

ZH_OBERGERICHT SB140542 vom 5. März 2015

ZH Obergericht, 2015-03-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_SB140542

FR: ZH_OBERGERICHT SB140542 du 5 mars 2015

IT: ZH_OBERGERICHT SB140542 del 5 marzo 2015

Erwägungen

E. 1

Prozessgeschichte

E. 1.1

Mit vorstehend wiedergegebenem Urteil vom 2. September 2014 wurde der Beschuldigte der groben Verkehrsregelverletzung schuldig gesprochen. Er wurde mit einer unbedingten Geldstrafe von 15 Tagessätzen zu Fr. 250.-- bestraft. Die Kosten der Untersuchung und des gerichtlichen Verfahrens wurden dem Beschuldigten auferlegt (Urk. 32 S. 19 f.).

E. 1.2

Gegen das dem Beschuldigten am 2. September 2014 mündlich eröffnete und der Staatsanwaltschaft hernach zugestellte (Prot. I S. 5) Urteil liess der Beschuldigte seinen (erbetenen) Verteidiger gleichentags mündlich Berufung anmelden (Prot. I S. 7). Nach Zustellung des begründeten Urteils (Urk. 31) reichte der Verteidiger namens des Beschuldigten am 5. Dezember 2014 dem Ober-

- 4 - gericht fristgerecht die Berufungserklärung ein (Urk. 35). Mit Präsidialverfügung vom 9. Dezember 2014 (Urk. 37) wurde die Berufungserklärung in Anwendung von Art. 400 Abs. 2 und 3 StPO der Staatsanwaltschaft übermittelt, um gegebenenfalls Anschlussberufung zu erheben oder Nichteintreten auf die Berufung zu beantragen. Gleichzeitig wurde der Beschuldigte aufgefordert, diverse Unterlagen betreffend seine finanzielle Leistungsfähigkeit einzureichen (Urk. 37). Am 16. Dezember 2014 beantragte die Staatsanwaltschaft die Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils (Urk. 42). Der Beschuldigte liess am 28. Januar 2015 verschiedene Unterlagen zu seiner finanziellen Situation einreichen (Urk. 49).

E. 1.3

Zur heutigen Berufungsverhandlung sind der Beschuldigte persönlich und sein Verteidiger erschienen (Prot. II S. 3). Zu Beginn der Berufungsverhandlung waren weder Vorfragen zu entscheiden noch Beweise abzunehmen (Prot. II S. 4 f.). Das vorliegende Urteil erging im Anschluss an die Berufungsverhandlung (Prot. II S. 6 f.).

E. 2

Umfang der Berufung Der Beschuldigte ficht das erstinstanzliche Urteil in allen Punkten an (Urk. 35, Urk. 53 S. 1 und Prot. II S. 4).

E. 3

Sachverhalt

E. 3.1

Der Beschuldigte bestreitet nicht, den Personenwagen BMW X3, Kontroll- schild ZH ..., am 14. Juni 2013, 12:49 Uhr, auf der Überholspur der Autobahn A1 in Fahrtrichtung Bern auf dem Gemeindegebiet Wallisellen gelenkt zu haben und während einer gewissen Zeitspanne zunächst einem Lieferwagen während ca. 430 m (Abschnitt I) und hernach einem Personenwagen während ca. 450 m hinterher gefahren zu sein (Abschnitt II). Des Weiteren ist unstrittig, dass die Sicht zu diesem Zeitpunkt gut und die Fahrbahn trocken war und es sich bei diesem Autobahnabschnitt um eine stark frequentierte Strasse handelt (Urk. 24 S. 5). Ebenso anerkennt der Beschuldigte die ihm gemäss Anklagesach- verhalt vorgeworfenen Durchschnittsgeschwindigkeiten von zunächst 86 km/h (Abschnitt I) sowie hernach 103 km/h (Abschnitt II) (Urk. 52 S. 6 f.).

- 5 -

E. 3.2

Hingegen stellt der Beschuldigte in Abrede, den jeweils vorangefahrenen Fahrzeugen zu nah aufzufahren zu sein (Urk. 9 S. 7 ff.; Urk. 24 S. 5; Urk. 52 S. 5 ff.), was das vorinstanzliche Urteil als reine Schutzbehauptung qualifizierte (Urk. 32 S. 8 f.). Im Sinne der Vorinstanz ist auf die Unstimmigkeiten in den Aus- sagen des Beschuldigten hinsichtlich der von ihm genannten Abstände hinzu- weisen. Nachdem der Beschuldigte anlässlich der ersten polizeilichen Einver- nahme am 14. Juni 2013 noch von einem Abstand von 10 m ausgegangen war (Urk. 2 S. 2), hielt er in der staatsanwaltlichen Einvernahme vom 22. Januar 2014 dafür, einen Abstand in der Grössenordnung von ungefähr 40 m eingehalten zu haben (Urk. 9 S. 7 f.). Wie bereits die Vorinstanz festhielt, relativierte er seine ers- te Aussage damit, unter Druck gesetzt worden zu sein (Urk. 32 S. 6 und Urk. 9. S. 6). An der Hauptverhandlung erklärte er, mindestens einen Abstand von 20 m gehabt zu haben, unter dem Hinweis, dass wenn man auf einer so stark frequen- tierten Strasse einen Abstand von mehr als 50 m einhalten würde, es immer zwei Fahrzeuge gäbe, die vorne hineinfahren würden. Gleichzeitig erklärte der Beschuldigte, im Fahrzeug keinen Massstab mitzuführen, weshalb er den Abstand nicht genau habe ermessen können (Urk. 24 S. 5). Anlässlich der Berufungsverhandlung dazu befragt, nannte er hinsichtlich des ersten Sachver- haltsabschnitts schätzungsweise einen Abstand von 12 m und hinsichtlich des zweiten einen von 20 m (Urk. 52 S. 6 f.). Erneut wies er darauf hin, bei Abständen von 40 oder 50 m würden stets andere Fahrzeuglenker in die Lücke fahren, was sehr gefährlich sei (Urk. 52 S. 9 und 10).

E. 3.3

Das Tatgeschehen wurde durch die Kantonspolizei Zürich per Video- aufnahme (Nachfartachograph SatSpeed) dokumentiert (Urk. 3). Gestützt darauf wurde ein Gutachten des Eidgenössischen Institutes für Metrologie METAS vom 20. März 2014 erstellt (Urk. 11/5). Dieses diente als Grundlage der vorinstanzli- chen Sachverhaltserstellung (Urk. 32 S. 8 f.). Der Beschuldigte und die Verteidi- gung kritisierten das Abstellen auf das Gutachten insofern, als dass es bei der digitalen Bearbeitung und Auswertung der Einzelbilder zu Messungenauigkeiten komme und es sich bei den Geschwindigkeitsangaben um Ungefähr-Angaben handle (Urk. 10 S. 9, 24 S. 6 f. und 25 S. 4 ff.; Urk. 35 S. 2; Urk. 52 S. 8). Die Vor- instanz erläutert indessen nachvollziehbar, weshalb sie das Gutachten zur

- 6 - Erstellung des Sachverhaltes als geeignet erachtet. Insbesondere wurde eine Plausibilitätsprüfung anhand des optischen Eindrucks aus der Visionierung der

SatSpeed-Videoaufnahme vorgenommen. Darauf kann verwiesen werden (Urk. 32 S. 7 f.). In Übereinstimmung mit der bundesgerichtlichen Rechtsprechung und unter Berücksichtigung der freien richterlichen Beweiswürdigung ist in Fachfragen von einer (gerichtlichen) Expertise nur aus triftigen Gründen abzuweichen (Urteil 6B_534/2008 vom 13.01.2009). Solche Gründe liegen hier – wie dies bereits die Vorinstanz dargelegt hat – nicht vor. Vielmehr kann der gegen den Beschuldigten gestützt auf das Gutachten erhobene Vorwurf anhand der SatSpeed Videoaufzeichnung (Urk. 3) problemlos nachvollzogen werden. Der Beschuldigte und die Verteidigung bringen denn auch keine spezifischen Rügen vor, weshalb die Messung nicht hätte korrekt erfolgt sein sollen. Vielmehr stellen sie sich generell gegen die vorgenommene Auswertungsmethode. Dabei stellt sich die Verteidigung auf den Standpunkt, dass die Markierung der Punkte zur Berechnung des Abstandes manuell nach dem Schattenwurf der Fahrzeuge erfolgte, was zu – teilweise – erheblichen Messungenauigkeiten führe (Urk. 25 S. 4). Dem ist entgegenzuhalten, dass es sich bei der durch den Gutachter vorgenommenen Bearbeitung um eine anerkannte Beweissicherungs- und Auswertungsmethode handelt. Es kann demnach – wie dies bereits die Vorinstanz erwogen hat – ohne weiteres auf das Gutachten abgestellt werden. Davon gingen berufsungsweise auch der Beschuldigte und seine Verteidigung aus, indem die im Gutachten enthaltenen Werte als Grundlage der Abstandsberechnungen dienten (Urk. 53 S. 4) und der Beschuldigte, zum eingehaltenen Abstand befragt, auf das Gutachten verwies (Urk. 52 S. 6).

E. 3.4

Es kann demnach als erstellt erachtet werden, dass der Beschuldigte auf einer Strecke von ca. 430 m mit einem Abstand zum vorausfahrenden Lieferwagen von 10 bis 12 m, minimal 8 m, bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von $86 \text{ km/h} \pm 3 \text{ km/h}$ fuhr (Urk. 3, Urk. 11/5 S. 3-6), sowie den BMW anschliessend auf einer weiteren Strecke von ca. 450 m mit einem Abstand zum vorausfahrenden Personenwagen von 13 bis 14 m, minimal mit 12 m, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von $103 \text{ km/h} \pm 3 \text{ km/h}$ lenkte (Urk. 3, Urk. 11/5 S. 7-10).

- 7 -

E. 4

Rechtliche Würdigung

E. 4.1

Die Vorinstanz hat die Fahrweise des Beschuldigten im Zusammenhang mit dem Abstand zu den jeweils vorausfahrenden Fahrzeugen als grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 4 SVG gewürdigt.

E. 4.2

Die Vorinstanz hat die Voraussetzungen für die Anwendung von Art. 90 Abs. 2 SVG und Art. 34 Abs. 4 SVG richtig umrissen, so dass zur Vermeidung von Wiederholungen darauf zu verweisen ist (Urk. 32 S. 9-11). Der Beschuldigte lässt berufsungsweise vorbringen, dass es keinen gesetzlichen Mindestabstand zweier hintereinanderfahrender Fahrzeuge gebe (Urk. 35 S. 2; Urk. 53 S. 2). Dem ist zuzustimmen, lässt sich der zur Pönalisierung ausreichende Abstand doch weder direkt aus dem Gesetz noch aus der Verordnung ableiten. Die Errechnung der Grenzwerte beruht auf technischen, personen-, umwelt-, und situationsbezogenen Daten, deren Eckwerte als Bremsweg- und Reaktionszeit in

Verbindung mit den im Zeitpunkt der Kontrolle bestehenden Strassen-, Witterungs- und Verkehrsverhältnissen resultieren. Aus dieser Kumulation von konkreten Fakten haben sich in der Praxis Erfahrungswerte für eine mehr oder weniger objektive Beurteilung ergeben (Giger, Komm. SVG, 8. Auflage, Art. 34 N 28). Auch wenn bei solchen Erfahrungswerten die Gefahr besteht, dass sie im Ergebnis zu statistischen Durchschnittsmassstäben mutieren, was im Einzelfall zu "ungerechten" Lösungen führen kann, ist eine gewisse Schematisierung nicht zuletzt auch zugunsten der Rechtssicherheit geboten. Praxisgemäss wird bei Einhaltung eines Abstands von einem "halben Tacho" ein genügender Abstand angenommen und bei Unterschreitung eines Abstands von einem Sechstel der gefahrenen Geschwindigkeit bzw. von 0.6 Sekunden von einer groben Verkehrsregelverletzung ausgegangen. Im Zwischenbereich liegt entsprechend im Regelfall eine einfache Verkehrsregelverletzung vor (vgl. dazu nur etwa BGE 131 IV 133 E. 3 m.w.H.). Festzuhalten ist, dass diese hilfsweise heranzuziehenden Faustregeln auf empirischen Werten beruhen und damit nicht etwa willkürlich festgelegt worden sind (vgl. dazu Jürg Boll, Grobe Verkehrsregel-

- 8 - verletzung, Eine eingehende Darstellung der Praxis des Bundesgerichts, Davos 1999, S. 55 ff.). Zur Bejahung einer groben Verkehrsregelverletzung genügt, dass auf einer verhältnismässig kurzen Strecke zu nahe aufgefahren wird, wobei es auch das Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen gilt. Eine grobe Verkehrsregelverletzung wurde unter anderem bejaht bei einem Lenker, der mit ca. 100 km/h während rund 12 Sekunden einen Abstand von ungefähr 10 m zum vorausfahrenden Fahrzeug einhielt (Urteil des Bundesgerichts 1C_356/2009 vom 12. Februar 2010, Zusammenstellung der einschlägigen Praxis bei: Philippe Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Bundesgerichtspraxis, 2011, Art. 34 N 55). Mit der Vorinstanz kann festgehalten werden, dass der Beschuldigte bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 86 km/h (± 3 km/h, Abschnitt I) bzw. 103 km/h (± 3 km/h, Abschnitt II) zum vorausfahrenden Lieferwagen bzw. Personenwagen einen Abstand zwischen 10 bis 12 m, minimal 8 m (Abschnitt I) bzw. zwischen 13 bis 14 m, minimal 12 m (Abschnitt II) und damit klar einen ungenügenden Abstand einhielt (Urk. 32 S. 12). Angesichts dieser Geschwindigkeiten – zu Gunsten des Beschuldigten ist auf die tieferen Werte von 83 km/h bzw. 100 km/h abzustellen – wäre gemäss der Regel "halber Tacho" ein Abstand von 41.5 m bzw. 50 m einzuhalten gewesen. Zum gleichen Ergebnis kommt die Vorinstanz, wenn sie mit den Durchschnittswerten von 86 km/h und 103 km/h agiert und eine Unsicherheitsmarge von ± 2 m gewährt (Urk. 32 S. 12). Bei einer Unterschreitung von 1/6 des km/h-Wertes in Meter ist grundsätzlich von einer groben Verkehrsregelverletzung auszugehen. Diese Grenze wäre vorliegend bereits bei 13.8 m (Abschnitt I) bzw. 16.67 m (Abschnitt II) erreicht und wurde vom Beschuldigten klarerweise unterschritten. Bei einem Abstand von "1/6 Tacho" 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 (Boll, a.a.O., S. 57 f.). In Anwendung der 1/6-Tacho-Regel kann grundsätzlich der Vorinstanz gefolgt werden, wenn sie ausführt, dass der vom Beschuldigten gewählte

- 9 - Abstand das Risiko einer Auffahrkollision selbst bei trockener Fahrbahn, mittlerem Verkehrsaufkommen, guten Bremsen und einem reaktionsschnellen Lenker als hochgradig erhöht erachtet werden muss (Urk. 32 S. 13). Nachfolgend wird in Bezug auf den ersten

Sachverhaltsabschnitt im Sinne einer Plausibilitätsprüfung und mit Blick auf die entsprechende Argumentation der Verteidigung und des Beschuldigten noch ein anderes Berechnungsmodell gewählt, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich bei dem Beschuldigten zur Last gelegten ersten Sequenz beim vorausfahrenden Fahrzeug um einen Lieferwagen handelte, der naturgemäss einen längeren Bremsweg hat als ein Personenwagen. Der Beschuldigte bringt denn auch vor, dass er aufgrund seiner guten Bremsen und dem viel längeren Bremsweg des vorausfahrenden Lieferwagens bei den eingehaltenen Abständen jederzeit hätte bremsen und anhalten können (Urk. 2 S. 2, Urk. 9 S. 9, Urk. 24 S. 4 f., Urk. 25 S. 4, Urk. 32 S. 9, Urk. 52 S. 5 ff., Urk. 53 S. 3). Ebenso ist zu prüfen, ob weitere Umstände vorliegen, welche ein Abweichen von der "1/6-Tacho-Faustregel" rechtfertigen. Denn wie die Verteidigung betont, ist stets der konkrete Einzelfall zu berücksichtigen (Urk. 35 S. 2, Urk. 52 S. 2).

E. 4.3

Die Vorschrift, gegenüber allen Strassenbenützern einen "ausreichenden" Abstand zu wahren, verpflichtet die Fahrzeugführer, sich bei der Begegnung mit anderen Verkehrsteilnehmern mit einer gewissen "Sicherheitszone" zu umgeben (Giger, Komm. SVG, Art. 34 N 19). Im Rahmen der Berufungserklärung moniert die Verteidigung, die Vorinstanz habe in ihren Erwägungen dem Umstand, dass sich der Beschuldigte in einer Kolonne befunden habe, keine Bedeutung beigemessen (Urk. 35 S. 2). Der Beschuldigte liess bereits anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung und auch an der Berufungsverhandlung vorbringen, dass es auf dem relevanten Autobahnabschnitt nach der allgemeinen Lebenserfahrung schlichtweg nicht möglich sei, die Abstandsvorschriften gemäss den sogenannten "Faustregeln" einzuhalten, da einem ansonsten mehrere Fahrzeuge unmittelbar vor das Fahrzeug reinfahren würden, was das Unfallrisiko erheblich erhöhe (Urk. 24 S. 5 und 10; Urk. 52 S. 9 f.).

- 10 - Es ist unstrittig, dass es sich bei dem vorliegend relevanten Autobahnabschnitt grundsätzlich um eine stark frequentierte Strasse handelt (vgl. vorne 3.1). Auch am 14. Juni 2013 habe ein "Einfädeln in den Kolonnenverkehr" stattgefunden (Urk. 25 S. 4). Während das erstinstanzliche Urteil im Rahmen der Sachverhaltserstellung davon ausgeht, es sei unstrittig, dass am 14. Juni 2013 um 12:49 Uhr ein mittelmässiges Verkehrsaufkommen herrschte, wie dies auch im Polizeibericht festgehalten wurde (Urk. 2, Urk. 32 S. 4), geht die Verteidigung von einem Kolonnenverkehr aus, wobei sie an der Berufungsverhandlung klarstellte, dass "kein dichter Kolonnenverkehr" geherrscht habe (Urk. 53 S. 5). Es versteht sich von selbst, dass bei hoher Verkehrsbelastung naturgemäss geringere Abstände zwischen den einzelnen Fahrzeugen eingehalten werden, wobei aber gleichzeitig eine Geschwindigkeitsreduktion erfolgt, unter anderem hervorgerufen durch das "Einfädeln in den Kolonnenverkehr". In Anbetracht der seitens des Beschuldigten gefahrenen Minimalgeschwindigkeiten von 83 km/h beziehungsweise 100 km/h kann davon ausgegangen werden, dass beim konkreten Verkehrsaufkommen der Verkehr dennoch "flüssig" verlief, was durch die Videoaufzeichnung (Urk. 3) auch bestätigt wird. Das Verkehrsaufkommen ist damit mit "mittelmässig" durchaus korrekt umschrieben. Entsprechend der Geschwindigkeit ist auch der Abstand anzupassen. Anzuführen ist, dass wenn in diesem Geschwindigkeitssegment ein "Einfädeln" durch überholende Autos erfolgt, es umso mehr angezeigt ist – nötigenfalls durch Bremsmanöver – für einen ausreichenden Abstand zu sorgen, so dass noch ein Sicherheitsabstand gewahrt werden kann. Je grösser der ursprünglich gewählte Abstand ist, desto weniger wirkt sich auch ein

wenn auch nur leichtes Bremsen des vorausfahrenden Fahrzeuges auf den eigenen Abstand aus. So kann die Gefahr minimiert werden, sich plötzlich mit einem – wenn auch durch Dritte verursachten – gefährlich kurzen Abstand konfrontiert zu sehen. Gerade im Kolonnenverkehr ist das Einhalten ausreichender Abstände unverzichtbar, denn wie nachfolgend aufzuzeigen sein wird, verstärkt sich die Gefahr eines Auffahrunfalls im Kolonnenverkehr.

E. 4.4

Damit es bei einer Vollbremsung des vorausfahrenden Fahrzeuges nicht zu einer Kollision kommt, müssen die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein: Bremsweg des vorderen Fahrzeuges plus Abstand der Fahrzeuge minus

- 11 - Anhalteweg des hinteren Fahrzeuges grösser 0. Der Bremsweg ist die Strecke, die ein Fahrzeug von Beginn der Bremsung bis zum Ende der Bremsung zurücklegt $[0.5 * v^2/a]$. Entscheidend für die Länge des Bremsweges sind die gefahrene Geschwindigkeit $[v$ in m/s] und die Verzögerung $[a$ in $m/s^2]$. Der Anhalteweg $[0.5 * v^2/a + v * t]$ ist länger und berücksichtigt die Reaktionszeit, welche beim vorausfahrenden Fahrzeug ausser Acht gelassen werden kann (vgl. für das Berechnungsmodell m.w.H. Manfred Dähler/Erich Peter/René Schaffhauser, in: AJP 1999 S. 947 ff., Ausreichender Abstand beim Hintereinanderfahren, S. 951 f.). Nachfolgend wird mit mittleren, d.h. durchschnittlichen Verzögerungswerten gerechnet, welche vom Berühren des Bremspedals bis zum Stillstand resp. der Kollision wirksam sind. Diese sind leicht kleiner als die Vollbremsverzögerungswerte. Die während der Anspruchs- und Schwellzeit reduzierte Bremswirkung ist somit bereits berücksichtigt. Aufgrund von Verzögerungsmessungen nach Unfällen durch die Polizei ist bei Personenwagen auf trockener Fahrbahn von mittleren Verzögerungswerten von 6.5 – 8.5 m/s^2 auszugehen. Bei einem Lieferwagen hingegen ist bei gleichen Strassenverhältnissen mit Verzögerungswerten von 5.5 – 7.5 m/s^2 zu rechnen (Dähler/Peter/Schaffhauser, a.a.O., S. 951; Manfred Dähler, Rechtsprechung zu SVG 58–89 und zur Verkehrsofferhilfe / I.–II., in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013, N 70). Es trifft grundsätzlich zu, wenn der Beschuldigte vorbringt bzw. vorbringen lässt, dass die guten Bremsen seines BMW X3 sowie die – jedenfalls angeblich – "sehr schlechten" Bremsen des vorausfahrenden Lieferwagens für die Bremswege der involvierten Fahrzeuge von erheblicher Relevanz sind (Urk. 2 S. 2, Urk. 9 S. 9, Urk. 24 S. 4 f., Urk. 25 S. 4, Urk. 52 S. 5 f. und 9, Urk. 53 S. 3). Ebenso ist der Verteidigung zuzustimmen, dass das Gewicht eines Fahrzeuges entscheidende Auswirkungen auf den Bremsweg zeitigt (Urk. 25 S. 4, Urk. 53 S. 3). Dem ist allerdings entgegenzuhalten, dass ein Lenker (selbst) innerhalb der gleichen Fahrzeugkategorie (z.B. Personenwagen) in der Regel nicht zuverlässig beurteilen kann, welche Verzögerungswerte der vordere Wagen hat, da diese nicht nur von der fahrzeugspezifischen Bremsanlage abhängen. Selbst bei Fahrzeugen des gleichen Typs weist die Verzögerung eine grosse Spannweite auf,

- 12 - weil folgende Faktoren eine Rolle spielen: Abnutzung der Bremsscheiben und Bremsbeläge und deren Verschmutzung, Reifentyp, Reifenbreite, Zustand und Güte der Stossdämpfer, Beladungszustand, etc. sowie insbesondere auch die Art der Bremsbestätigung. Viele Lenker betätigen in einer Notsituation die Bremse nicht optimal und erreichen den technisch möglichen Verzögerungswert nicht. Umgekehrt kann ein im Auto eingebauter sog. elektronischer Bremsassistent dafür sorgen, dass bei einem abrupten Bremsmanöver die theoretisch mögliche Maximalverzögerung erreicht werden kann (Boll, a.a.O., S. 57). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung darf der hintere

Fahrzeuglenker nicht mit einem mittleren Bremsweg des vorausfahrenden Fahrzeuges rechnen. Er muss, um sicher zu gehen, in Betracht ziehen, dass das vor ihm fahrende Fahrzeug nur eine kurze Bremsstrecke zum Anhalten benötigt. Die Bremsstrecke kann nie zum voraus geschätzt werden, da ihre Länge von verschiedenen Umständen abhängt. Hinzu kommt, dass das Fahren in einer Kolonne als solches die Gefahr eines Zusammenstosses erhöht und zwar nicht erst bei dichtem Kolonnenverkehr oder starkem Verkehr. Bereits bei wenigen voranfahrenden Fahrzeugen ist die Sicht nach vorne verdeckt oder eingeschränkt, wodurch die zu befahrende Strecke un- übersichtlich wird. Ferner besteht eine stetige Ungewissheit hinsichtlich der Fahr- weise der übrigen Führer und der Betriebssicherheit ihrer Fahrzeuge. Gemäss der älteren Rechtsprechung wird diese erhöhte Gefahr dadurch verschärft, dass wer in einer aus mehreren Autos bestehenden Kolonne fährt, dauernd dem Risiko ausgesetzt ist, dass das Fahrzeug, dem er folgt, durch das diesem voranfahrende unversehens angehalten wird, womit sich dessen Bremsweg massiv verkürzen kann (BGE 81 IV 302 E. 2). In der Lehre wird die Auffassung vertreten, dass – soweit keine konkreten Anzeichen für ein Fehlverhalten bestehen – der Hintan- fahrende nicht damit zu rechnen habe, dass dem Voranfahrenden nicht der volle Bremsweg zur Verfügung steht, was sich aus dem Vertrauensgrundsatz er- gebe (Dähler/Peter/Schaffhauser, a.a.O., S. 948). Allerdings darf sich nur auf den Vertrauensgrundsatz berufen, wer sich selbst korrekt verhält (Giger, SVG Komm., Art. 26 SVG, N 4). Jedenfalls muss bei der Wahl des Abstandes in Betracht gezogen werden, dass der voranfahrende Fahrzeugführer selbst einen Auffahrun- fall erleiden und dadurch sein Anhalteweg verkürzt werden könnte (René - 13 - Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrecht, Band I, Bern 2002, N 692). Noch kritischer ist die Situation bei zusätzlich eingeschränk- tem Sichtfeld, etwa wenn es sich beim vorausfahrenden Fahrzeug um einen Lieferwagen handelt.

E. 4.5

Gestützt auf diese Erwägungen drängt es sich auf, bei der Berechnung in Bezug auf den Lieferwagen von einem Verzögerungswert von 7.5 m/s^2 auszu- gehen, insbesondere deshalb, weil es für den Beschuldigten unmöglich war zu erkennen, ob der Lieferwagen beladen war oder nicht. Dies, obschon der Beschuldigte aus dem Umstand, dass der Lieferwagen – gemäss seiner Sachdar- stellung vom Flughafen her kommend – mutmasste, dass dieser voll beladen gewesen sein musste (Urk. 52 S. 9). Wie gesehen, darf der nachfolgende Lenker nicht mit einem mittleren – und schon gar nicht mit einem schlechten – Bremsweg des Vorausfahrenden rechnen. So geht auch die Verteidigung in ihren Ausführun- gen anlässlich der Hauptverhandlung von einem geschätzten "Leergewicht" des Lieferwagens aus (Urk. 25 S. 4). Hingegen ist der Einwand des Beschuldigten betreffend seine Bremsen dahingehend zu berücksichtigen, als dass auch bei ihm vom maximalen Verzögerungswert von 8.5 m/s^2 auszugehen ist, immer unter der Berücksichtigung, dass es sich vorliegend um eine Plausibilitätsprüfung handelt. Der reine Bremsweg des vorausfahrenden Lieferwagens, also ohne Berücksichti- gung der Reaktionszeit, beträgt bei einer gefahrenen Durchschnittsgeschwindig- keit von 83 km/h – der gleichen wie jene des Beschuldigten – 35.42 m (Abschnitt I, $[0.5 * [23.05 \text{ m/s}]^2 / 7.5 \text{ m/s}^2] = 35.42 \text{ m}$). Demgegenüber liegt der Anhalteweg des Beschuldigten bei rund 45.08 m (Abschnitt I, $[0.5 * [23.05 \text{ m/s}]^2 / 8.5 \text{ m/s}^2] + [23.05 \text{ m/s} * 0.6 \text{ s}] = 45.08 \text{ m}$). Dabei wird zugunsten des Beschuldigten von einer Reaktionszeit von 0.6 s ausge- gangen. Der Beschuldigte bringt dazu aber immer wieder vor, dass er über eine "über- durchschnittliche Reaktion" verfüge (Urk. 9 S. 9, Urk. 24 S. 9). So wies er bereits im Rahmen der polizeilichen Befragung auf

seine – angebliche – Reaktionszeit von 0.25 Sekunden hin (Urk. 2 S. 2). Auch an der Berufungsverhandlung erklärte

- 14 - er wiederum, sehr fix und als Boxtrainer immer noch schneller als seine Profibox-Schüler zu sein, was ihn zur Annahme geführt habe, eine Reaktionszeit von 0.25 Sekunden zu haben (Urk. 52 S. 11). Wie auch die Verteidigung betont, verfügt der Beschuldigte offenbar über eine Lizenz als Boxtrainer und gelte im internationalen Boxsport als bekannt (Urk. 25 S. 3, Urk. 53 S. 3). Es mag sein, dass man als Boxer beziehungsweise Boxtrainer in bestimmten Situationen in Bezug auf bestimmte Handlungsweisen, wie etwa bei Abwehrreaktionen auf einen Angriff, eine bessere Reaktionsfähigkeit besitzt als ein "ungeschulter Durchschnittsmensch". Diese Situation lässt sich aber nicht unbeschränkt auf den Strassenverkehr übertragen. Versuche haben ergeben, dass selbst reaktions-schnelle Personen mit einer Brems-Reaktionszeit von mindestens 0.6 Sekunden zu rechnen haben (Boll, a.a.O., S. 57). Einer anderen Lehrmeinung zu Folge sei sogar von einer Reaktionszeit von mindestens 0.8 Sekunden auszugehen. Sie halten dafür, dass eine weitere Reduktion unrealistisch sei, da gerade Fahrzeug-lenker mit ungenügendem Abstand einem Dauerstress ausgesetzt seien und demzufolge kaum mehr über längere Zeit mit optimaler Aufmerksamkeit ihr Fahrzeug lenken können. Hinzu kommt, dass im Strassenverkehr die Aufmerksamkeit auch der Einhaltung anderer Verkehrsregeln (z.B. Beachten der Signale, Markierungen und Weisungen, Art. 27 Abs. 1 SVG) gewidmet werden muss (Dähler/ Peter/Schaffhauser, a.a.O., S. 952; vgl. zur Reaktionszeit auch BGE 115 II 283 E. 1a mit vielen Verweisen). Ebenso muss stets das Verhalten weiterer Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Auch ein eingeschränktes Sichtfeld kann die Reaktionszeit verlängern. Auch der Beschuldigte selbst räumt ein, dass im Strassenverkehr ein grosses Ablenkungspotential herrscht, beispielsweise durch Telefonieren (Urk. 52 S. 10). Ein Boxer ist einzig auf seinen Gegner und dessen Angriffe fokussiert. Auch wenn im Rahmen der Würdigung der Gesamtumstände im Zusammenhang mit der Einzelfallbeurteilung – im Verhältnis zu einem "Durchschnittsbürger" – von einer grundsätzlich besseren Reaktionsfähigkeit des Beschuldigten ausgegangen werden könnte, könnte daraus nicht geschlossen werden, dass ein Boxer beziehungsweise ein Boxtrainer unter jeden Umständen auch im Strassenverkehr eine bessere Reaktionsfähigkeit besitzt, die es ihm erlauben würde, einen geringeren Abstand gegenüber dem vorausfahrenden

- 15 - Fahrzeug einzuhalten. Diesbezüglich kann auch auf die Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (Urk. 32 S. 12). Entgegen den Ausführungen der Verteidigung (Urk. 53 S. 3) ist es demnach keineswegs willkürlich, wenn in Bezug auf den Beschuldigten nicht von einer Reaktionszeit von 0.25 s ausgegangen wird. Ausgehend von dem obgenannten Berechnungsmodell ergibt sich, dass es bei einer Vollbremsung des vorausfahrenden Lieferwagens unter Berücksichtigung des minimalen Abstandes zwischen den beiden Fahrzeugen zu einer Kollision mit dem Fahrzeug des Beschuldigten gekommen wäre [35.42 m + 8 m – 45.08 m = – 1.66 m]. Dabei ist festzuhalten, dass es gemäss Bundesgericht zur Bejahung einer groben Verkehrsregelverletzung schon ausreicht, wenn auf einer verhältnismässig kurzen Strecke zu nah aufgefahren wird (Urteil des Bundesgerichts 1C_356/2009 vom 12. Februar 2010). Ausgehend von einem Abstand von 10 m, welcher gemäss Gutachten während ca. 18 Sekunden durchschnittlich eingehalten wurde (Urk. 11/5 S. 6: 0.44 s bei 83 km/h), wäre es zwar mit den vorgängig gewählten Werten knapp nicht zu einer Kollision gekommen. Es wäre aber nur gerade ein Abstand von 0.34 m verblieben, dies

unter Annahme von Idealbedingungen. Eine Sicherheitsmarge hätte es – praktisch – nicht mehr gegeben. Nur eine leichte Verzögerung in der Reaktion des Beschuldigten oder eine leicht verzögerte Reaktion der Bremsanlage hätte auch bei diesem Abstand und sogar auch bei einem Abstand von 12 m eine Kollision zur Folge gehabt. Ausgehend von einer Reaktionszeit von 0.8 Sekunden ergibt sich nämlich bei einem Abstand von 10 m ein Wert nach Vollbremsung von – 4.27 m und bei einem Abstand von 12 m ein Solcher von – 2.27 m. Den durch die Verteidigung vorgenommenen Abstandsrechnungen kann demnach nicht gefolgt werden. Im Übrigen sind diese mangels Erläuterung nicht nachvollziehbar (Urk. 25 S. 3, Urk. 53 S. 4).

E. 4.6

Eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG setzt in objektiver Hinsicht nicht voraus, dass es mit Sicherheit zu einer Auffahrkollision gekommen wäre, wenn der vorausfahrende Lenker eine Vollbremsung vorgenommen hätte. Es genügt vielmehr eine erhöhte abstrakte Gefahr einer Auffahrkollision (Boll, a.a.O., S. 58). Von mindestens einer solchen muss vorliegend ausgegangen werden. Der Beschuldigte hielt während 18 Sekunden zum

- 16 - vorausfahrenden Lieferwagen einen Abstand ein, der es im Falle einer Vollbremsung des vorderen Fahrzeugs zeitweise nicht erlaubt hätte, eine Kollision zu vermeiden, und der im Übrigen derart bemessen war, dass ein Zusammenstoß nur unter allseitig idealen Umständen hätte vermieden werden können. Hinzu kommt, dass der Beschuldigte aufgrund des Lieferwagens zudem noch einen eingeschränkten Überblick über das doch rege Verkehrsgeschehen hatte.

E. 4.7

Wie bereits festgestellt, unterschritt der Beschuldigte auch hinsichtlich des zweiten Sachverhaltsabschnitts den Abstand in einer Weise, dass in objektiver Hinsicht mindestens eine erhöhte abstrakte Gefahr im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG bejaht werden muss. Dabei gilt – mutatis mutandis – das vorstehend unter Ziff. 4.4 Erwogene: Nachdem der Beschuldigte während ca. 16 Sekunden einen durchschnittlichen Abstand von 13 Metern zum ihm vorausfahrenden Personenwagen eingehalten hat (Urk. 11/5 S. 10: 0.48 s bei 100 km/h), wäre es ihm im Falle einer Vollbremsung des vorausfahrenden Personenwagens selbst unter Idealbedingungen unmöglich gewesen, rechtzeitig zu bremsen. Ausgehend von einer gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit beider Fahrzeuge von 100 km/h resultiert nämlich – selbst ausgehend von einem Maximalabstand von 14 m – ein Negativwert von – 8.22 m, und dies wiederum unter der Annahme einer Reaktionszeit zugunsten des Beschuldigten von 0.6 s (Bremsweg vorausfahrender PW $[0.5 * [27.77 \text{ m/s}]^2 / 8.5 \text{ m/s}^2 = 45.36 \text{ m}]$ – Anhalteweg des Beschuldigten $[0.5 * [27.77 \text{ m/s}]^2 / 8.5 \text{ m/s}^2] + [[27.77 \text{ m/s} * 0.6 \text{ s}] = 67.58 \text{ m}] = - 8.22 \text{ m}$). Bei den vom Beschuldigten während dem zweiten Sachverhaltsabschnitt eingehaltenen Abständen wäre es demnach bei einer Vollbremsung des vorausfahrenden Personenwagens mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu einer Auffahrkollision gekommen.

E. 4.8

In Übereinstimmung mit der Vorinstanz ist aufgrund der Unmittelbarkeit der beiden aufeinanderfolgenden Abschnitte (Urk. 32 S. 14) und in Anwendung des Verschlechterungsverbots von einer einfachen Tatbegehung auszugehen.

E. 4.9

Wie von der Vorinstanz zutreffend umrissen, erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG subjektiv ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem

- 17 - Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Die Verteidigung verneint berufsweise ein solches schweres Verschulden und verweist auch auf die Vorbringen im Rahmen der Hauptverhandlung (Urk. 35 S. 2, Urk. 53 S. 6 f.). Dort führte er aus, dem Beschuldigten könne nicht nachgewiesen werden, dass er pflichtwidrig nicht daran gedacht hätte, dass sein Fahrverhalten möglicherweise eine entsprechende – auch nur abstrakte – Gefahr hätte hervorrufen können (Urk. 25 S. 3). Zunächst kann auf die Ausführungen des vorinstanzlichen Urteils verwiesen werden (Urk. 32 S. 14). Präzisierend ist anzumerken, dass zugunsten des Beschuldigten auch hinsichtlich des subjektiven Tatbestandes auf die tieferen Werte von 83 km/h bzw. 100 km/h abzustellen ist und nicht von den maximalen Durchschnittsgeschwindigkeiten auszugehen ist. Das Vorbringen der Verteidigung, wonach der Beschuldigte darauf vertraut und gewusst habe (Urk. 25 S. 5, Urk. 53 S. 7), dass er jederzeit hätte bremsen können, vermag die vorinstanzliche Argumentation nicht entkräften. Insbesondere ist es unzutreffend, wenn der Beschuldigte vorbringen lässt, aufgrund der sehr guten Kenntnisse der Eigenschaften seines Fahrzeuges als auch seines Reaktionsvermögens stets zu wissen, welchen Abstand er zum unmittelbar vorausfahrenden Objekt einhalten müsse, um sein Fahrzeug nötigenfalls ohne Kollision zum Stehen zu bringen. Wie gesehen, war er vorliegend eben gerade nicht in der Lage, einen solchen genügenden Abstand einzuhalten, und aus seinen Aussagen im Verfahren ergibt sich, dass er gleichermassen nicht in der Lage ist, einen Abstand auch nur einigermaßen zuverlässig in Metern zu schätzen. Wie bereits ausgeführt, sind sodann auch nicht nur die Qualität des eigenen Fahrzeuges und die – überschätzten – eigenen Fähigkeiten ausschlaggebend. So wird verkannt, dass auch der Bremsweg des vorausfahrenden Fahrzeuges, das Verkehrsaufkommen und die Sichtverhältnisse entscheidend sind. Pflichtwidrig ist sodann, einfach auf die schlechten Bremsen des vorausfahrenden Fahrzeuges zu vertrauen (Urk. 9 S. 6, Urk. 24 S. 5, Urk. 52 S. 5 f.). Indem der Beschuldigte davon ausgeht, stets alles absolut im Griff gehabt zu haben (Urk. 24 S. 8, Urk. 52 S. 6 ff.), obwohl er objektiv durch die von ihm frei gewählten ungenügenden Abstände eine erhöhte abstrakte Gefahr für einen Auffahrunfall schuf, hat er sich hinsichtlich des Abstandes zum Lieferwagen zumindest bedenken-, wenn nicht sogar rücksichtslos gegenüber

- 18 - fremden Rechtsgütern verhalten. Als rücksichtslos muss das Verhalten gelten, wenn man bedenkt, dass er in der Folge weiterhin einen die "1/6-Tacho-Regel" weit unterschreitenden Abstand einhielt, obwohl es sich hier um einen vorausfahrenden Personenwagen handelte, der offensichtlich einen kürzeren Bremsweg als ein Lieferwagen aufweist. Die aus zu nahem Aufschliessen resultierenden Risiken waren dem Beschuldigten durchaus bewusst (Urk. 24 S. 8, Urk. 32 S. 14, Urk. 52 S. 10). Im Zeitpunkt der Tatbegehung kannte er sowohl die "2-Sekunden-Regel" als auch die "1/2-Tacho-Regel" (Urk. 9 S. 6). Der Einwand des Beschuldigten, wonach diese Regel der Lehre vor 40 Jahren entspreche und aufgrund der technischen Fortschritte an Aktualität eingebüsst habe (Urk. 52 S. 6), ist nicht zu hören. Zwar mag es zutreffen, dass aufgrund des technischen Fortschritts kürzere Anhaltewege erzielt werden können. Gleiches gilt dann aber auch für den Bremsweg des vorausfahrenden Fahrzeuges, erfolgte der technische Fortschritt doch flächendeckend. Ebenso wenig schlägt die Argumentation der Verteidigung durch, wenn sie

die vorinstanzliche Auffassung, wonach der Beschuldigte sich jederzeit hätte zurückfallen lassen können, um die Abstände dadurch zu vergrössern (Urk. 32 S. 14), als schlicht unhaltbar bezeichnet und die Fahrweise des Beschuldigten als logische Konsequenz des vom vorausfahrenden Lenkers gezeigten Verhaltens zu rechtfertigen versucht (Urk. 53 S. 6). Es ist völlig unerheblich, ob der Lieferwagen die Überholspur hätte freigeben müssen, wie dies die Verteidigung postuliert (Urk. 53 S. 4 ff.), kennt doch das Strafrecht keine Verschuldenskompensation. Vielmehr muss die seitens der Verteidigung geschilderte Intention des Beschuldigten, wonach dieser mit seinem Fahrverhalten versucht habe, den Lenker des Lieferwagens zu veranlassen, die Spur zu verlassen, damit er überholen konnte (Urk. 53 S. 5 und 7), als rücksichtslos eingestuft werden, weist dieses Verhalten doch geradezu leicht nötigende Züge auf. Dies umso mehr, als der Beschuldigte diese Fahrweise ganz bewusst, während einer Strecke von 880 m und trotz Wechsel der vorausfahrenden Fahrzeugen beibehalten hat, zumal der Beschuldigte selbst vorbringt, sich vom hinterherfahrenden Polizeifahrzeug bedrängt gefühlt zu haben (Urk. 25 S. 5, Urk. 52 S. 7), obwohl der Abstand zwischen ihm und dem Polizeifahrzeug offensichtlich mindestens doppelt so gross war als

- 19 - derjenige zwischen dem Beschuldigten und den diesem vorausfahrenden Fahrzeugen. Ergänzend ist anzufügen, dass der Beschuldigte die erhöhte (abstrakte) Gefahr einer Auffahrkollision ganz ohne Not schuf, erklärte er doch auf Befragen, nicht speziell in Eile gewesen zu sein (Urk. 9 S. 6, Urk. 52 S. 8). Der Beschuldigte erfüllt daher auch subjektiv den Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung.

E. 4.10

Demnach ist der Beschuldigte in Bestätigung des vorinstanzlichen Entscheids der groben Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG in Verbindung mit Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV schuldig zu sprechen.

E. 5

Strafzumessung

E. 5.1

Die Vorinstanz hat den Beschuldigten mit einer unbedingten Geldstrafe von 15 Tagessätzen zu Fr. 250.-- bestraft (Urk. 32 S. 19). Nachdem nur der Beschuldigte ein Rechtsmittel eingelegt hat, verbietet das Verschlechterungsverbot, dass die im Berufungsverfahren auszusprechende Strafe höher ausfällt als die von der Vorinstanz ausgesprochene (Art. 391 Abs. 2 StPO).

E. 5.2

Das Bundesgericht hat die Grundsätze der Strafzumessung gemäss Art. 47 ff. StGB wiederholt dargelegt (BGE 136 IV 55 E. 5.4 und 5.5 mit Hinweisen). Darauf kann verwiesen werden.

E. 5.3

Zum objektiven Tatschverschulden hinsichtlich des ersten Sachverhaltsabschnittes ist – wie vorstehend erwogen – zu berücksichtigen, dass die im Strassenverkehr grundsätzlich anzuwendende "Faustregel", wonach eine grobe Verkehrsregelverletzung vorliegt, wenn der Abstand nicht mindestens 1/6 der Geschwindigkeit misst, nicht unbesehen übernommen werden kann, da diese für zwei hintereinanderfahrende Personenwagen konzipiert ist. Zwar

wäre damit gemäss der "Faustregel" ohne weiteres von einer deutlichen Unterschreitung der "absoluten Grenze" auszugehen. In Anbetracht der Tatsache, dass es sich beim vorausfahrenden Fahrzeug um einen Lieferwagen handelte, ist gestützt auf die Berechnungen nur – aber immerhin – noch knapp von einer groben Verkehrs-

- 20 - regelverletzung auszugehen, dies aber doch über eine Strecke von 430 m. Verschuldenserhöhend wirkt dann aber der Umstand, dass das durch den Lieferwagen eingeschränkte Sichtfeld den Überblick über das Verkehrsgeschehen massgeblich einschränkt, was zu einem grösseren Abstand verpflichtet. Hinsichtlich des zweiten Sachverhaltsabschnitts hat der Beschuldigte den hier für die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung genügenden (in Meter umgerechneten) Abstand von 1/6 der Geschwindigkeit (vorliegend also 16.66 m [100 km/h]) sogar deutlich unterschritten, und dies über etwa eine ähnliche Zeit wie im ersten Sachverhaltsabschnitt, mindestens aber während 16 Sekunden (bzw. auf einer Strecke von ca. 450 m, Urk. 11/5 S. 10). Zusammengefasst hat der Beschuldigte also während einer Strecke von mindestens 880 Metern hinter zwei verschiedenen Autos einen so geringen Abstand eingehalten, dass mindestens eine erhöhte abstrakte Gefährdung für die an einer allfälligen Kollision beteiligten Personen bestanden hat. Im Lichte aller denkbaren groben Verkehrsregelverletzungen erscheint die objektive Tatschwere dieses Verhaltens freilich immer noch als eher leicht. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Entscheidung, eine Rechtsnorm zu übertreten, umso schwerer wiegt, je leichter sie hätte beachtet werden können (Boll, a.a.O., S. 20). Der Beschuldigte bringt vor, dass es aufgrund des "Ein-fädels" gar nicht möglich gewesen wäre, einen genügenden Abstand einzuhalten (Urk. 25 S. 4, Urk. 52 S. 8 und 10). Dem kann nicht gefolgt werden. Aus dem Gutachten und der Aufzeichnung geht hervor, dass keinerlei Bemühungen in diese Richtung gingen, verminderte der Beschuldigte seine Geschwindigkeit doch in keiner Weise (Urk. 11/5), auch wenn grundsätzliche Bremsbereitschaft vorhanden gewesen sein mag (Urk. 24 S. 6). Zur subjektiven Tatschwere ist festzuhalten, dass der Beschuldigte direktvorsätzlich gehandelt hat. Seine trotz des objektiv klar ungenügenden Abstands und selbst nach Vorhalt der Videodokumentation fortwährend geäusserte Überzeugung, die Sache jederzeit "im Griff" gehabt zu haben, zeugt von einer ganz erheblichen Bedenkenlosigkeit. Es sind keine die objektive Tatschwere relativierende Aspekte zu erkennen.

- 21 - Als Einsatzstrafe für die gesamte Tatschwere erscheint damit eine Geldstrafe von 15 Tagessätzen als angemessen.

E. 5.4

Mit Blick auf die persönlichen Verhältnisse, die sich vorliegend als strafzumessungsneutral erweisen, ist auf die Akten zu verweisen (Urk. 9 S. 1 ff., Urk. 24 S. 1 ff., Urk. 52 S. 1 ff.). Der Beschuldigte weist eine Vorstrafe auf. Sie datiert vom 21. Dezember 2010 und erweist sich als einschlägig. Sie erfolgte wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln (bedingte Geldstrafe von 15 Tagessätzen zu Fr. 1'000.-- bei einer Probezeit von 2 Jahren und einer Busse von Fr. 3'800.--). Aus dem Umstand, dass dem Verfahren nicht ein Verstoß gegen Abstandsvorschriften, sondern eine Geschwindigkeitsüberschreitung zugrunde lag, kann – entgegen der Sichtweise der Verteidigung (Urk. 53 S. 8) – nichts zugunsten des Beschuldigten abgeleitet werden. Entscheidend ist vielmehr, dass der Beschuldigte die Verkehrsregeln bereits in grober Weise verletzt hat. Selbstverständlich ist das Gesamtbild entscheidend und es verhält sich nicht dahingehend, dass man gegen jede denkbare Norm zunächst einmal verstossen haben müsste, bevor diesbezüglich der auto-

mobilitische Leumund als getrübt gilt. Vorliegend delinquierte der Beschuldigte bereits ein halbes Jahr nach Ablauf der Probezeit erneut. Der automobilistische Leumund muss deshalb als getrübt erachtet werden, was eine Straferhöhung rechtfertigt. Weitere Verfehlungen im Strassenverkehr sind nicht bekannt (Urk. 5/5). Der Beschuldigte zeigte sich hinsichtlich des Sachverhaltes als nicht geständig. Er zeigt keine Reue und Einsicht. Vielmehr stellt er sich auf den Standpunkt, mit seiner Fahrweise jederzeit alles im Griff gehabt zu haben (Urk. 24 S. 8). Auch unter diesem Titel rechtfertigt sich somit kein Abzug.

E. 5.5

In Anbetracht der einschlägigen Vorstrafe erscheint die vorinstanzlich aus- gefällte Strafe von 15 Tagessätzen als moderat. Eine Reduktion der festgesetzten Anzahl Tagessätze ist jedenfalls sicher nicht angezeigt.

- 22 -

E. 5.6

Der Beschuldigte bezieht aufgrund seines Alters eine AHV-Rente von monatlich Fr. 2'462.-- (Urk. 51, Urk. 52 S. 2). Er führte aus, Inhaber und Angestell- ter der Gipser A'._____ GmbH zu sein (Urk. 9 S. 2, Urk. 24 S. 2, Urk. 52 S. 2). Der Beschuldigte machte betreffend seine Einkommenssituation zunächst unter- schiedliche Angaben. Er bezifferte seinen Jahresnettolohn unter Verweis auf den Lohnausweis 2013 auf Fr.15'978.-- netto. Sodann gab er an, für ein Verwaltungs- ratsmandat zusätzlich Fr. 3'000.-- pro Jahr zu erhalten (Urk. 9 S. 3). Den Lohn- abrechnungen vom Oktober, November und Dezember 2014 ist ein monatliches Nettoeinkommen von Fr. 1'400.-- zu entnehmen (act. 51/3). Dies deckt sich mit der von ihm gemachten Aussagen anlässlich der Haupt- sowie Berufungsver- handlung (Urk. 24 S. 1, Urk. 52 S. 2). Offenbar variiert das Pensum zwischen 30 - 50 % (Urk. 51/1, Urk. 52 S. 2). Aus der Steuererklärung 2013 ergibt sich ein Jahreseinkommen aus unselbständiger Erwerbstätigkeit von Fr. 20'098.-- und ein Nebeneinkommen in der Höhe von Fr. 3'375.--. Gemäss Steuererklärung 2013 erzielte er ein zusätzliches Einkommen aus Wertschriftenertrag von jährlich Fr. 11'508.-- sowie einen Ertrag aus Liegenschaften in Höhe von Fr. 406'605.--, was ein Total der Einkünfte von Fr. 441'586.-- ergibt. Nach Abzug der Berufsaus- lagen von Fr. 3'300.--, Hypothekarschulden in Höhe von Fr. 93'069.-- sowie jährli- chen Versicherungsprämien von Fr. 2'600.-- und Kosten der Verwaltung des beweglichen Vermögens von Fr. 27.-- ergibt sich ein Zwischenstand von Fr. 342'590.-- (Urk. 51/2 S. 2 f.). Weiter gibt der Beschuldigte an, seiner Partnerin freiwillig monatlich Fr. 1'800.-- zu bezahlen. Seiner von ihm getrennten Ehefrau leiste er aufgrund einer Privatvereinbarung monatliche Unterhaltsleistungen in Höhe von Fr. 3'500.-- in bar zuzüglich Wohnkosten sowie einen Betrag für weitere Verwendungen, insgesamt Fr. 7'500.-- (Urk. 9 S. 3, Urk. 24 S. 2, Urk. 51/1, Urk. 52 S. 3). Unterhaltszahlungen an die Kinder sind keine ausgewiesen (Urk. 51/2), obwohl er anlässlich der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme noch angab, jährlich ca. Fr. 3'000.-- bis Fr. 4'000.-- an seine volljährigen und nicht mehr mit ihm im gleichen Haushalt lebenden Kinder zu bezahlen. Die Vorinstanz ging von einem monatlichen Nettoeinkommen von Fr. 12'900.-- aus (Urk. 32 S. 17). Dies deckt sich mit den Angaben aus dem Steuerregisterauszug vom 16. Juli 2013, wonach von einem jährlichen Nettoeinkommen von Fr. 154'900.-- auszu-
- 23 - gehen sei (Urk. 5/4). Der Steuererklärung 2013 ist gar ein steuerbares Einkom- men von Fr. 269'390.-- zu entnehmen (Urk. 51/2 S. 3). Für das Jahr 2014 gab der Beschuldigte auf Befragen an, ein Jahreseinkommen von insgesamt rund Fr. 130'000.-- erzielt zu haben

(Urk. 24 S. 3, Urk. 52 S. 2). Der Beschuldigte verfügt sodann über ein steuerbares Vermögen von rund 3.75 Mio. (Urk. 5/4, Urk. 24 S. 3, Urk. 51/2). Hinsichtlich der Geldstrafensumme und der Anzahl Tagessätze gilt das Verschlechterungsverbot (BSK StGB-Dolge, 3. Auflage, Art. 34 N 99). Gestützt auf die vorstehenden Erwägungen kann festgehalten werden, dass die von der Vorinstanz festgesetzte Tagessatzhöhe sicher nicht zu hoch ausgefallen ist. Entsprechend ist von einer Tagessatzhöhe von Fr. 250.-- auszugehen.

E. 5.7

In Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils ist der Beschuldigte somit mit einer Geldstrafe von 15 Tagessätzen zu Fr. 250.-- zu bestrafen.

E. 6

Vollzug

E. 6.1

Der Beschuldigte lässt berufsweise vorbringen, es sei ihm im Rahmen des erstinstanzlichen Urteils zu Unrecht die Gewährung des bedingten Vollzugs verwehrt worden (Urk. 35 S. 2, Urk 53 S. 8).

E. 6.2

Mit der Vorinstanz kann festgehalten werden, dass die objektiven Voraussetzungen für die Gewährung des bedingten Strafvollzuges gemäss Art. 42 Abs. 1 StGB erfüllt sind. Ein Anwendungsfall von Art. 42 Abs. 2 StGB liegt nicht vor. Die Vorinstanz ging allerdings vom Vorliegen einer ungünstigen Prognose im Sinne von Art. 42 Abs. 1 StGB aus, weshalb sie den Vollzug der Geldstrafe anordnete. Zur Begründung nannte sie die einschlägige Vorbestrafung sowie die mangelnde Einsicht des Beschuldigten in das begangene Unrecht der Tat (Urk. 32 S. 18).

E. 6.3

Voraussetzung für einen bedingten Strafvollzug ist die Erwartung künftigen Wohlverhaltens des Beschuldigten (BSK StGB-Schneider/Garré, a.a.O., Art. 42 N 38). Wie die Vorinstanz zutreffend festhielt, sind im Rahmen der Gesamtwürdigung aller wesentlichen Umstände neben den Tatumständen auch das Vorleben, der Leumund sowie alle weiteren Tatsachen, die gültige Schlüsse auf den

- 24 - Charakter des Täters und die Aussichten seiner Bewährung zulassen, in die Beurteilung miteinzubeziehen (Urk. 32 S. 17). Bereits mit Strafbefehl vom 21. Dezember 2010 wurde der Beschuldigte wegen grober Verkehrsregelverletzung mit einer Geldstrafe von 15 Tagessätzen und einer Busse bestraft (Urk. 5/6). Wie bereits vorstehend unter Ziff. 5.4 ausgeführt, erweist sich diese Vorstrafe – entgegen der Sichtweise der Verteidigung (Urk. 53 S. 8) – als einschlägig, auch wenn sie auf einer Geschwindigkeitsüberschreitung gründet. Die vorliegend zu beurteilende erneute Verfehlung gegen das Strassenverkehrsgesetz erfolgte nicht einmal sechs Monate nach Ablauf der zweijährigen Probezeit. Es kann der Vorinstanz beigeplant werden, wenn sie daraus den Schluss zieht, dass sich der Beschuldigte von der bedingten Geldstrafe offenbar nicht beeindruckt liess (Urk. 32 S. 18). Die Warnwirkung der bedingten Strafe hielt den Beschuldigten nachweisbar nicht von einer erneuten Delinquenz ab. Dies muss bei der Prognosestellung als erheblich ungünstiges Element berücksichtigt werden, schliesst aber die Gewährung des bedingten

Strafvollzuges nicht notwendigerweise aus (BSK Schneider/ Garré, a.a.O., Art. 42 N 61). Seit der zu beurteilenden Tat hat sich der Beschuldigte soweit ersichtlich wohl verhalten (Urk. 34). Für das Nichtvorhandensein einer günstigen Prognose spricht die Einsichtslosigkeit des Täters als Ausdruck der absoluten Überzeugung, im Recht zu sein, und damit der Unfähigkeit, sich in Frage zu stellen. Alleine die Tatsache, dass sich der Täter der Strafwürdigkeit seiner Handlungen nicht bewusst geworden ist, deutet hingegen nicht auf eine ungünstige Prognose hin (BSK Schneider/Garré, a.a.O., Art. 42 N 47 und N 73). Dies muss relativierend berücksichtigt werden, wenn die Vorinstanz gestützt auf die Ausführungen des Beschuldigten – wonach dieser aufgrund seiner überlegenen Bremstechnik, Reaktionsfähigkeit und Fahrtechnik davon ausgegangen sei, jederzeit und in jedem Fall rechtzeitig bremsen zu können – auf einen rücksichtslosen Grundcharakter zumindest im Strassenverkehr geschlossen hat. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die eigene Reaktionsfähigkeit sowie die Bremsqualität und die Beherrschung des eigenen Fahrzeuges einen erheblichen Einfluss auf den Anhalteweg haben. Zutreffend ist

- 25 - auch, dass der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kleiner sein darf, wenn es sich beim vorausfahrenden Fahrzeug um einen Lieferwagen und beim eigenen Fahrzeug um einen Personenwagen handelt. Die Argumentation des Beschuldigten zeugt daher nicht (nur) von Einsichtslosigkeit, sondern ist auch Ausfluss eines legitimen Interesses des Beschuldigten, seine Vorgehensweise zu plausibilisieren, wenn auch vorliegend festzuhalten ist, dass er die einzelnen Aspekte unzutreffend gewichtet hat und der Abstand klarerweise ungenügend war. Trotz durch Videoaufnahmen und ein Gutachten erstelltem Sachverhalt betonte der Beschuldigte nun allerdings wiederholt und selbst auf Vorhalt des Videos, stets genügend Abstand eingehalten zu haben, um jederzeit rechtzeitig bremsen zu können und alles "absolut im Griff gehabt zu haben (Urk. 24 S. 5 und 7 f., Urk. 52 S. 5 ff.). Mit seiner Haltung bringt der Beschuldigte seine Unfähigkeit bzw. wohl eher seinen demonstrativen Unwillen zum Ausdruck, das eigene Handeln auch nur im Ansatz zu reflektieren. Nichts anderes als eine solche Verweigerungshaltung kann jedenfalls aus seinen Aussagen in der staatsanwaltschaftlichen Einvernahme vom 22. Januar 2014 geschlossen werden, als er auf Vorhalt der SatSpeed Aufzeichnungen behauptete, er habe bei beiden Nachfahrsequenzen jeweils einen Abstand von "gegen 40 Metern" bzw. gar "sicher 40 Metern" eingehalten (Urk. 9 S. 7, 8): Nur schon bei flüchtiger Betrachtung der betreffenden Bilder ist nämlich offensichtlich, dass niemals ein solcher Abstand vorgelegen haben konnte. Ebenfalls von wenig Reflexionsfähigkeit zeugt die Antwort des Beschuldigten in der nächsten Einvernahme auf den Vorhalt des gutachterlichen Schlusses, dass ein Abstand von lediglich 7 bis 15 % des Tachoabstands festgestellt worden sei: "Ich kann Ihnen nicht beipflichten. Mir wurde von verschiedenen Seiten zugetragen, dass ein bestimmter Beamter des Verkehrszuges sich einen Sport draus macht, dieselbe Strecke immer hin und her zu fahren und Kontrollen wie diese durchzuführen" (Urk. 9 S. 3). Auch wenn der Beschuldigte in der vorinstanzlichen Hauptverhandlung – wohl in Anbetracht der erdrückenden Beweislage – "nur" noch davon spricht, zum Lieferwagen seines Erachtens einen Abstand von "mindestens 20 Metern" eingehalten zu haben (Urk. 24 S. 5), bezeugt er durch sein gesamtes Aussageverhalten eine geradezu exemplarisch mangelnde Einsicht in die Verwerflichkeit seines Handelns, wie dies auch die Vor-

- 26 - instanz betonte. Auch berufsungsweise ändert der Beschuldigte sein Aussageverhalten nicht. Zwar geht er nunmehr von einem Abstand von 12 m zum vorausfahrenden Lieferwagen aus - und nähert sich damit wiederum seiner Erstaussage von 10 m. Allerdings

erklärt er – wiederum unter Vorhalt des Videos – immer noch, der festen Überzeugung zu sein, dass er jederzeit rechtzeitig hätte anhalten können. Überdies habe das vordere Auto etwa den gleichen Abstand eingehalten wie er (Urk. 52 S. 5 ff.).

E. 6.4

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die einschlägige Vorstrafe mit der entsprechenden Administrativmassnahme und insbesondere die erneute Delinquenz einige Monate nach Ablauf der diesbezüglichen Probezeit bei der Prognosestellung als erheblich ungünstige Faktoren zu gewichten sind. Ferner spricht die offenkundige Uneinsichtigkeit des Beschuldigten in das begangene Unrecht seiner Tat für das Nichtvorhandensein einer günstigen Prognose. Demzufolge ist dem Beschuldigten der bedingte Strafvollzug in Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils zu verweigern.

E. 7

Kosten

E. 7.1

Bei diesem Ausgang des Verfahrens ist das erstinstanzliche Kostendispositiv (Ziffern 4 und 5) zu bestätigen.

E. 7.2

Die Gerichtsgebühr ist praxisgemäss auf Fr. 3'000.-- festzusetzen.

E. 7.3

Im Rechtsmittelverfahren tragen die Parteien die Kosten nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte unterliegt mit seinen Berufungsanträgen vollumfänglich. Ausgangsgemäss sind deshalb die Kosten des Berufungsverfahrens vollumfänglich dem Beschuldigten aufzuerlegen und es ist ihm keine Parteientschädigung zuzusprechen.

- 27 - Es wird erkannt:

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