrt O.2_____ Nord hielt er bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von durchschnittlich ca. 116 km/h einen zu geringen Sicherheitsabstand gegenüber diesem Personenwagen ein, nämlich nur gerade max. $0.56 \text{ s} \pm 0.04 \text{ s}$. Der Beschuldigte hätte wissen müssen, dass der einzuhaltende Abstand etwa ein "halber Tacho" beträgt. Zumindest aus grober Pflichtwidrigkeit zog der Beschuldigte dabei nicht in Betracht, dass er mit seinem Verhalten in vorhersehbarer Weise eine gefährliche Verkehrssituation, nämlich die Gefahr einer Auffahrkollision, schaffen wird. 2. Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG Der Beschuldigte befuhr am Freitag, _____ 2016, um 10:27 Uhr, mit dem Personenwagen Audi S4, Kontrollschild GR _____, die Südspur der Autobahn A_____ in Richtung O.4_____. Ungefähr 500 m vor der Ausfahrt zum Rastplatz C._____ bis ca. 1100 m vor der Ausfahrt O.3_____ fuhr er über eine Distanz von 3705.9 m trotz der dort geltenden Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h mit überhöhter Geschwindigkeit, nämlich mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 137 km/h, nach Abzug der Toleranz von 6 % (8.22 km/h) mit 128 km/h und damit 8 km/h schneller als erlaubt. Dies tat er, weil er aus Unaufmerk-

E. 4

Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Staates. G. Gegen das am 21. März 2017 gefällte, gleichentags mündlich eröffnete und am 24. März 2017 ohne schriftliche Begründung mitgeteilte Urteil des Regionalgerichts Plessur meldete die Staatsanwaltschaft Graubünden am 28. März 2017 (Poststempel) Berufung an. Daraufhin teilte das Regionalgericht Plessur den Parteien am 26. Juli 2017 das begründete Urteil mit. Darin erkannte es wie folgt: 1. Y._____ wird vom Vorwurf der groben Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG freigesprochen. 2. Y._____ ist der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG sowie der Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig. 3.a) Dafür wird Y._____ mit einer Busse von CHF 560.00 bestraft. b) Die Ersatzfreiheitsstrafe für die Busse beträgt 7 Tage. Sie tritt an die Stelle der Busse, soweit dieselbe schuldhaft nicht bezahlt wird. 4.a) Die Verfahrenskosten in Höhe von CHF 5'013.60 gehen im Umfang von einem Drittel (CHF 1'671.20) zu Lasten von Y._____.

E. 4.5

m/s² bei einer nassen Fahrbahn ein. Die Bremsverzögerungswerte sind aufgrund technischer Entwicklungen in den letzten Jahren und Jahrzehnten jedoch wesentlich besser geworden, weshalb auch bei nasser Fahrbahn Verzögerungswerte von 6.0-7.5 m/s² erreicht werden können (vgl. dazu René Schaffhauser

E. 5

/ 24 b) Zwei Drittel (CHF 3'342.40) gehen zu Lasten des Kantons Graubünden. CHF 1'200.00 werden auf die Gerichtskasse genommen, während CHF 2'142.40 zu Lasten der

Kasse der Staatsanwaltschaft Graubünden gehen. c) Y._____ schuldet dem Kanton Graubünden folglich: Busse CHF 560.00 Anteil Verfahrenskosten CHF 1'671.20 Total CHF 2'231.20 d) Für die Auslagen seiner Verteidigung wird Y._____ im Umfang von CHF 4'000.00 (inkl. Barauslagen und MwSt.) entschädigt. 5.a) Es wird davon Vormerkung genommen, dass lic. iur. Claudio Riedi, erster Staatsanwalt des Kantons Graubünden gegen dieses Urteil am 28. März 2017 beim Regionalgericht Plessur die strafrechtliche Berufung angemeldet hat. b) (Rechtsmittelbelehrung).

E. 5.1

Mit Gutachterauftrag vom 25. Juli 2016 (staatsanwaltschaftliche Akten act. 28) wurde das METAS beauftragt, die mittels Nachfahrtacho SatSpeed G2 Video gemachten Aufzeichnungen des Vorfalls vom _____ 2016 auszuwerten und zu beurteilen, ob die von der Kantonspolizei Graubünden ermittelten Abstandswerte bestätigt werden können. Wie der Gutachter eingangs des Gutachtens ausführte, wurde für die Geschwindigkeitsmessung der zugelassene und geeichte Tachograph für Nachfahrkontrollen SatSpeed G2 Video, METAS Nr. 27206, eingesetzt (vgl. staatsanwaltschaftliche Akten act. 30 Ziff. 2.1). Die Geschwindigkeit des Polizeifahrzeuges steht damit exakt fest. Um den Abstand des Fahrzeugs des Berufungsbeklagten zum vorausfahrenden Fahrzeug zu ermitteln, wurde das vorhandene Videomaterial mithilfe einer Abspielsoftware in einzelne Bilder zerlegt, wobei die Bildfrequenz, also die Anzahl Einzelbilder, welche pro Zeitspanne aufgenommen wurden, 25 Bilder pro Sekunde betrug (vgl. staatsanwaltschaftliche Akten act. 30 Ziff. 3.1). Anhand der Durchfahrt bei markanten Referenzpunkten (hier: Ende einer bestimmten Leitlinie) wurde der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen ermittelt, wobei die Anzahl Einzelbilder ab dem Zeitpunkt, an welchem das vorausfahrende Fahrzeug den Referenzpunkt mit dem Heck passierte bis zum Zeitpunkt, an welchem das Fahrzeug des Berufungsbeklagten den Referenzpunkt mit dem Heck passierte, gezählt wurden (vgl. staatsanwaltschaftliche Akten act. 30 Ziff. 3.2 und 4.4.1). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung eignen sich Fotos, auf welchen die Leitlinien der Autobahn sichtbar sind, zur Beweiswürdigung des Abstandes zwischen zwei Fahrzeugen. Die Länge einer Leitlinie beträgt dabei 6 Meter und der Abstand zwischen den Leitlinien 9 Meter (Urteil des Bundesgerichts 6B_700/2010 vom 16. November 2010 E. 1.5.2). Das Gesagte muss auch allgemein für Videoaufzeichnungen gelten, auf denen die Leitlinien der Autobahn sichtbar sind. Für eine Abweichung zu Gunsten des Berufungsbeklagten, welcher die Anrechnung eines Leitlinien-Zwischenraums von 10 m für sich beanspruchen will,

E. 5.2

Die Vorinstanz beanstandet zunächst, der Gutachter habe es unterlassen, die ihm gestellten Fragen explizit zu beantworten und die von der Kantonspolizei ermittelten Abstände zu kommentieren. Anzumerken sei, dass der Gutachter nur von "circa-Geschwindigkeiten" ausgehe. Gehe man beim ersten Screenshot von einer Geschwindigkeit von 90 km/h und einem Abstand von 0.56 s aus, wovon der Gutachter ausgehe, betrüge der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen 14 m, also ganze 8 m mehr, als von der Kantonspolizei Graubünden ermittelt. Beim zweiten Screenshot gehe der Gutachter von einer gefahrenen Geschwindigkeit von ca. 116 km/h und einem Abstand von 0.6 s aus, was einem Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen von 19.33 m, also ganzen 9.33 m mehr, gleichkäme. Spätestens hier falle ins Auge, wie ungenau die Methode zur Abstandermittlung der Kantonspolizei gewesen sei und wie stark der subjektive Eindruck der Kantonspolizisten getäuscht haben müsse. Der Berufungsbeklagte beantragt, es sei von einem Abstand von

mindestens 0.76 s respektive 0.82 s auszugehen.

E. 5.2.1

Entgegen der Auffassung der Vorinstanz hat der Gutachter die ihm gestellten Fragen abschliessend beantwortet, indem er selbst den Abstand zwischen den beiden massgeblichen Fahrzeugen ermittelt hat. Dabei hat er mit der Zählung von Einzelbildern in einem definierten Messbereich – wie vorstehend beschrieben wurde – eine Methode angewandt, welche es erlaubt, eine Abstandsbestimmung unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit vorzunehmen. Der ermittelte Abstand wurde – anders als in der Fragestellung – denn auch nicht in Metern, sondern in Sekunden angegeben. Dies ist insofern ohne Relevanz, als das Bundesgericht für die Beurteilung, ob eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen ist, als Richtschnur regelmässig die Regel "1/6-Tacho" wie auch den Abstand von 0.6 Sekunden heranzieht (vgl. dazu E. 8.1.). Demzufolge ist auch nicht zu beanstanden, dass der Gutachter die gefahrenen Geschwindigkeiten nur ungefähr, das heisst mit der Ergänzung "ca." angegeben hat. Was die Abweichung zwischen dem subjektiven Eindruck der Kantonspolizisten und den vom Gutachter ermittelten tatsächlichen Abständen betrifft, vermag auch diese die Richtigkeit des Gutachtens in keiner Weise in Frage zu stellen. Vielmehr wurde das Gutachten gerade zum Zweck eingeholt, die subjektiven Eindrücke der Kantonspolizisten mittels einer anerkannten wissenschaftlichen Methode zu überprüfen.

E. 5.2.2

Die Vorinstanz kritisiert weiter, die Bildqualität der beiden Screenshots sei trotz oder eben wegen der Vergrösserung eher ungenügend und damit sei zum

E. 5.2.3

Auch der Berufungsbeklagte selbst rügt in seiner Berufungsantwort Ungenauigkeiten in der Ermittlung der Fahrzeugpositionen. Er gelangt – unter Anrechnung einer Toleranz von 5 km/h respektive 6 km/h – zum Ergebnis, dass von mindestens 0.76 s respektive 0.82 s Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug auszugehen sei. Dabei geht er beim ersten Screenshot davon aus, dass sich der massgebliche Messbereich vom Heck seines Fahrzeugs am Beginn einer Leitlinie bis zum Heck des voranfahrenden Fahrzeugs am Ende der nächsten Leitlinie erstreckt. Bei einer Leitlinienlänge von 6 m, einer Zwischenraumlänge von 9 m und einer Länge seines Fahrzeugs von ca. 4.5 m ergibt dies eine Distanz von 16.5 m

E. 5.2.4

Schliesslich rügt die Vorinstanz, dass keine Nachmessung bezüglich der Geschwindigkeit des Fahrzeugs des Beschuldigten vorgenommen worden sei. Der Gutachter gehe von blossen "circa-Geschwindigkeiten" aus, welche er aus der Eigengeschwindigkeit des Polizeifahrzeugs ableite. Dies erscheine insofern problematisch, als dem Beschuldigten so ein für ihn weit unvorteilhafterer Sachverhalt zugerechnet werde, als dies der Fall gewesen wäre, wenn eine verwertbare Nachmessung stattgefunden hätte. Hätte eine solche stattgefunden, wäre von der gemessenen durchschnittlichen Geschwindigkeit gemäss Art. 8 Abs. 1 lit. h und dem Anhang zu Art. 8 Abs. 1 lit. h der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrsregelkontrollverordnung je nach Länge der Messtrecke der freien Nachfahrt ein variabler Abzug zwischen 6% und 15% subtrahiert worden. Unter optimalen Messbedingungen resultiere so ein Abstand von mehr als 0.6 s. Diese Schlussfolgerung der Vorinstanz erweist sich als unzutreffend. Wie bereits ausgeführt wurde, ermittelte der

Gutachter den Abstand des Berufungsbeklagten zum vorausfahrenden Fahrzeug losgelöst von der Fahrgeschwindigkeit. Die Notwendigkeit einer Nachmessung sowie die Berücksichtigung eines Sicherheitsabzugs bei der gefahrenen Geschwindigkeit fällt damit schon aus diesem Grund ausser Betracht. Kommt hinzu, dass es sich vorliegend um eine mathematisch-technische Auswertung der Videoaufnahmen anhand von optischen Anhaltspunkten durch einen Sachverständigen handelt. Es geht nicht um die Auswertung der SatSpeed-Nachfahrmessung, sondern vielmehr der Videoaufnahmen der aufgenommenen

E. 5.4

Sowohl die Vorinstanz wie auch der Berufungsbeklagte selber vertreten die Auffassung, es hätte die Geschwindigkeitsmessung mit einem Videogerät ViDistA, also mit einem Video-Distanzmeter-Aufnahmeeinheit-Messsystem erfolgen sollen, da das eingesetzte Gerät SatSpeed G2 Video ausschliesslich der Geschwindigkeitsmessung respektive der Bildaufzeichnung und nicht der Abstandsmessung diene. Inwieweit diese Feststellung die Glaubhaftigkeit des Gutachtens in Frage stellen soll, ist nicht nachvollziehbar. Wie bereits mehrfach ausgeführt wurde, wurde der Sachverhalt mit einem zugelassenen und geeichten Videogeschwindigkeitsmesssystem ermittelt und die Aufzeichnung durch ein Gutachten des METAS mittels anerkannter Methode ausgewertet. Der Umstand, dass eine Ermittlung des massgeblichen Abstandes auch auf eine andere Weise möglich gewesen wäre, vermag keine Zweifel an der Richtigkeit des Gutachtens zu begründen.

E. 5.5

Nach dem Gesagten erweist sich das Gutachten des METAS zur Erstellung des Sachverhalts als geeignet. Es liegen keine triftigen Gründe vor, welche an der Richtigkeit des Gutachtens zweifeln liessen. Vielmehr kann der gegen den Berufungsbeklagten gestützt auf das Gutachten erhobene Vorwurf des zu geringen Abstands anhand der Videoaufzeichnung problemlos nachvollzogen werden. Es kann demnach ohne weiteres auf das Gutachten abgestellt werden. Es ist damit als erstellt zu erachten, dass der Abstand zwischen dem Fahrzeug des Berufungsbeklagten und dem Vorausfahrenden im massgeblichen Zeitpunkt von $0.52 \text{ s} \pm 0.04 \text{ s}$ beziehungsweise $0.56 \text{ s} \pm 0.04 \text{ s}$ betragen hat. Wie die nachfolgenden Erwägungen (vgl. insbesondere E. 8.1.2.) zeigen werden, wäre aber auch im Falle eines Abstellens auf die vom Berufungsbeklagten eingestandenen Abstände von mindestens 0.76 s respektive 0.82 s (vgl. dazu act. A.6 N 46) im konkreten Fall von einer groben Verkehrsregelverletzung auszugehen. Somit erübrigt es sich, auf

E. 6

/ 24 Y. _____ hat die Busse zu bezahlen. Die Verfahrenskosten seien ihm vollumfänglich zu überbinden. Für die Auslagen seiner Verteidigung sei er nicht zu entschädigen. I. Mit Verfügung des Vorsitzenden der I. Strafkammer des Kantonsgerichts von Graubünden vom 2. Oktober 2017 wurde in Anwendung von Art. 406 Abs. 2 lit. a StPO das schriftliche Verfahren angeordnet und der Staatsanwaltschaft Graubünden als Berufungsklägerin eine Frist zur Einreichung einer schriftlichen Berufungsbegründung gesetzt. J. Am 23. Oktober 2017 reichte die Staatsanwaltschaft beim Kantonsgericht von Graubünden die Berufungsbegründung ein. K. Y. _____ (in der Folge: Berufungsbeklagter) beantragt in seiner Stellungnahme vom 14. Dezember 2017 die Abweisung der Berufung unter voller Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Kantons Graubünden. L. Auf die weiteren Ausführungen im angefochtenen Urteil, in den Rechtschriften sowie in den Akten wird,

soweit erforderlich, in den nachstehenden Erwägungen eingegangen. II. Erwägungen 1.1. Die Berufung ist zulässig gegen Urteile erstinstanzlicher Gerichte, mit denen das Verfahren ganz oder teilweise abgeschlossen worden ist (vgl. Art. 398 Abs. 1 StPO). Die Berufung bezieht sich somit auf Urteile, in denen über Straf- und Zivilfragen materiell befunden wird (vgl. Art. 80 Abs. 1 Satz 1 StPO), in erster Linie auf Urteile, die auf Verurteilung oder Freispruch lauten und den Fall vor der ersten Instanz damit abschliessen (vgl. Luzius Eugster, in: Niggli/Heer/Wiprächtiger [Hrsg.], Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, 2. Aufl., Basel 2014, N 2 zu Art. 398 StPO). Gemäss Art. 399 Abs. 1 StPO ist die Berufung dem erstinstanzlichen Gericht innert zehn Tagen seit Eröffnung des Urteils schriftlich oder mündlich zu Protokoll anzumelden, worauf das erstinstanzliche Gericht die Anmeldung nach Ausfertigung des begründeten Urteils zusammen mit den Akten dem Kantonsgericht als Berufungsinstanz übermittelt (vgl. Art. 399 Abs. 2 StPO; Art. 22 des Einführungsgesetzes zur Schweizerischen Strafprozessordnung [EGzStPO; BR 350.100]). Nach Art. 399 Abs. 3 StPO reicht die Partei, die Berufung angemeldet hat, dem Kantonsgericht innert 20 Tagen seit der Zustellung des begründeten Urteils eine schriftliche Berufungserklärung ein, worin sie anzugeben hat, ob sie das Urteil vollumfänglich oder nur in Teilen anfechtet (lit. a), welche

E. 7

/ 24 Abänderungen des erstinstanzlichen Urteils sie verlangt (lit. b) und welche Beweisangebote sie stellt (lit. c). 1.2. Gegen das am 21. März 2017 gefällte und am 24. März 2017 ohne schriftliche Begründung mitgeteilte Urteil des Regionalgerichts Plessur meldete die Staatsanwaltschaft Graubünden am 28. März 2017 (Poststempel) Berufung an. Die Berufungsanmeldung erfolgte damit rechtzeitig. Nach Mitteilung des begründeten Urteils am 26. Juli 2017 reichte die Staatsanwaltschaft am 8. August 2017 (Poststempel) – mithin fristgerecht – ihre Berufungserklärung ein. Die Rechtsmittellegitimation der Staatsanwaltschaft richtet sich nach Art. 381 Abs. 1 StPO und ist vorliegend gegeben. Da auch alle anderen Zulässigkeitsvoraussetzungen gegeben sind, ist auf die Berufung einzutreten. 2. Als Berufungsinstanz kann das Kantonsgericht von Graubünden das erstinstanzliche Urteil in allen angefochtenen Punkten umfassend überprüfen (vgl. Art. 398 Abs. 2 StPO). Die Berufung ist somit ein vollkommenes Rechtsmittel, mit welchem erstinstanzliche Urteile in sachverhältnismässiger wie auch in rechtlicher Hinsicht mit freier Kognition überprüft werden können (vgl. Niklaus Schmid, Schweizerische Strafprozessordnung, Praxiskommentar, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2013, N 1 zu Art. 398 StPO; Markus Hug/Alexandra Scheidegger, in: Donatsch/Hansjakob/Lieber [Hrsg.], Kommentar zur Schweizerischen Strafprozessordnung [StPO], 2. Auflage, Zürich 2014, N 14 zu Art. 398 StPO). Tritt das Berufungsgericht auf die Berufung ein, so fällt es ein neues Urteil, welches das erstinstanzliche ersetzt (vgl. Art. 408 StPO). Weist das erstinstanzliche Verfahren aber Mängel auf, die im Berufungsverfahren nicht geheilt werden können, so hebt das Berufungsgericht das angefochtene Urteil auf und weist die Sache zur Durchführung einer neuen Hauptverhandlung und zur Fällung eines neuen Urteils an das erstinstanzliche Gericht zurück (vgl. Art. 409 Abs. 1 StPO). Im vorliegenden Fall kann das Berufungsgericht – wie sich aus den nachstehenden Erwägungen ergibt – selber ein Urteil fällen, infolgedessen eine Rückweisung nicht erforderlich ist. 3. Der Berufungsbeklagte wurde von der Vorinstanz der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV (Nichteinhalten eines ausreichenden Abstandes) in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG sowie der Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV (Nichteinhalten der allgemeinen

Höchstgeschwindigkeit) in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig gesprochen und hierfür mit einer Busse von CHF 560.00 bestraft. Mit der vorliegenden Berufung, massgeblich sind dabei die in der Berufungserklärung enthaltenen Anträge, verlangt die Staatsanwaltschaft Graubünden, es sei das angefochtene Urteil aufzuheben und das Nichtein-

E. 8

/ 24 halten eines ausreichenden Abstandes als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG zu qualifizieren. Dafür sei der Berufungsbeklagte mit einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je CHF 90.00, bedingt, bei einer Probezeit von 2 Jahren, und einer Busse von CHF 360.00, ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von 4 Tagen, zu verurteilen. Nicht angefochten und somit nicht Gegenstand der Berufung bildet der Schuldspruch des Berufungsbeklagten bezüglich der Nichteinhaltung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV. Dieser Punkt ist folglich unangefochten in Rechtskraft erwachsen. 4. Im Rahmen des Einspracheverfahrens gegen den Strafbefehl vom 8. April 2016 holte die Staatsanwaltschaft Graubünden ein Gutachten beim Eidgenössischen Institut für Metrologie METAS unter anderem zur Frage ein, ob der von der Kantonspolizei Graubünden anhand der Videoaufnahmen auf zwei Screenshots ermittelte Abstand zwischen dem Berufungsbeklagten und dem vorausfahrenden Fahrzeug von 6 m respektive 9 m bestätigt werden könne. Der Gutachter beantwortete diese Frage dahingehend, als er für die auf dem Screenshot abgebildete Situation einen Abstand von $0.52 \text{ s} \pm 0.04 \text{ s}$ bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von ca. 90 km/h und für diejenige auf dem zweiten Screenshot einen Abstand von $0.56 \text{ s} \pm 0.04 \text{ s}$ bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von ca. 116 km/h ermittelte. Die Vorinstanz stellte die Zuverlässigkeit der angewandten Messmethode in Abrede und ging in Abweichung des Gutachtens von einem Abstand von mehr als 0.6 s respektive 0.63 s aus, wobei sie einen weiteren Sicherheitsabzug berücksichtigte. Aufgrund dieser Werte qualifizierte sie das Verhalten des Berufungsbeklagten entgegen dem Antrag der Staatsanwaltschaft Graubünden nicht als grobe, sondern als einfache Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG. In ihrer Berufung rügt die Staatsanwaltschaft Graubünden die Vorgehensweise und die daraus gezogene Schlussfolgerung der Vorinstanz. Diese habe die Methodik des Gutachters verkannt und sei ohne triftige Gründe und damit zu Unrecht vom METAS-Gutachten abgewichen. Ausserdem habe sie übersehen, dass bei der technisch anerkannten und beweiskräftigen Auswertungsmethode der METAS der Sicherheitsabzug schon berücksichtigt sei, weshalb gemäss Lehre und Rechtsprechung keine zusätzliche Sicherheitsmarge abzuziehen sei. Nachfolgend gilt es somit zu prüfen, ob die Vorinstanz zu Recht vom Gutachten abgewichen und von einem anderen als dem gutachterlich festgestellten Sachverhalt ausgegangen ist. 5. Mit Gutachten von Sachverständigen wird gestützt auf deren besondere Sachkenntnis, welche in der Regel den Behörden fehlt, Bericht über die Sachver-

E. 8.1

Was unter einem "ausreichenden Abstand" zu verstehen ist, hängt von den gesamten Umständen ab. Die Rechtsprechung hat im Gegensatz zum auch bei günstigen Verhältnissen minimal einzuhaltenden Abstand ("halber Tacho" bzw. 1,8 s BGE 131 IV 133 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_3/2010 vom 2. _____ 2010 E. 3) keine allgemeinen Grundsätze entwickelt, bei welchem Abstand objektiv von einer groben Verkehrsregelverletzung auszugehen ist. Als grobe Richtschnur wird die Regel "1/6

Tacho" bzw. der Abstand von 0.6 s herangezogen (BGE 131 IV 133 E. 3.3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_290/2015 vom 23. November 2015 E. 2.2.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_749/2012 vom 15. Mai 2013 E. 2.3.2; je mit Hinweisen). Bei ungünstigen Verhältnissen beziehungsweise Umständen (Sicht, Witterung, schwache Bremsen usw.) kann eine grobe Verkehrsregelverletzung gegebenenfalls auch bei Abständen zwischen 0.6 und rund 1 s bejaht werden (vgl. Philippe Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, N 99 zu Art. 90). Eine grobe Verkehrsregelverletzung setzt jedoch nicht voraus, dass es aufgrund eines zu geringen Abstands mit Sicherheit zu einer Auffahrkollision gekommen wäre, wenn der vorausfahrende Lenker eine Vollbremsung vorgenommen hätte, sondern vielmehr genügt der Nachweis, dass die (abstrakte) Gefahr einer Auffahrkollision erheblich erhöht war (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.2.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_1375/2016 vom 12. April 2017 E. 4). Zur Bejahung einer groben Verkehrsregelverletzung genügt, dass auf einer verhältnismässig kurzen Strecke zu nahe aufgefahren wird, wobei es auch das Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen gilt. Das Bundesgericht hat keine allgemeinen Grundsätze zur Frage entwickelt, bei welchem Abstand in jedem Fall eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG anzunehmen ist (vgl. BGE 131 IV 133 E. 3.1). Jedoch erachtet es die Begründung einer groben Verkehrsregelverletzung auch für möglich, wenn die Unterschreitung des Mindestabstandes auf einer Strecke von weniger als 300 m andauert (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_534/2008 vom 13. Januar 2009 E. 3.5).

E. 8.1.1

Bei einem Abstand von 0.6 s ist die Gefahr einer Auffahrkollision im Verhältnis zum vorgeschriebenen Abstand (erlaubtes Risiko) hochgradig erhöht. Allerdings ist diese absolute Schwelle auf die Konstellation ausgerichtet, dass zwei Personenwagen bei günstigen Verhältnissen hintereinanderfahren. Im konkreten Fall lagen jedoch keine günstigen Strassenverhältnisse vor, vielmehr hatte sich, wie vorstehend beschrieben, auf der Fahrbahn ein Wasserfilm gebildet. Bei nasser Fahrbahn verlängert sich der Bremsweg aufgrund der geringeren Haftreibung erheblich. Ausserdem wurde der zu geringe Abstand auf der Autobahn bei mittlerem Verkehrsaufkommen über eine Strecke von mindestens 830 m beibehalten, was das Risiko einer Kollision gegenüber einer nur kurzzeitigen Abstandsverletzung erheblich erhöht. Gemäss der vorstehend beschriebenen bundesgerichtlichen Rechtsprechung reicht diese Distanz für die Begründung einer groben Verkehrsregelverletzung ohne weiteres aus. Somit ist offensichtlich, dass im konkreten Fall der objektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung mit einem Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug von 0.56 s respektive von 0.6 s, wie vom Gutachter ermittelt, während mindestens 830 m ohne weiteres erfüllt ist.

E. 8.1.2

Doch auch unter der Annahme, die Abstände hätten – wie vom Berufungsbeklagten eingestanden (vgl. dazu act. A.6 N 46) – 0.76 s respektive 0.82 s betragen, was mit Verweis auf E. 5.2.3 als nicht realistisch qualifiziert wird, müsste im konkreten Fall von einer groben Verkehrsregelverletzung ausgegangen werden. Es gilt zu bedenken, dass sogar bei guten Strassen- und Sichtverhältnissen ein Sicherheitsabstand von 2 s eingehalten werden muss. Im konkreten Fall lagen schlechte Wetterbedingungen vor und der Abstand betrug weniger als die Hälfte. Damit es bei einer Vollbremsung des vorausfahrenden Fahrzeugs nicht zu einer Kollision kommt, muss der Bremsweg des vorderen Fahrzeugs plus Abstand der Fahrzeuge minus Anhalteweg des hinteren Fahrzeugs grösser als 0 sein.

Der Bremsweg ist die Strecke, die ein Fahrzeug von Beginn der Bremsung bis hin zum Ende der Bremsung zurücklegt. Der Anhalteweg ist demgegenüber länger und berücksichtigt die Reaktionszeit, welche beim vorausfahrenden Fahrzeug ausser Acht gelassen werden kann. Der Bremsweg wird mit folgender Formel berechnet: $\text{Bremsweg} = \frac{v^2}{2p}$, wobei v der Geschwindigkeit in m/s und p dem Verzögerungswert in m/s^2 entspricht. Der Anhalteweg errechnet sich aus dem Bremsweg plus gefahrene Geschwindigkeit multipliziert mit der Reaktionszeit. Das Bundesgericht setzt in langjähriger Praxis in seinen Berechnungen einen Verzögerungswert von

E. 8.2

Subjektiv erfordert der Tatbestand der groben Verletzung der Verkehrsregeln ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, das heisst ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Dieses ist zu bejahen, wenn sich der Täter der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kommt aber

E. 8.3

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Berufungsbeklagte durch Nichteinhaltung des notwendigen Mindestabstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug eine wichtige Verkehrsregel verletzt hat. Da er dies – wie im angefochtenen Entscheid und in der Berufungsbegründung dargelegt und vom Berufungsbeklagten nicht in Abrede gestellt wurde – über eine Distanz von mindestens 830 m und bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 90 km/h resp. 116 km/h mit einem Abstand von 0.56 s und 0.6 s tat, schuf er zumindest grobfahrlässig eine erhöhte Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer. Damit erfüllt der Berufungsbeklagte sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht den Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG. Folglich ist die Berufung gutzuheissen, Ziffer 1 des Urteilsdispositivs aufzuheben und Ziff. 2 dahingehend zu ändern, dass sich der Berufungsbeklagte nach Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig gemacht hat. 9. Die Staatsanwaltschaft Graubünden verlangt eine Bestrafung des Berufungsbeklagten für die unangefochten gebliebene Geschwindigkeitsüberschreitung

E. 9

/ 24 haltsprüfung und -würdigung erstattet. Dem Sachverständigen sind bloss Sach- und keine Rechtsfragen zu unterbreiten; die Beantwortung Letzterer obliegt zwingend dem Gericht. Wie alle Beweismittel sind auch Gutachten grundsätzlich frei zu würdigen. In Fachfragen darf das Gericht allerdings nicht ohne triftige Gründe von Gutachten abweichen, was angesichts des fehlenden Wissens naheliegend ist, und es muss Abweichungen begründen. Ein Abweichen ist zulässig, wenn die Glaubwürdigkeit des Gutachtens durch die Umstände ernsthaft erschüttert ist. Bestehen Zweifel an der Richtigkeit des Gutachtens und wird dennoch keine ergänzende Abklärung angeordnet, kann sich dies als rechtswidrig erweisen (vgl. Urteile des Bundesgerichts 2C_222/2019 vom 23. Juli 2019 E. 2.3 und 6B_989/2017 vom 20. Dezember 2017 E. 3.2 mit weiteren Hinweisen).

E. 9.1

Beim vorliegenden Ausgang des Berufungsverfahrens ist hinsichtlich der Strafzumessung vom Strafraum der groben Verletzung von Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG auszugehen, der sich von Geldstrafe bis zu einer Freiheitsstrafe von maximal drei Jahren

erstreckt. Gemäss Art. 47 StGB in Verbindung mit Art. 102 Abs. 1 SVG ist die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu bemessen. Das Verschulden wird nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsgutes, nach der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach bestimmt, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Gefährdung oder Verletzung zu vermeiden. Berücksichtigt werden ausserdem das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse.

E. 9.2

Im Bereich des Strassenverkehrs sind verschiedene strafrechtlich relevante Verhaltensweisen denkbar, die Einfluss auf die Tatschwere haben. Beim Tatbestand der groben Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG) hängt diese wesentlich davon ab, wie rücksichtslos das Fahrverhalten des Täters erscheint und wie konkret die Gefahr für die Sicherheit andere ist. Allgemein kommt dem Risiko eines Unfalles eine wesentliche Bedeutung zu (vgl. zum Ganzen Hans Mathys, Leitfaden Strafzumessung, Basel 2016, N 86). Zum objektiven Tatverschulden ist – wie vorstehend erwogen – zu berücksichtigen, dass der Berufungsbeschlagte während einer Strecke von mindestens 830 m hinter einem Fahrzeug einen so geringen Abstand eingehalten hat, dass mindestens eine erhöhte abstrakte Gefährdung für die an einer allfälligen Kollision beteiligten Personen bestanden hat. Angesichts dieser Feststellung ist die objektive Tatschwere im mittleren Bereich einzustufen. Zur subjektiven Tatschwere ist festzuhalten, dass der Berufungsbeschlagte rücksichtslos gehandelt hat. Obwohl ihm die Gefährlichkeit eines zu

E. 9.3

In Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Tatschwere ist angesichts vorstehender Ausführungen von einem mittleren Verschulden auszugehen. Gründe, welche das Verschulden erhöhen beziehungsweise mindern würden, liegen nicht vor. Insbesondere ist das Eingestehen des objektiven Tatbestandes einer leichten Verkehrsregelverletzung neutral zu gewichten, kann dieses doch nicht als Ausdruck von Einsicht und Reue gewertet werden. Eine freiheitsentziehende Sanktion erscheint angesichts der Grösse des Tatverschuldens sowie der Vorstrafenlosigkeit unverhältnismässig; eine Geldstrafe nach Art. 34 StGB demgegenüber zweckmässig und ausreichend. In Anbetracht des vorstehend Ausgeführten erscheint eine Geldstrafe von 20 Tagessätzen als schuldangemessen. Die Höhe des einzelnen Tagessatzes bestimmt sich nach den finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Beschuldigten, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum (Art. 34 Abs. 2 StGB). Der Berufungsbeschlagte ist ledig und hat keine Unterhaltspflichten (vgl. staatsanwaltschaftliche Akten act. 9 und 41). Gemäss Auskunft der Steuerverwaltung erzielte er im Jahr 2014 ein Einkommen von CHF 64'563.00 (staatsanwaltschaftliche Akten act. 8). Aufgrund dieser Verhältnisse ist die Tagessatzhöhe entsprechend der Berechnung der Staatsanwaltschaft Graubünden (vgl. staatsanwaltschaftliche Akten act. 10) auf CHF 90.00 festzusetzen. Die Probezeit ist angesichts der Vorstrafenlosigkeit auf zwei Jahre festzusetzen (Art. 44 Abs. 1 StGB).

E. 9.4

Die Staatsanwaltschaft beantragte nebst der bedingten Geldstrafe für das vom Berufungsbeschlagten begangene Vergehen überdies eine Verbindungsbusse von CHF 300.00

(vgl. staatsanwaltschaftliche Akten act. 45). Eine bedingte Geldstrafe kann mit einer Busse nach Art. 106 StGB verbunden werden (Verbindungsstrafe, Art. 42 Abs. 4 StGB). Die Bestimmung dient in erster Linie dazu, die sog. Schnittstellenproblematik zwischen der Busse (für Übertretungen) und der bedingten Geldstrafe (für Vergehen) zu entschärfen. Auf Massendelikte (namentlich im Bereich des SVG), die im untersten Bereich bloss mit Bussen geahndet werden, soll zusätzlich mit einer unbedingten Sanktion begegnet werden können, wenn sie die Schwelle zum Vergehen überschreiten. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, eine spürbare Sanktion zu verhängen. Insoweit verhilft Art. 42 Abs. 4 StGB zu einer rechtsgleichen Sanktionierung und übernimmt auch Aufgaben der

E. 9.5

Schliesslich ist für die Geschwindigkeitsüberschreitung gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG noch eine Busse auszufällen. Da die vorgehend ausgefallte Geldstrafe im Vergleich zur Busse keine gleichartige Sanktion darstellt, kann keine Gesamtstrafe gebildet werden. Ungleichartige Strafen sind stets kumulativ zu verhängen (BGE 142 IV 265 E. 2.3.2). Bestimmt es das Gesetz nicht anders, so ist der Höchstbetrag der Busse CHF 10'000.00 (Art. 106 Abs. 1 StGB). Das Gericht bemisst die Busse je nach den Verhältnissen des Täters, so dass dieser die Strafe erleidet, die seinem Verschulden angemessen ist (Art. 106 Abs. 3 StGB). Diese ist entsprechend den Ausführungen der Staatsanwaltschaft (vgl. staatsanwaltschaftliche Akten act. 45) gestützt auf Ziff. 303.3 lit. b des Anhangs 1 der Ordnungsbussenverordnung (OBV; SR 741.031) auf CHF 60.00 festzulegen. Die gleichzeitig auszusprechende Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall, dass die Busse nicht bezahlt wird (Art. 106 Abs. 1 StGB), wird auf einen Tag festgesetzt. 10. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Berufungsbeklagte der groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG sowie der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV in Ver-

E. 10

/ 24 bleibt hier kein Raum. Zusammenfassend kann damit festgehalten werden, dass der Sachverhalt mit einem zugelassenen Videogeschwindigkeitssystem ermittelt wurde.

E. 11

/ 24 vornherein nicht genau bestimmt, sondern es könne nur geschätzt werden, auf welcher jeweiligen exakten Höhe beziehungsweise Markierung sich die Fahrzeuge befunden hätten. Die Linien insbesondere beim nachfolgenden Fahrzeug schienen im ersten Screenshot 15-25 cm und im zweiten Screenshot 10-15 cm über der Fahrbahn angesetzt worden zu sein, was eine frappante Differenz zum Nachteil des Beschuldigten darstelle. Dies insbesondere deshalb, da durch die höhere Ansetzung der Linie der Eindruck entstehe, die Fahrzeuge seien näher beisammen, als sie in Wirklichkeit seien. Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass dem Gutachter nicht nur die beiden Einzelbilder, sondern die gesamte Videoaufzeichnung zur Verfügung stand, deren Bildqualität mit 25 Bildern pro Sekunde einwandfrei ist. Dass das Vergrössern und Ausdrucken eines Einzelbildes zu einem Qualitätsverlust führt, liegt in der Natur der Sache und ändert nichts an der Tauglichkeit der Videoaufnahme als Beweisgrundlage für die Abstandsermittlung. Des Weiteren ist festzustellen, dass die in den Screenshots eingezeichneten roten Linien – wie die Staatsanwaltschaft Graubünden in ihrer

Berufungsbegründung vom 23. Oktober 2019 (act. A.5) nachvollziehbar ausführt – nicht den zu messenden Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen darstellen, sondern vielmehr den Berührungspunkt der Reifen der betroffenen Fahrzeuge mit der Fahrbahn markieren und in Richtung der Leitlinien und ihrer Zwischenräume führen, welche als Referenzpunkte dienen. Bei der Feststellung der Vorinstanz, die Linien seien über der Fahrbahn eingezeichnet worden, handelt es sich lediglich um einen perspektivischen Eindruck auf der zweidimensionalen Bildfläche, der keine Rückschlüsse auf die Genauigkeit der Ermittlung der Positionspunkte zulässt. Kommt hinzu, dass der Gutachter bei der Ermittlung der Abstände eine Toleranz von ± 0.04 s berücksichtigt hat. Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 90 km/h entspricht dies einer Toleranz von ± 1 m, bei 116 km/h gar einer solchen von ± 1.3 m, womit allfällige Ungenauigkeiten in der Ermittlung der Reifenposition sicherlich wettgemacht werden. Auch in dieser Hinsicht ist das Gutachten folglich nicht zu beanstanden.

E. 12

/ 24 (6 m + 9 m + 6 m abzüglich 4.5 m). Für diese Distanz würde der Berufungsbeklagte bei der ermittelten Geschwindigkeit von 90 km/h 0.66 s und mit der von ihm geltend gemachten Geschwindigkeit 85 km/h immerhin noch rund 0.7 s benötigen. Die von ihm behaupteten 0.76 s erweisen sich somit nicht als nachvollziehbar. Das Gleiche gilt auch für den zweiten Screenshot: Dort definiert der Berufungsbeklagte den massgeblichen Messbereich vom Heck seines Fahrzeugs am Beginn einer Leitlinie bis zum Heck des voranfahrenden Fahrzeugs in der Mitte zwischen der nächsten und der übernächsten Leitlinie. Dies ergibt eine Distanz von 21 m (6 m + 9 m + 6 m + 4.5 m abzüglich 4.5 m). Für diese Distanz würde der Berufungsbeklagte bei der ermittelten Geschwindigkeit von 116 km/h rund 0.65 s und mit der von ihm geltend gemachten Geschwindigkeit 110 km/h immerhin noch rund 0.69 s benötigen. Die vom Berufungsbeklagten errechneten Abstandswerte erweisen sich nach dem Gesagten als zu hoch. Dies zeigt sich auch daran, dass er eine Abweichung zum gutachterlich ermittelten Wert von 0.2 s respektive 0.22 s geltend macht. Dies entspricht einer Distanz von rund 4.7 respektive 6.7 m, somit ungefähr im Bereich der Länge einer Leitlinie. Eine solche Abweichung erscheint bei Betrachtung der massgeblichen Screenshots als unrealistisch.

E. 13

/ 24 Fahrt. Entsprechend kommen die Regeln über die Messsysteme in der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA; SR 741.013.1), namentlich auch der in Art. 8 Abs. 1 lit. h VSKV-ASTRA vorgesehene Sicherheitsabzug, nicht zur Anwendung. Entsprechendes ergibt sich aus Ziffer 21 Abs. 3 und Abs. 4 der ASTRA-Weisungen über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr. Die in der Fachexpertise ermittelte Geschwindigkeit beziehungsweise die allenfalls zu berücksichtigenden Sicherheitsabzüge sind demgemäss abschliessend, das heisst die nachträgliche zusätzliche Anwendung der in der VSKV festgelegten Sicherheitswerte ist nicht zulässig (vgl. dazu auch das Urteil des Bundesgerichts 6B_921/2014 vom 21. Januar 2015 E. 1.3.1.).

E. 14

/ 24 die weiteren Ausführungen des Berufungsbeklagten im Zusammenhang mit dem Gutachten einzugehen. 6. Bezüglich der Dauer der Abstandsverletzung führt die Vorinstanz aus, dass das vorausfahrende Fahrzeug entgegen der Darstellung der Staatsanwaltschaft auf

der Videoaufzeichnung erst um 10:32.35 wirklich sichtbar werde. Eine Schätzung des Abstandes erscheine zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht möglich. Ausserdem habe der Beschuldigte lange vor 10:33.35, nämlich bereits etwa ab 10:33.08, zumindest vermutungsweise, einen genügenden Abstand eingehalten. Der Zeitpunkt, in welchem ein ungenügender Abstand eingehalten werde, dürfe sich auf rund 33s belaufen, was einer möglicherweise zurückgelegten Strecke von rund 830 m entsprechen dürfte. Wie die Staatsanwaltschaft in ihrer Berufungsbe- gründung (act. A.5) zutreffend ausführt und in den nachfolgenden Erwägungen noch dargelegt wird (vgl. E.8.1 und 8.1.1.), ist auch der von der Vorinstanz be- rechnete Wert von 830 m ausreichend, um aufgrund eines zu geringen Abstands eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen. Insofern ist bei der Ermittlung des massgeblichen Sachverhalts nicht näher darauf einzugehen. Ebenfalls keiner weiteren Ausführungen bedarf es zur Frage, ob die Fahrbahn lediglich regennass oder salznass war. Aufgrund der Videoaufnahmen steht unzweifelhaft fest, dass es im fraglichen Zeitpunkt regnete, und sich auf der Fahrbahn ein Wasserfilm ge- bildet hatte. Durch das Überfahren der nassen Fahrbahn wurde Wasser aufgewir- belt, welches insbesondere bei nahem Hintereinanderfahren die Sicht zusätzlich beeinträchtigte. Die Strassenverhältnisse zum fraglichen Zeitpunkt waren demzu- folge als schlecht zu qualifizieren. 7. Zusammenfassend kann nach dem Gesagten als erstellt erachtet werden, dass der Berufungsbeklagte bei nasser Fahrbahn auf einer Strecke von mindes- tens 830 m mit einem Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug von $0.52\text{ s} \pm 0.04\text{ s}$ beziehungsweise $0.56\text{ s} \pm 0.04\text{ s}$ gefahren ist, wobei der Toleranzbereich zu sei- nen Gunsten ausgelegt und dementsprechend von 0.56 s respektive von 0.6 s ausgegangen wird. Dass er damit die Bestimmungen von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV verletzt hat, ist im vorliegenden Fall unbestritten. Jedoch gilt es zu prüfen, ob dieser Verstoß als leichte (Art. 90 Abs. 1 SVG) oder als grobe Ver- letzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 2 SVG) zu qualifizieren ist. 8. Gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG macht sich strafbar, wer durch grobe Verlet- zung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervor- ruft oder in Kauf nimmt. Nach Art. 34 Abs. 4 SVG ist gegenüber allen Strassen- benützern ein ausreichender Abstand einzuhalten, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Der Fahrzeugführer hat

E. 15

/ 24 beim Hintereinanderfahren einen ausreichenden Abstand zu wahren, so dass er auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig halten kann (Art. 12 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Die Pflicht zur Einhaltung eines genügenden Abstandes ist unbestrittenermassen eine wichtige und grundlegende Bestimmung des Strassen- verkehrsrechts, welche für die Verkehrssicherheit grosse Bedeutung hat. Ihre Missachtung führt immer wieder zu gefährlichen Auffahrunfällen im Strassenver- kehr (BGE 131 IV 133 E. 3.2.1; BGE 115 IV 248 E. 3a).

E. 16

/ 24

E. 17

/ 24 [Hrsg.], Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013, S. 206). Dabei darf gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung der hintere Fahrzeuglenker nicht mit einem mittleren – und schon gar nicht mit einem schlechten – Bremsweg des vorausfah- renden Fahrzeugs

rechnen (Urteil des Bundesgerichts 6B_451/2010 vom 13. September 2010 E. 3.4 mit Hinweis auf BGE 81 IV 302 E. 2). Im konkreten Fall ist daher bei beiden Fahrzeugen derselbe Verzögerungswert anzunehmen, was dazu führt, dass sich die eingesetzten Werte gegenseitig aufheben und damit für die Berechnung des Anhaltewegs irrelevant sind. Was die sog. Bremsreaktionszeit betrifft, so hat das Bundesgericht in seinem Urteil 6B_441/2015 vom 3. Februar 2016 E. 2.3.1. ausgeführt, dass diese Untersuchungen zufolge selbst bei einer erhöhten Bremsbereitschaft mindestens eine Sekunde betrage, wobei nur ein sehr kleiner Teil der Testpersonen in der Lage gewesen sei, diesen Wert einzuhalten. Vorliegend ist daher von einer Reaktionszeit von 1 s auszugehen. Selbst unter Berücksichtigung eines Verzögerungswerts beider Fahrzeuge von 7.5 m/s² und einer Reaktionszeit von 1.0 s, wäre es vorliegend bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h (25 m/s) und einem Abstand von 0.76 s im Falle einer Vollbremsung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zur Kollision gekommen (Bremsweg 41.67 m plus Abstand 19 m minus Anhalteweg 66.67 m < 0). Doch auch bei der eingestandenem Geschwindigkeit von 85 km/h (23.61 m/s) und einem Abstand von 0.76 s wäre eine Kollision nicht zu verhindern gewesen (Bremsweg 37.16 m plus Abstand 17.94 m minus Anhalteweg 60.77 m < 0). Vielmehr hätten über 5 m gefehlt, was mehr als einer Autolänge entspricht. Beim zweiten Messpunkt ergibt sich das gleiche Bild: Bei einer Geschwindigkeit von 116 km/h (32.22 m/s) und einem Abstand von 0.82 s wäre von einem Bremsweg von rund 69.21 m, einem Abstand von 26.42 m und einem Anhalteweg von 101.43 m auszugehen, was ebenfalls nicht gereicht hätte, um einer Kollision zu entgehen. Selbst bei der eingestandenem Geschwindigkeit von 110 km/h (30.55 m/s) hätte der Berufungskläger bei einem Bremsweg von rund 62.22 m, einem Abstand von 25.05 m und einem Anhalteweg von 92.77 m im Falle einer Vollbremsung des vorausfahrenden Fahrzeugs nicht mehr rechtzeitig abbremsen können. Damit wäre der objektive Tatbestand einer groben Verkehrsregelverletzung auch mit den vom Berufungskläger eingestandenem Abständen und Geschwindigkeiten ohne weiteres erfüllt.

E. 18

/ 24 auch in Betracht, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht. Die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung setzt in diesem Fall voraus, dass 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 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). Grundsätzlich ist bei einer objektiv groben Verletzung der Verkehrsregeln auf ein zumindest grobfahrlässiges Verhalten zu schließen. Die Rücksichtslosigkeit ist ausnahmsweise zu verneinen, wenn besondere Umstände vorliegen, die das Verhalten subjektiv in einem milderen Licht erscheinen lassen (Urteil des Bundesgerichts 6B_558/2017 vom 21. September 2017 E. 1.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_1004/2016 vom 14. März 2017 E. 3.2 mit Hinweis). Vorliegend sind keine Gründe ersichtlich, die das Verhalten des Berufungsklägers subjektiv weniger schwer erscheinen lassen könnten. Der Berufungskläger wusste um die Risiken des nahen Auffahrens, die ohnehin allgemein bekannt sind. Damit kann auf ein bedenken- respektive rücksichtsloses und damit grobfahrlässiges Handeln geschlossen werden. Dieser Eindruck wird im Übrigen auch durch das Videomaterial bestätigt. Der

Berufungsbeklagte erfüllt daher auch subjektiv den Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung.

E. 19

/ 24 (Art. 27 Abs. 1 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG) sowie die hinzukommende Abstandsverletzung (Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG) mit einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je CHF 90.00, bedingt, bei einer Probezeit von 2 Jahren, und mit einer Busse von CHF 360.00, ersatzweise mit einer Freiheitsstrafe von 4 Tagen, wobei CHF 300.00 als Verbindungsbusse und CHF 60.00 als Busse für die begangene Übertretung zu verstehen sind (vgl. staatsanwaltschaftliche Akten act. 45). Da die Vorinstanz von einer einfachen Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 1 SVG ausgegangen ist und folglich lediglich eine Busse verhängt hat, ist der Antrag der Berufungsklägerin bezüglich der Strafzumessung im Folgenden eingehend zu prüfen. Der Berufungsbeklagte äusserte sich in seiner Berufungsantwort nicht zum beantragten Strafmass.

E. 20

/ 24 geringen Abstandes bewusst gewesen sein musste, rückte er so nahe an das vorausfahrende Fahrzeug auf, dass er im Falle einer Vollbremsung kaum eine Chance gehabt hätte, eine Kollision zu verhindern. Es sind keine die objektive Tatschwere relativierende Aspekte zu erkennen.

E. 21

/ 24 Generalprävention. Darüber hinaus erhöht die Strafenkombination ganz allgemein die Flexibilität des Gerichts bei der Auswahl der Strafart. Diese kommt in Betracht, wenn man dem Täter den bedingten Vollzug der Strafe gewähren möchte, ihm aber dennoch in gewissen Fällen mit der Auferlegung einer zu bezahlenden Geldstrafe oder Busse einen spürbaren Denkkettel verpassen will. Eine spezifische Legalprognose für die Verbindungsstrafe an sich ist aber nicht erforderlich (Roland M. Schneider/Roy Garré, in: Heer/Wiprächtiger [Hrsg.], Basler Kommentar, Strafrecht I, 3. Aufl., Basel 2013, N 102 f. zu Art. 42 StGB; Urteil des Bundesgerichts 6B_412/2010 vom 19. August 2010 E. 2.2). Aus der systematischen Einordnung von Art. 42 Abs. 4 StGB ergibt sich, dass das Hauptgewicht auf der bedingten Strafe liegt und die unbedingte Verbindungsstrafe nur untergeordnete Bedeutung hat (Schneider/Garré, a.a.O., N 106 zu Art. 42 StGB). Um dem akzessorischen Charakter der Verbindungsstrafe gerecht zu werden, hat das Bundesgericht entschieden, die Obergrenze grundsätzlich auf einen Fünftel beziehungsweise 20% festzulegen (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4 S. 191). Im Lichte dieser bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist eine Verbindungsbusse in der von der Staatsanwaltschaft beantragten Höhe von CHF 300.00 vertretbar und auch angemessen. Die gleichzeitig auszusprechende Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall, dass die Busse nicht bezahlt wird (Art. 106 Abs. 1 StGB), wird auf drei Tage festgesetzt.

E. 22

/ 24 bindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG schuldig zu sprechen ist. Hierfür wird er zu einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je CHF 90.00, bedingt, bei einer Probezeit von 2 Jahren, zu einer Verbindungsbusse von CHF 300.00, ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von 3 Tagen sowie zu einer Busse von CHF 60.00, ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von 1 Tag, verurteilt. Ziff. 3 des Dispositivs des angefochtenen Urteils wird aufgehoben und entsprechend neu formuliert. 11. Gemäss Art. 426 Abs. 1 StPO trägt die beschuldigte

Person die Verfah- renskosten, wenn sie verurteilt wird. Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens. Mit ihrem Berufungsantrag, den Berufungsbeklagten der groben Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig zu sprechen, vermochte die Staatsanwaltschaft als Berufungsklägerin durchzudringen. Ebenfalls obsiegte sie im Strafpunkt. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Kosten des vor- instanzlichen Verfahrens in Höhe von CHF 5'013.60 vollumfänglich dem Beru- fungsbeklagten aufzuerlegen. Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen. Ziff. 4 des angefochtenen Urteils wird aufgehoben und entsprechend neu formu- liert. Die Kosten des Berufungsverfahrens von CHF 3'000.00 gehen ebenfalls voll- umfänglich zu Lasten des unterliegenden Berufungsbeklagten, dem keine Partei- entschädigung zugesprochen wird.

E. 23

/ 24 III.

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