

# **BE\_ZIVILSTRAF SK 2017 502 vom 31. Oktober 2017**

BE Obergericht, 2017-10-31, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be\\_zivilstraf\\_SK\\_2017\\_502](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_SK_2017_502)

FR: BE\_ZIVILSTRAF SK 2017 502 du 31 octobre 2017

IT: BE\_ZIVILSTRAF SK 2017 502 del 31 ottobre 2017

## **Regeste**

Grobe Verletzung der Verkehrsregeln, Rechtsüberholen auf der Autobahn | Strassenverkehr

## **Volltext**

Obergericht des Kantons Bern 2. Strafkammer Cour suprême du canton de Berne 2e  
Chambre pénale Urteil SK 17 502 Hochschulstrasse 17 3001 Bern Telefon +41 31 635 48  
08 Fax +41 31 634 50 54 obergericht- Straf.bern@justice.be.ch  
www.justice.be.ch/obergericht Bern, 7. August 2018 Besetzung Oberrichter Aebi (Präsident  
i.V.), Oberrichter Kiener, Oberrichter Schmid Gerichtsschreiber Erismann  
Verfahrensbeteiligte A.\_\_\_\_\_ verteidigt durch Rechtsanwalt X.\_\_\_\_\_ Beschuldigter  
gegen Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern, Maulbeerstrasse 10, Postfach 6250,  
3001 Bern

Berufungsführerin Gegenstand Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz Berufung  
gegen das Urteil des Regionalgerichts Bern-Mittelland (Einzelgericht) vom 31. Oktober  
2017 (PEN 2017 565)

2 Erwägungen: I. Formelles 1. Erstinstanzliches Urteil Mit Urteil vom 31. Oktober 2017  
sprach das Regionalgericht Bern-Mittelland (Einzelgericht) A.\_\_\_\_\_ (nachfolgend:  
Beschuldigter) der Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz durch einfache  
Verkehrsregelverletzung infolge Rechtsüberholens, begangen am 16. November 2016 auf  
der Autobahn A6 Süd Richtung Rubigen, schuldig und verurteilte ihn zu einer  
Übertretungsbusse von CHF 1'000.00 (Ersatzfreiheitsstrafe 10 Tage) und zu den  
erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'740.00 (pag. 54 ff.). 2. Berufung Gegen  
dieses Urteil meldete die Staatsanwaltschaft des Kantons Bern, Region Bern-Mittelland, mit  
Eingabe vom 10. November 2017 fristgerecht die Berufung an (pag. 76). Die  
erstinstanzliche Urteilsbegründung datiert vom 18. Dezember 2017 (pag. 58 ff.). Mit  
Eingabe vom 9. Januar 2018 reichte die Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern  
form- und fristgerecht die Berufungserklärung ein (pag. 88 ff.). Der Beschuldigte  
beantragte innert Frist weder Nichteintreten auf die Berufung noch erklärte er  
Anschlussberufung (vgl. pag. 93 f.). Mit Zustimmung der Parteien (pag. 97 f.) wurde mit  
Verfügung vom 28. Februar 2018 die Durchführung des schriftlichen Verfahrens  
angeordnet (pag. 100 f.). Mit Eingabe vom 5. März 2018 reichte die  
Generalstaatsanwaltschaft ihre schriftliche Berufungsbegründung ein (pag. 107 ff.). Innert  
erstreckter Frist reichte der Beschuldigte mit Eingabe vom 30. April 2018 seine  
Stellungnahme ein (pag. 130 ff.). Die Generalstaatsanwaltschaft verzichtete mit Eingabe  
vom 14. Mai 2018 auf die Einreichung einer Replik (pag. 144). Mit Verfügung vom 15. Mai  
2018 wurde der Schriftenwechsel für abgeschlossen erklärt (pag. 145 f.). 3.  
Oberinstanzliche Beweisergänzungen Die Parteien beantragten keine Beweisergänzungen  
(vgl. pag. 89). Von Amtes wegen wurden in oberer Instanz aktuelle Strafregister- (pag. 120)

und ADMAS-Auszüge (pag. 105) sowie ein aktueller Bericht über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Beschuldigten (pag. 117 f.) eingeholt.

3 4. Anträge der Parteien Die Generalstaatsanwaltschaft beantragt zusammengefasst, der Beschuldigte sei der groben Verkehrsregelverletzung, begangen am 16. November 2016 um ca. 14:30 Uhr auf der Autobahn A6 Süd Richtung Rubigen schuldig zu sprechen und er sei bei einer Probezeit von zwei Jahren zu einer bedingten Geldstrafe von 10 Tagessätzen zu einem seinen aktuellen wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechenden Betrag, zu einer Verbindungsbusse von CHF 500.00 (Ersatzfreiheitsstrafe 2 Tage) sowie zur Tragung der erst- und oberinstanzlichen Verfahrenskosten zu verurteilen (pag. 107 f.). Der Beschuldigte beantragt hingegen, er sei in Bestätigung des erstinstanzlichen Urteils vom Vorwurf der groben Verkehrsregelverletzung freizusprechen. Die Verfahrenskosten des Rechtsmittelverfahrens seien dem Kanton Bern aufzuerlegen und es seien ihm die aufgrund des Rechtsmittelverfahrens entstandenen Parteikosten gemäss eingereicherter Kostennote zu ersetzen (pag. 131).

5. Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer Das erstinstanzliche Urteil wird von der Generalstaatsanwaltschaft sowohl im Schuld- wie auch im Sanktionenpunkt angefochten. Es ist daher von der Kammer in allen Punkten umfassend, mit voller Kognition zu überprüfen (Art. 398 Abs. 2 und 3 StPO). Dabei kann sie das erstinstanzliche Urteil – wie beantragt – auch zu Ungunsten des Beschuldigten abändern. Das Verschlechterungsverbot kommt nicht zum Tragen (Art. 391 Abs. 2 StPO e contrario).

II. Sachverhalt 6. Sachverhalt gemäss Anklageschrift Dem Beschuldigten wird in dem als Anklageschrift geltenden Strafbefehl vom 31. Januar 2017 (Art. 356 Abs. 1 StPO) folgender Sachverhalt vorgeworfen (pag. 15): Die beschuldigte Person fuhr [am 16. November 2016 um ca. 14:30 Uhr] im Personenwagen Opel Astra mit Kennzeichen BE \_\_\_\_\_ von Muri herkommend bei nicht dichtem Verkehrsaufkommen in Richtung Rubigen auf dem Normalstreifen. Dabei fuhr sie auf zwei vor ihr fahrende Personenwagen auf, welche ca. mit 110 bis 120 km/h auf dem Überholstreifen hintereinander fuhren. Obwohl der vor- derste Personenwagen im Begriffe war, vom Überholstreifen auf den Normalstreifen zu wechseln und dies mit seinem rechten Blinker anzeigte, überholte die beschuldigte Person beide Fahrzeuge rechts und schwenkte danach vom Normalstreifen auf den Überholstreifen und überholte weitere auf dem Normalstreifen fahrende Fahrzeuge, bevor sie vom Überholstreifen auf den Normalstreifen wechselte und die Ausfahrt Rubigen befuhr. Damit habe sich der Beschuldigte der groben Verkehrsregelverletzung durch Rechtsüberholen auf der Autobahn (Art. 90 Abs. 2 i.V.m. Art. 35 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG; SR 741.01] und Art. 36 Abs. 5 der Verkehrsregelnverordnung [VRV; SR 741.11]) schuldig gemacht.

4 7. Unbestrittener und bestrittener Sachverhalt Der im Strafbefehl umschriebene Sachverhalt ist grundsätzlich unbestritten. Der Beschuldigte anerkennt, mit seinem Opel auf der Autobahn A6 Richtung Rubigen bei normaler Verkehrsdichte auf der Normalspur rechts an zwei hintereinander auf der Überholspur fahrenden Fahrzeugen vorbeigefahren zu sein (nachfolgend [unjuristisch]: "Überholmanöver") und danach auf die Überholspur gewechselt zu haben, um weitere Fahrzeuge zu überholen. Das hintere der beiden rechts "überholten" Fahrzeuge wurde von B. \_\_\_\_\_ gelenkt (nachfolgend: PW B. \_\_\_\_\_), das vordere von C. \_\_\_\_\_ (nachfolgend BMW bzw. PW C. \_\_\_\_\_). Der Beschuldigte bestreitet nicht, dass der vordere der beiden Wagen (BMW C. \_\_\_\_\_) während seines "Überholmanövers" den Blinker setzte, um auf die Normalspur zu wechseln. Bestritten wird vom Beschuldigten hingegen, dass der PW C. \_\_\_\_\_ den rechten Blinker bereits gesetzt

gehabt habe, als er sich noch hinter diesem befunden habe. Laut ihm sei dies vielmehr erst der Fall gewesen, als er sich schon neben dem PW C.\_\_\_\_\_ befunden habe. Der Beschuldigte will ausserdem nicht mitbekommen haben, dass der PW C.\_\_\_\_\_ den eigentlichen Spurwechsel eingeleitet gehabt habe. Umstritten ist weiter, inwiefern der Beschuldigte beim anschliessenden Wechsel auf die Überholspur die beiden überholten PWs gefährdete. Der Beschuldigte be- streitet namentlich, nur knapp vor dem vorderen der beiden Fahrzeuge auf die Überholspur geschwenkt zu haben (nachfolgend: "knapper Spurwechsel"). Strittig ist auch, ob die beiden PWs C.\_\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_\_ durch das Fahr- manöver des Beschuldigten zum Bremsen veranlasst wurden und gegebenenfalls wodurch genau. Unter den beteiligten Fahrzeuglenkern umstritten ist sodann, wie schnell der Be- schuldigte unterwegs war und wo das "Überholmanöver" genau stattfand. Nicht umstritten ist dagegen die Darstellung des Beschuldigten, von Anfang an auf der Normalspur gefahren und dort zu den später rechts "überholten" Fahrzeugen aufgeschlossen, also vor dem "Überholmanöver" nicht ausgeschwenkt zu haben. Ebenfalls unstrittig ist, dass der Beschuldigte mit unveränderter Geschwindigkeit rechts an den beiden Fahrzeugen vorbeifuhr, er mithin weder unmittelbar vor noch während des "Überholmanövers" beschleunigte. Gleichzeitig anerkennt der Be- schuldigte, dass die PWs B.\_\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_\_ ebenso mit konstanter Ge- schwindigkeit unterwegs waren, also unmittelbar vor seinem "Überholmanöver" nicht langsamer geworden waren. Der Beschuldigte macht hingegen geltend, die beiden PWs hätten schon seit län- gerem die Überholspur blockiert. Umstritten ist in diesem Zusammenhang, wie lan- ge der PW B.\_\_\_\_\_ und der PW C.\_\_\_\_\_ bereits auf der Überholspur ge- fahren waren und mit welcher Geschwindigkeit diese beiden Fahrzeuge verkehrten.

5 Der Beschuldigte brachte schliesslich vor, er sei davon ausgegangen, dass sein "Überholmanöver" nach der neuen Rechtsprechung des Bundesgerichts erlaubt sei, da Langsamfahrer auf der Überholspur nicht den Verkehr blockieren dürften. 8. Beweisthema Keiner weiteren Beweiswürdigung bedürfen vorliegend die unstrittigen Sachver- haltselemente. Diese können aufgrund der Akten ohne weiteres als erstellt gelten. Mit der Vorinstanz kann zudem vorab festgehalten werden, dass eine allfällige Ge- schwindigkeitsüberschreitung des Beschuldigten und / oder ein gefährlicher Spur- wechsel nicht angeklagt sind. Diese umstrittenen Begleitumstände sind allerdings dennoch von Relevanz. Dies namentlich im Zusammenhang mit der rechtlichen Qualifikation des "Überholmanövers" und bei der Beurteilung von dessen Gefähr- lichkeit. Die Kammer hat nachfolgend zu prüfen, ob die tatsächlichen Voraussetzungen ei- nes erlaubten Rechtsvorbeifahrens gegeben waren, ob und inwiefern der Beschul- digte durch sein "Überholmanöver" andere Verkehrsteilnehmer gefährdete, was er mit dem Manöver bezweckte und ob er eine allfällige Gefährdung in Kauf nahm, fahrlässig darauf vertraute, sie werde schon nicht eintreten, oder eine Gefährdung zumindest fahrlässig nicht bedachte. Ausserdem ist zu prüfen, ob sich der Be- schuldigte tatsächlich in einem Irrtum über die Rechtmässigkeit seines "Überhol- manövers" befand. 9. Grundlagen der Beweiswürdigung Die Vorinstanz hat die theoretischen Grundlagen der Beweiswürdigung zutreffend festgehalten. Darauf wird verwiesen (E. II. 1. der erstinstanzlichen Urteilsbegrün- dung, pag. 61 f.). 10. Beweismittel 10.1 Anzeigerapport vom 28. Dezember 2016 (pag. 1 f.) B.\_\_\_\_\_ erschien am 16. November 2016 um 15:30 Uhr auf der Polizeiwache Belp und gab an, Anzeige erstatten zu wollen, weil er und ein vor ihm fahrendes Fahrzeug auf der Autobahn von einem anderen PW rechts überholt worden seien. Hinsichtlich der genauen Aussagen des Anzeigerstatters wird im Anzeigerapport auf den Situationsbericht

«Fastunfall» verwiesen. 10.2 Situationsbericht «Fastunfall» von B. \_\_\_\_\_ vom 16. November 2016 (pag. 4) B. \_\_\_\_\_ führte in diesem gleichentags erstellten Situationsbericht «Fastunfall» aus, dass er am 16. November 2016 um 14:40 Uhr auf der Autobahn A6 Richtung Thun bei normaler Verkehrsdichte mit 125 km/h hinter einem schwarzen BMW auf der Überholspur gefahren sei, als er ca. zwei Kilometer vor der Ausfahrt Rubigen von einem blauen Auto recht zügig überholt worden sei. Der fehlbare Lenker habe den sich vor ihm (B. \_\_\_\_\_) befindlichen schwarzen BMW auch noch überholt, dies genau in dem Moment, als dieser seinen Blinker gesetzt und auf die Normalspur habe wechseln wollen. Der vor ihm fahrende BMW-Fahrer habe dies im letz-

ten Moment erkannt und mit dem Herumreissen des Lenkrades einen schweren Unfall (mit Gefährdung von Leben) verhindert. Die gefährliche Situation habe ihn (B. \_\_\_\_\_) sehr gestresst. Seine Hände hätten immer noch gezittert, als er auf dem Polizeiposten Belp den Vorfall geschildert habe. 10.3 Schriftliche «Zeugenaussage» von C. \_\_\_\_\_ vom 16. November 2016 (pag. 5) Da der Anzeigerstatter B. \_\_\_\_\_ die Kontrollschildnummer des vor ihm fahrenden BMWs hatte notieren können, konnte dessen Lenker, C. \_\_\_\_\_, kontaktiert werden (vgl. pag. 2). Dieser schilderte in seiner auf Verlangen der Polizei (vgl. pag. 46 Z. 43 f.) noch am Tag des Vorfalls erstellten schriftlichen «Zeugenaussage» vom 16. November 2016, dass er um ca. 14:50 Uhr auf der Autobahn A6 Richtung Ausfahrt Belp von einem blauen Opel älteren Jahrgangs gefährlich rechts überholt worden sei und dieser knapp vor seinem Fahrzeug auf die linke Spur gewechselt habe. Kurz vorher habe er auf die rechte Spur wechseln wollen, was natürlich nicht möglich gewesen sei. Durch das Manöver dieses Lenkers habe er eine grobe Bremsung vornehmen müssen, was auch das hinter ihm fahrende Fahrzeug zu einer Bremsung gezwungen habe. Es sei sehr gefährlich gewesen. 10.4 Polizeiliche Einvernahme des Beschuldigten vom 23. November 2016 (pag. 66 ff.) Mit Hilfe der durch den Anzeigerstatter notierten Kontrollschildnummer des blauen Opels konnte dessen Halter, der Beschuldigte, ausfindig gemacht werden. Dieser wurde in der Folge am 23. November 2016 von der Polizei einvernommen. Er gab zu Protokoll, schon bald nachdem er im Ostring auf die Autobahn Richtung Thun aufgefahren sei, habe er bemerkt, dass zwei Personenwagen dauernd hintereinander auf der Überholspur gefahren seien. Sie hätten nicht auf den Normalstreifen gewechselt, obwohl dies möglich gewesen wäre. Man sehe ja häufig, dass Leute dauernd den Überholstreifen blockieren würden. Jedenfalls sei er selbst auf dem Normalstreifen gefahren, dies etwa mit 70-80 km/h, dann ca. mit 100 km/h. Später, als die Tempobeschränkung aufgehoben worden sei, kurz vor der Ausfahrt Muri, habe er auf etwa 120 km/h beschleunigt. Da die beiden Autos auf der Überholspur ca. 110 km/h gefahren seien, habe es sich «ergeben», dass er «passiv» rechts an diesen vorbeigefahren sei. Etwa 50 bis 100 Meter später seien dann vor ihm wieder einige PWs auf der Normalspur gewesen, welche er ordentlich auf dem Überholstreifen überholt habe (pag. 7 Z. 23 ff.). Auf der rechten Spur habe es nicht viel Verkehr gehabt. Auf der linken Spur seien auch nicht viele PWs gewesen. Der Verkehr sei nicht dicht gewesen. Daher sei es sowieso erstaunlich, dass die beiden PWs die ganze Zeit auf der linken Spur gefahren seien (pag. 7 Z. 38 ff.). Auf Frage, ob er die Reaktion der beiden überholten Fahrer bemerkt habe, erklärte der Beschuldigte, dass er annehme, dass ihn der Fahrer des schwarzen BMWs gesehen habe. Dieser habe rechts geblinkt und eventuell die Spur wechseln wollen. Er (der Beschuldigte) habe aber nicht bemerkt, ob der Fahrer des BMW bereits eingeschwenkt habe oder nicht. Nach dem Überholmanöver, bzw. nachdem er an den beiden PWs vorbeigefahren gewesen sei und dann wieder auf die Überholspur

7 gewechselt gehabt habe, habe der hinter ihm fahrende BMW dauernd die Lichthupe betätigt und sei ihm gefolgt. Dafür habe der BMW beschleunigen müssen (pag. 7 Z. 43 ff). Auf entsprechende Fragen bejahte der Beschuldigte, «grundsätzlich schon» in Eile gewesen zu sein, da er um 14:30 Uhr in Münsingen hätte sein müssen (pag. 7 Z. 62). Auf Frage, ob er sich fahrtüchtig gefühlt habe, meinte er, auf jeden Fall. Ihm seien einfach immer die beiden PWs auf der linken Spur aufgefallen. Dies habe ihn «ein bisschen gestört» (pag. 8 Z. 67 f.). Auf Frage, ob er noch etwas zu ergänzen habe, führte der Beschuldigte schliesslich aus, dass er das Manöver nicht als "Überholen" im eigentlichen Sinn empfunden habe, sondern lediglich als passives Vorbeifahren, so wie er dies auch in einem NZZ Artikel gelesen habe (pag. 8 Z. 71 ff.). 10.5 Vom Beschuldigten eingereichter NZZ-Artikel vom 16. März 2016 (pag. 9 f.) Der vom Beschuldigten erwähnte und der Polizei eingereichte Zeitungsartikel lautet wie folgt (Grössenverhältnisse der Schriften, Unterstreichungen und gelbe Markierungen entsprechen dem eingereichten Dokument): Verbot des Rechtsvorfahrens wird gelockert Flüssiger über die Autobahn Künftig ist es erlaubt, bei erhöhtem Verkehrsaufkommen auf der rechten Autobahnspur die links fahrenden Autos zu überholen. Das Bundesgericht modifiziert seine Rechtsprechung. Wer heute auf der Autobahn unterwegs ist, hat häufig Grund zu Ärger. Da ist zum einen der viele Verkehr, der ein schnelles Vorankommen meist verhindert, zum anderen sind die Überholspuren wegen notorischen Linksfahrern dauernd besetzt und werden mitunter zu eigentlichen Bummel-Fahrbahnen. Das führt dazu, dass man auf der Spur ganz rechts, der sogenannten Normalspur, am schnellsten vorankommen würde. Nur darf man das nicht: Wer auf der Normalspur an den links von ihm fahrenden Autos vorbeizieht, begeht eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln, die mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe geahndet wird. Einzig beim Fahren in «parallelen Kolonnen» ist das Vorfahren auf der Normalspur erlaubt. Das Bundesgericht hat diesen Begriff bis anhin sehr eng ausgelegt und Kolonnenverkehr bereits dann verneint, wenn die Abstände der Fahrzeuge auf der rechten Spur rund doppelt so gross sind wie auf der Überholspur. Diese Rechtsprechung wurde vielfach als zu rigid kritisiert, setzt sie doch voraus, dass ein Automobilist, der rechts fährt, stets alle Fahrspuren beobachtet und die Abstände der Fahrzeuge kontrolliert, um festzustellen, ob er sich (zeitweise) in einem Kolonnenverkehr befindet. In einem neuen Urteil ändert das Bundesgericht nun seine Praxis. Es heisst die Beschwerde eines Mannes gut, der auf der dreispurigen Autobahn vor Bern ohne zu beschleunigen mit etwa 90 km/h rechts an zwei Autos vorbeifuhr, als diese ihr Tempo verlangsamten. Ein solches «passives» Vorbeifahren stelle keine grobe Verkehrsregelverletzung dar, stellt das Bundesgericht jetzt klar. [Anzeige] Die Lausanner Instanz anerkennt, dass es wegen des verbreiteten Linksfahrens auf den Überholspuren gerade zu Stosszeiten regelmässig zu einem Handorgeleffekt kommt – ein Fahrer auf der Normalspur müsste in solchen Situationen stets abbremesen, um sich nicht strafbar zu machen. Damit ist nun Schluss: Wenn Fahrzeuge auf der Überholspur faktisch nicht mehr schneller vorankommen als solche auf der Normalspur, die Geschwindigkeiten also annähernd gleich sind, handelt es sich laut neuer bundesgerichtlicher Sichtweise um Kolonnenverkehr. Wer rechts fährt, darf in einem solchen Fall künftig «bei gleichbleibender Geschwindigkeit» weiterfahren, auch wenn

8 die Autos links von ihm langsamer werden. Das eigentliche Rechtsüberholen mit Ausschwenken und Wiedereinbiegen bleibt dagegen weiterhin grundsätzlich verboten. Das Bundesgericht macht damit den Automobilisten das Leben leichter und den Verkehr flüssiger. So ist es nun nicht mehr möglich, dass ein langsamer Fahrer auf der linken Spur

die ganze Autobahn verstopft und die anderen Fahrer ebenfalls zum Langsamverkehr zwingt. Und wer auf der Normalspur fährt, muss nicht mehr dauernd auf die Bremse stehen, wenn die Geschwindigkeit auf den anderen Spuren abnimmt. Im Gegenzug kann, wer von der Überholspur auf die Normalspur wechseln will, nicht darauf vertrauen, dass rechts von ihm kein Auto fährt und er blind einbiegen kann – Vortritt hat jener Automobilist, der auf der Normalspur unterwegs ist. 10.6 Zeugeneinvernahme von B. \_\_\_\_\_ anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (pag. 44 ff.) B. \_\_\_\_\_, der Anzeigererstatte, wurde an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung als Zeuge einvernommen. Er gab zu Protokoll, er könne sich noch an den Vorfall erinnern, es sei ein Erlebnis gewesen, dass er nicht vergessen könne. Er sei um ca. 15 Uhr von Bern aus Richtung Rubigen gefahren. Es habe nicht sehr viel Verkehr, sondern nur einzelne Last- und Lieferwagen gehabt. Er sei links gefahren mit Tempomat auf 125 km/h. Weil es dort ab und zu Kontrollen gebe, wisse er, wie schnell er gefahren sei. Als er dann gegen Rubigen hinuntergefahren sei, habe ihn jemand rechts überholt und vor ihm noch einen BMW. Der BMW habe zur gleichen Zeit gegen rechts fahren wollen, weshalb es beinahe zu einer Kollision gekommen sei. Der BMW-Fahrer habe im letzten Moment noch gegen links gesteuert und es habe fast einen Unfall gegeben. Der Überholende sei dann auf die linke Spur gefahren, habe Autos überholt und sei dann in Rubigen ab der Autobahn gefahren (pag. 44, Z. 10 ff.). Auf Frage, ob es normalen Verkehr, dichten Verkehr oder Kolonnenverkehr gehabt habe, antwortete der Zeuge, dass es normalen Verkehr gehabt habe und keinen Kolonnenverkehr (pag. 44 Z. 30). Auf entsprechende Frage, gab er weiter an, er sei auf der linken Spur gefahren, weil er zuvor überholt gehabt habe. Er wisse nicht, weshalb er sonst hätte links fahren sollen (pag. 44 Z. 36). Die Aussage des Beschuldigten, wonach er (B. \_\_\_\_\_) mit 110 km/h gefahren sei, könne nicht stimmen, da er den Tempomat auf 125 km/h eingestellt gehabt habe. Es könne auch nicht sein, dass er nach der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung bei Muri mit gleichbleibender Geschwindigkeit weitergefahren sei. Er fahre seit 40 Jahren regelmässig dort durch und habe den Tempomat eingestellt gehabt, dies sei sein Heimweg (pag. 44 Z. 36 ff.). Er schätze, dass der Beschuldigte «zügig» gekommen sei, etwa mit 130 km/h. Dieser sei dann sehr schnell beim BMW gewesen und er sehe noch das Bild vor sich, wie es fast zum Unfall gekommen sei. Er sei schockiert gewesen und habe geschlortert. Deshalb sei er auch gleich zur Polizei gegangen (pag. 45 Z. 1 ff.). Auf Vorhalt, dass der BMW-Fahrer ausgesagt habe, er (der BMW-Fahrer) habe bremsen müssen, bestätigte der Zeuge, dass dies so gewesen sei, weil der Beschuldigte diesem ziemlich nahe vor das Auto gefahren sei. Er selbst (B. \_\_\_\_\_) habe auch bremsen müssen, weil er gedacht habe, es «tätsche» jetzt (pag. 45 Z. 6

9 f.). Es habe ihn emotional sehr mitgenommen. Sein Herz habe heftig geschlagen. Es sei ums «Lebige» gegangen (pag. 45 Z. 10 f.). 10.7 Zeugeneinvernahme von C. \_\_\_\_\_ anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (pag. 46 ff.) C. \_\_\_\_\_ gab vor Regionalgericht zu Protokoll, dass er auf der linken Spur gefahren sei und es seines Erachtens hinter ihm noch einen Audi gehabt habe. Er könne nicht mehr genau sagen, was hinter ihm gewesen sei, er nehme an, es habe hinter ihm noch Autos gehabt. Deshalb habe er auf die rechte Spur wechseln wollen. Dies habe er aber nicht machen können, weil ein Opel nach vorne «geschossen» sei und ihm den Weg versperrt habe. Er sei dann «wieder nach links» gefahren. Schlimmer sei gewesen, dass er (der Opel) dann knapp vor seinem Auto auf die linke Spur gewechselt habe, das habe seine Frau sehr schockiert. Zudem habe der Fahrer des Opels auch noch ein Lächeln aufgesetzt gehabt. Das sei sehr schlimm gewesen. Er habe zum Glück keine Vollbremsung machen müssen, aber er habe bremsen

müssen und er gehe davon aus, die [PWs] hinter ihm auch (pag. 46 Z. 15 ff.). Es treffe zu, dass er (C. \_\_\_\_\_) anschliessend Lichtsignale gegeben habe. Er habe sogar noch gehupt, weil er erschrocken sei (pag. 47 Z. 22). Er hätte die Sache aber auf sich ruhen lassen. Als er zu Hause gewesen sei, sei die Sache für ihn vergessen gewesen. Er zeige niemanden an, er sei nicht «so jemand» (pag. 46 Z. 39 f.). Bezüglich des Verkehrsaufkommens sagte C. \_\_\_\_\_ aus, dass es normalen Verkehr und keinen Kolonnen- oder dichten Verkehr gehabt habe. Er könne sich nicht erinnern, ob es vor ihm noch Autos gehabt habe. Auf der Normalspur habe es eines oder zwei gehabt, er wisse es nicht genau (pag. 46 Z. 33 ff.). Auf Frage des Verteidigers, ob er sich noch erinnern könne, wie lange er schon links gefahren sei, verwies der Zeuge auf den Umstand, dass der Vorfall sich am 16. November 2016 [– also vor längerer Zeit –] zugetragen habe. Er sei zum Zeitpunkt vielleicht seit 1 km auf der linken Spur gefahren. Er habe bei der ersten Möglichkeit versucht, auf die rechte Spur zu wechseln, was nicht möglich gewesen sei. Auf weitere Frage des Verteidigers, weshalb er links gefahren sei, antwortete der Zeuge: «Wieso fährt man links, weil rechts noch andere Autos waren, welche weniger schnell waren.» Er halte sich daran, schnelleren Autos aus dem Weg zu gehen und rechts zu fahren (pag. 47 Z. 10 ff.). Er habe sich nicht von dem hinter ihm fahrenden Auto bedrängt gefühlt. Wenn andere Lenker schneller fahren wollten, sei das deren Sache. Er sei ein vorsichtiger Fahrer (pag. 47 Z. 17 f.). 10.8 Einvernahme des Beschuldigten anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (pag. 48 ff.) Der Beschuldigte führte vor Regionalgericht aus, er sei im Ostring auf die Autobahn aufgefahren. Die beiden anderen Autos seien immer auf der Überholspur gefahren und immer unter dem angegebenen Tempolimit. Er selbst wäre froh gewesen, wenn er ein bisschen schneller hätte fahren können (pag. 48 Z. 15 ff.).

10 Das "Überholmanöver" sei nicht bei der Senkung Richtung Rubigen, sondern nach der Einfahrt Muri-Gümligen passiert, also bevor es nach unten gegangen sei. Wenn B. \_\_\_\_\_ sage, er sei mit Tempomat 125 km/h gefahren, so könne dies möglicherweise dann dort gewesen sein, wo es hinuntergegangen sei. Der PW B. \_\_\_\_\_ habe [zuvor] nicht schneller fahren können, als der PW [C. \_\_\_\_\_] vor ihm (pag. 48 Z. 18 ff.) Auf der linken Spur habe es nur die erwähnten beiden PWs gehabt und diese seien langsamer gefahren, als er selbst. Nach der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung habe er von 100 km/h auf 120 oder 125 km/h beschleunigt, während die beiden Autos auf der Überholspur mit etwa 110 oder 115 km/h gefahren seien (pag. 48 Z. 27 ff.). Er sei mit gleichbleibender Geschwindigkeit rechts an diesen vorbeigefahren. Er habe dann gesehen, dass der BMW geblinkt habe, als er neben diesem gewesen sei. Von Ausschwenken und Gefährdung habe er nichts bemerkt. Er bezweifle aber nicht, dass der Fahrer des überholten Wagens erschrocken sei, denn dieser habe die Spur wechseln wollen. Seines Erachtens hätte der überholte Fahrzeuglenker aber bei einem Spurwechsel schauen sollen. Als er vorbei gewesen sei, sei er vorbeigefahren und habe dann auf die Überholspur gewechselt, wo es kein Fahrzeug gehabt habe (pag. 48 Z. 28 ff.). Auf Frage, ob es ein relativ knapper Spurwechsel vor dem BMW gewesen sei, antwortete der Beschuldigte: «Nein, überhaupt nicht». Vielleicht habe der andere schon gebremst, weil er nicht nach rechts habe wechseln können (pag. 48 Z. 39 f.). Es stimme nicht, dass er unmittelbar nach dem Vorbeifahren ausgeschwenkt habe, dies sei erst 50-100 Meter später der Fall gewesen (pag. 48 Z. 14 f.). Es könne sein, dass der BMW gebremst habe, weil er nicht nach rechts habe wechseln können (pag. 48 Z. 39 f.). Er gehe davon aus, dass der BMW-Fahrer wegen dem Rechtsvorbeifahren erschrocken sei (pag. 49 Z. 15). Bezüglich des Verkehrsaufkommens sehe er es auch so, wie die beiden Zeugen (pag. 48 Z. 35 f.). Auf Frage, ob er der Meinung

sei, dass er alles richtig gemacht habe, gab der Beschuldigte an, dass er viel gelesen habe bezüglich des Rechtsvorbeifahrens. Er betonte, er sei wirklich der Meinung gewesen, dass es erlaubt gewesen sei, und eigentlich immer noch dieser Meinung, denn das stehe so im NZZ- Artikel (pag. 48 f. Z. 43 ff.). Es treffe auf Vorhalt zwar zu, dass schon der erste Satz des Artikels anders sei, aber es gehe noch weiter und stehe dann, dass die langsamer fahrenden Fahrzeuge den Verkehr nicht blockieren dürften. Er sei nicht Jurist, aber seiner Meinung nach, sei das klar (pag. 49 Z. 4 ff.). 11. Beweiswürdigung 11.1 Es kann zunächst festgehalten werden, dass das Fahrmanöver des Beschuldigten in der Wahrnehmung des Zeugen B. \_\_\_\_\_ mit einer erheblichen Gefährdung

11 der Verkehrssicherheit einhergegangen sein muss. Wäre dies nicht so gewesen, so hätte er sich kaum veranlasst gesehen und sich die Mühe genommen, die Kontrollschildnummern der weiteren beteiligten Fahrzeuge zu notieren und umgehend zur Polizeiwache Belp zu fahren, um Anzeige zu erstatten. Er gab denn auch gleichbleibend an, dass es fast zum Unfall gekommen sei, weil der vor ihm fahrende PW im Moment des "Überholmanövers" des Beschuldigten auf die Normalspur habe wechseln wollen und der Lenker des BMW eine Kollision erst im letzten Moment durch Herumreissen des Steuers habe vermeiden können. Der Zeuge schilderte eindrücklich, wie die gefährliche Situation ihn gestresst habe und wie seine Hände sogar auf dem Polizeiposten noch immer gezittert hätten, weil es «ums Lebige» gegangen sei. Auch der Zeuge C. \_\_\_\_\_ bestätigte, dass er sehr gefährlich rechts "überholt" worden sei. Während B. \_\_\_\_\_ die Gefährlichkeit des Fahrmanövers primär in der Beinahe-Kollision infolge des vom vor ihm fahrenden BMW beabsichtigten und bereits eingeleiteten Spurwechsels sah, begründete C. \_\_\_\_\_ die Gefährlichkeit prima vista eher mit dem seiner Ansicht nach «schlimmeren» Umstand, dass der Beschuldigte nach dem Rechtsvorbeifahren knapp vor ihm auf die Überholspur gewechselt habe. Auch der Zeuge C. \_\_\_\_\_ schilderte indessen, wie er zuvor auf die rechte Spur habe wechseln wollen, was aufgrund des rechts vorbeifahrenden Fahrzeugs nicht möglich gewesen sei, weshalb er wieder nach links gezogen habe. Konstant gab C. \_\_\_\_\_ zudem an, dass er aufgrund des Fahrmanövers des Beschuldigten habe bremsen müssen, was (wohl) auch den hinter ihm fahrenden PW zum Bremsen gezwungen habe. Diese Bremsung des PW C. \_\_\_\_\_ wie auch sein eigenes Abbremsen wurden anlässlich der Hauptverhandlung vom Zeugen B. \_\_\_\_\_ bestätigt und – ohne dass ihm dies suggestiv vorgegeben worden wäre – damit begründet, dass der Beschuldigte dem vor ihm (B. \_\_\_\_\_) fahrenden BMW ziemlich nahe vor das Auto gefahren sei. Entgegen der Auffassung der Vorinstanz hat der Zeuge B. \_\_\_\_\_ einen solchen "knappen Spurwechsel" des Beschuldigten also ebenfalls bestätigt. Unter den Zeugen besteht mithin Einigkeit über den gesamten Ablauf des Fahrmanövers des Beschuldigten, also sowohl hinsichtlich des "Überholmanövers" als solchem als auch hinsichtlich des anschliessenden "knappen Spurwechsels". Die Kammer hat keinen Anlass an diesen übereinstimmenden Aussagen der Zeugen zum Ablauf des Fahrmanövers des Beschuldigten zu zweifeln. Dass B. \_\_\_\_\_ diesen knapp vor dem BMW erfolgten Spurwechsel des Beschuldigten zunächst nicht erwähnte, begründet keine Zweifel an der Glaubhaftigkeit seiner Aussagen. Nachvollziehbar stand für ihn die Beinahe-Kollision aufgrund des beabsichtigten Spurwechsels des BMW im Moment des Rechtsvorbeifahrens des Beschuldigten im Vordergrund. Es ist zudem nicht ersichtlich, weshalb die Zeugen – B. \_\_\_\_\_ sogar auf eigene Initiative – den Beschuldigten zu Unrecht belasten sollten, nachdem sie von einer Bestrafung desselben in keiner Art und Weise profitieren. Der Beschuldigte hat dagegen sehr wohl ein Interesse, eine konkrete Gefährdung der rechts

überholten Fahrzeuginsassen zu bestreiten. Seine Darstellung, zwar gesehen zu haben, wie der PW C.\_\_\_\_\_ blinkte, hingegen nichts von einem Aus-

12 schwenken oder einer Gefährdung bemerkt zu haben, wirkt wenig glaubhaft, zumal er gleichzeitig angab, nicht zu bezweifeln, dass der BMW-Fahrer erschrocken sei und deshalb gebremst haben könnte. Auch seine Darstellung, erst 50 bis 100 Meter später auf die Überholspur gewechselt zu haben, erscheint angesichts der übereinstimmend anderslautenden Aussagen der Zeugen und des Umstands, dass der Beschuldigte zugegebenermassen in Eile war, da er um 14:30 Uhr in Münsingen hätte sein sollen (der Vorfall ereignete sich gemäss beiden Zeugen nach 14:30 Uhr), und ihn das Fahrverhalten der beiden PWs auf der Überholspur entsprechend störte, wenig plausibel. Vielmehr passt der beschriebene "knappe Spurwechsel" zur Verärgerung des Beschuldigten und zur Darstellung des Zeugen C.\_\_\_\_\_, dass dieser dabei sogar noch ein Lächeln aufgesetzt gehabt habe, was er bzw. seine Frau als besonders schlimm empfunden hätten und weshalb er dem blauen Opel lichttupend gefolgt sei. Die Kammer erachtet es daher im Sinne eines ersten Zwischenfazit als erstellt, dass der Zeuge C.\_\_\_\_\_ in seinem BMW nicht nur den Blinker gesetzt, sondern den Spurwechsel auch effektiv eingeleitet hatte, als der Beschuldigte im Opel rechts an ihm vorbeifuhr. Dies führte dazu, dass der Zeuge C.\_\_\_\_\_ den Spurwechsel abbrechen musste und seinen BMW umgehend wieder nach links (ganz) auf die Überholspur lenkte. Aufgrund der übereinstimmenden Zeugenaussagen ist weiter erstellt, dass der Beschuldigte in der Folge mit einem derart knappen Abstand vor dem BMW des Zeugen C.\_\_\_\_\_ auf die Überholspur wechselte, dass letzterer dazu bewogen wurde, zu bremsen. Dadurch sah sich auch der hinter ihm fahrende Zeuge B.\_\_\_\_\_ zum Bremsen veranlasst. Nicht eruieren lässt sich aufgrund der Aussagen der Zeugen hingegen, in welchem Zeitpunkt der Zeuge C.\_\_\_\_\_ den Blinker genau setzte und den Spurwechsel einleitete. In dubio muss mit dem Beschuldigten davon ausgegangen werden, dass dies erst der Fall war, als er sich bereits (fast) neben dem BMW befand. 11.2 Was die gefahrenen Geschwindigkeiten betrifft, gab der Zeuge B.\_\_\_\_\_ konstant an, den Tempomat auf 125 km/h eingestellt zu haben. Dies bedeutet aber einerseits noch nicht, dass sein Wagen tatsächlich so schnell fuhr, zumal die Geschwindigkeit kurz zuvor noch begrenzt gewesen war. Andererseits konnte der Zeuge seine Geschwindigkeit einzig mit der routinemässigen Einstellung des Tempomats nach Wegfall dieser Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Einfahrt Muri begründen. Werden solche Routinehandlungen beschrieben, ist bei der Aussagewürdigung Vorsicht angezeigt, da es sich um Scheinerinnerungen handeln kann. Der Zeuge C.\_\_\_\_\_ wiederum äusserte sich nicht konkret zu den gefahrenen Geschwindigkeiten. Er gab aber an, dass er ein vorsichtiger Fahrer sei, was tendenziell dafür spricht, dass der BMW – und damit auch der hinter ihm fahrende PW B.\_\_\_\_\_ – an der Stelle des Überholmanövers nicht ganz mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h fuhren. Gefragt nach dem Grund, weshalb sie sich überhaupt auf der Überholspur befanden, gaben beide Zeugen an, sie hätten (wohl) andere Fahrzeuge überholt gehabt. Im Zeitpunkt dieser Aussagen war jedoch bereits knapp ein Jahr seit dem Vorfall

13 vergangen und zudem handelt es sich bei der vorgebrachten Erklärung wiederum um die Schilderung einer Routinehandlung. Die Angabe des Zeugen C.\_\_\_\_\_, sich seit «vielleicht» 1 km auf der Überholspur befunden und sicherlich bei der ersten Möglichkeit die Spur zu wechseln versucht zu haben, lässt sich zudem kaum mit seiner weiteren Aussage in Einklang bringen, wonach es auf der Normalspur erinnerlich bloss ein oder zwei

Autos gehabt habe. Dies umso mehr, als unbestritten ist, dass kein dichter Verkehr herrschte. Der Beschuldigte hätte denn auch nicht auf der Normalspur zu den beiden vor ihm auf der Überholspur fahrenden PWs aufschliessen können, wenn sich auf der Normalspur gleichzeitig weitere, von den PWs C. \_\_\_\_\_ und B. \_\_\_\_\_ überholte Fahrzeuge befunden hätten. Schliesslich haben beide Zeugen ein Interesse daran, zu behaupten, sich an das Rechtsfahrgebot gehalten zu haben. Es kann deshalb in Bezug auf die gefahrenen Tempi und die Strecke bzw. Dauer, auf bzw. während welcher sich die PWs C. \_\_\_\_\_ und B. \_\_\_\_\_ auf der Überholspur befanden, nicht unbesehen auf die Angaben der Zeugen abgestellt werden. Der Beschuldigte seinerseits gab gleichbleibend an, er habe bald nach seiner Auf- fahrt auf die Autobahn im Ostring die beiden PWs bemerkt, welche immer mit einer etwas tieferen als der jeweils erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterwegs gewesen seien und über längere Zeit die Überholspur blockiert hätten, worüber er sich etwas geärgert habe, da er in Eile gewesen sei. Er muss denn auch einen Grund für sein "Überholmanöver" gehabt haben. Auch wenn keineswegs ausgeschlossen er- scheint, dass die beiden PWs C. \_\_\_\_\_ und B. \_\_\_\_\_ mit der erlaubten, der Beschuldigte hingegen mit (leicht) übersetzter Geschwindigkeit fuhr, lässt sich dies nicht beweisen. Es ist nicht auszuschliessen, dass die beiden schliesslich von ihm rechts "überholten" PWs, wie vom Beschuldigten beschrieben, mit 110 bis 115 km/h unterwegs waren und sich bereits seit einiger Zeit auf der Überholspur befunden hatten, obwohl sie auf die Normalspur hätten wechseln können. In dubio – und entsprechend dem ihm im Strafbefehl vorgeworfenen Sachverhalt – ist deshalb im Sinne eines zweiten Zwischenfazit zu Gunsten des Beschuldigten davon auszugehen, dass die PWs C. \_\_\_\_\_ und B. \_\_\_\_\_ im Bereich des "Überholmanövers" mit einem geringfügig unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit liegenden Tempo, mindestens aber mit 110 km/h, fuhren, während der Beschuldigte selbst nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 bis 125 km/h beschleunigt hatte und so kontinuierlich zu den beiden vor ihm fahrenden PWs aufschloss. Ebenfalls ist des Weiteren in dubio pro reo davon auszugehen, dass die beiden PWs C. \_\_\_\_\_ und B. \_\_\_\_\_ bereits seit einer gewissen Zeit bzw. über eine gewisse Strecke hinweg grundlos auf der Überholspur gefahren waren und diese insofern "blockiert" hatten. 11.3 Unbestritten ist, dass der Beschuldigte wissentlich und willentlich auf der Normalspur rechts an den beiden PWs C. \_\_\_\_\_ und B. \_\_\_\_\_ vorbeifuhr. Der Beschuldigte macht allerdings geltend, gestützt auf den von ihm eingereichten NZZ- Artikel davon ausgegangen zu sein, dass es sich dabei um ein erlaubtes passives

14 Vorbeifahren im Sinne der neuen bundesgerichtlichen Rechtsprechung gehandelt habe. Diesbezüglich ist zunächst festzuhalten, dass es sich beim Beschuldigten um einen erfahrenen, langjährigen Automobilisten handelt. Es war ihm – wie er (zumindest implizit) auch selber zugab – bewusst, dass sowohl das Rechtsüberholen wie auch das Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen grundsätzlich seit jeher und auch noch im fraglichen Zeitpunkt verboten waren, es sei denn, es liege eine Ausnahmesituation vor. Sodann darf es als unter Autolenkern allgemein bekannt gelten, dass – zumindest vor Ergehen des vom Beschuldigten angerufenen höchstrichterlichen Entscheids – nur unter sehr restriktiven Voraussetzungen von Kolonnenverkehr bzw. von der Rechtmässigkeit des Rechtsvorbeifahrens ausgegangen werden konnte. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung ist deshalb davon auszugehen, dass gerade langjährige Automobilisten nicht leichthin auf ein neuerdings zulässiges Rechtsvorbeifahren bzw. auf das Vorliegen der hierfür erforderlichen Voraussetzungen schliessen. Vielmehr ist zu erwarten, dass sie sich fahrerisch konservativ verhalten und erst nach eingehender Befassung mit den erwähnten

Lockerungen und kritischer Würdigung diesbezüglicher Medienberichte von einem gegebenenfalls erlaubten Rechtsvorbeifahren ausgehen. Vor diesem Hintergrund erscheint von vornherein wenig plausibel, dass der Beschuldigte davon ausgegangen sein will, ein derartiger Ausnahmefall habe hier vorgelegen. Es trifft zwar zu, dass sich in dem vom Beschuldigten eingereichten NZZ-Artikel vereinzelt Formulierungen finden, welche – für sich allein betrachtet – zur Annahme verleiten könnten, dass ein Rechtsvorbeifahren neu immer schon dann erlaubt sei, wenn die Fahrzeuge auf der Überholspur bummelten. Dies betrifft namentlich folgenden Satz: «So ist es nun nicht mehr möglich, das ein langsamer Fahrer auf der linken Spur die ganze Autobahn verstopft und die anderen Fahrer ebenfalls zum Langsamverkehr zwingt.» Der Bericht enthält allerdings gleichzeitig zahlreiche weitere Umschreibungen, aufgrund welcher der Beschuldigte ohne weiteres erkennen musste, dass die sich ihm präsentierende Situation auf der A6 bei seinem "Überholmanöver" die im NZZ-Artikel umbeschriebenen tatsächlichen Voraussetzungen eines erlaubten Rechtsvorbeifahrens nicht erfüllte: So wird bereits im Titel des Berichts erwähnt, dass das Verbot des Rechtsvorbeifahrens lediglich «gelockert» worden sei. Im Lead wird dann sogleich klar gemacht, dass es eines «erhöhten Verkehrsaufkommens» bedürfe, damit überhaupt eine Ausnahme vom Verbot vorliegen könne. Am Ende des ersten Absatzes wird weiter festgehalten, dass die Ausnahme weiterhin einzig das Fahren «in parallelen Kolonnen» betreffe, was der Beschuldigte sogar noch markierte und unterstrich. Im zweiten Absatz wird dann zunächst der Fall geschildert, welchen das Bundesgericht zum Anlass nahm, seine Auslegung zum Begriff des Kolonnenverkehrs zu modifizieren. Daraus geht hervor, dass die überholten Fahrzeuge in jenem Fall «ihr Tempo verlangsamt» hätten, so dass der dortige Beschwerdeführer ohne zu beschleunigen «passiv» an diesen vorbeigefahren sei. In der Folge wird darauf hingewiesen, dass die neue Auslegung dem «zu Stosszeiten» häufig vorkommenden «Handorgeleffekt» auf der Überholspur geschuldet sei und laut neuer bundesge-

15 richtlicher Rechtsprechung Kolonnenverkehr dann vorliege, wenn die Fahrzeuge auf der Überholspur «faktisch nicht mehr schneller vorankommen» würden als diejenigen auf der Normalspur. Sodann wird erneut konstatiert, dass die Fahrzeuge auf der Normalspur in einem solchen Fall dann mit gleichbleibender Geschwindigkeit weiterfahren dürften, «wenn die Autos links [...] langsamer» würden. Anschliessend wird daran erinnert, dass das eigentliche Rechtsüberholen «mit Ausschwenken und Wiedereinbiegen» grundsätzlich verboten bleibe. Schliesslich wird ein drittes Mal darauf hingewiesen, dass auf der Normalspur nur dann nicht mehr dauernd auf die Bremse getreten werden müsse, «wenn die Geschwindigkeit auf den anderen Spuren abnimmt». Vorliegend konnte der Beschuldigte nicht ernsthaft von einem erhöhten Verkehrsaufkommen ausgehen, wie es zu Stosszeiten vorkommt, geschweige denn von parallelen Kolonnen; dies auch nicht im Sinne einer Parallelwertung in der Laiensphäre. Es herrschte unbestrittenermassen kein dichter Verkehr und sowohl der Beschuldigte als auch die beiden von ihm rechts "überholten" Fahrzeuge fuhren – jedenfalls im weiteren Bereich des "Überholmanövers" – unbestrittenermassen alleine auf ihren jeweiligen Spuren. Es kam mithin weder zu einem sog. Handorgeleffekt auf der Überholspur, noch verlangsamten die beiden rechts überholten PWs ihre Geschwindigkeit aus anderen Gründen. Es ist deshalb – entgegen der Umschreibung des Beschuldigten – auch nicht so, dass sich sein Rechtsvorbeifahren einfach «passiv» «ergeben» hätte. Vielmehr beschleunigte er nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf ein höheres Tempo als die vor ihm auf der Überholspur fahrenden PWs B. \_\_\_\_\_ und C. \_\_\_\_\_ und schloss so bewusst und gewollt immer

weiter zu diesen auf, bevor er ihnen schliesslich rechts vorfuhr. Sodann wechselte der Beschuldigte knapp vor dem PW C. \_\_\_\_\_ auf die Überholspur und belies es damit auch nicht beim reinen Rechtsvorbeifahren, obwohl dem NZZ-Artikel explizit zu entnehmen ist, dass ein Rechtsüberholen mit Aus- und Wiedereinschwenken verboten bleibe. Wie auch nachfolgend bei der rechtlichen Würdigung aufgezeigt werden wird, erfüllten somit weder die tatsächlichen äusseren Begebenheiten noch das Fahrmanöver des Beschuldigten als solches die Voraussetzungen, welche für die Annahme eines ausnahmsweise zulässigen Rechtsvorbeifahrens gegeben sein müssten. Dies weder im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. dazu nachstehend E. 13.2) noch gemäss dem – vom Beschuldigten ohnehin kritisch zu würdigenden – NZZ-Artikel. Es kommt hinzu, dass der Beschuldigte unbestrittenermassen in Eile war, da er eigentlich schon um 14:30 Uhr in Münsingen hätte sein müssen, und sich deshalb über die beiden die Überholspur "blockierenden" PWs ärgerte. Er hatte somit einen triftigen Grund, die beiden Fahrzeuge – auch aus seiner Sicht (möglicherweise) unerlaubt – rechts zu "überholen". Schliesslich hatte der Beschuldigte genügend Zeit, um sich mit Hilfe des NZZ-Artikels eine Verteidigungsstrategie zurecht zu legen und sich so auf die polizeiliche Einvernahme vorzubereiten, welche erst eine Woche nach dem fraglichen Vorfall stattfand.

16 Die Kammer kommt aus den erwähnten Gründen zum Schluss, dass es sich beim Vorbringen des Beschuldigten, er habe sich in einem Irrtum hinsichtlich der Rechtmässigkeit seines "Überholmanövers" befunden, um eine reine Schutzbehauptung handelt. Vielmehr ist erstellt, dass der Beschuldigte zumindest an der Rechtmässigkeit seines Manövers zweifelte, wozu er mehr als genügend Anlass hatte. Als erfahrener Automobilist konnte er nicht ernsthaft darauf vertrauen, die Voraussetzungen eines erlaubten Rechtsvorbeifahrens seien vorliegend wohl schon erfüllt. Es ist mithin erstellt, dass der Beschuldigte den beiden PWs B. \_\_\_\_\_ und C. \_\_\_\_\_ rechts vorfuhr und unmittelbar danach auf die Überholspur wechselte, obwohl ihm bewusst war und er zumindest in Kauf nahm, dass er sich damit rechtswidrig verhalten könnte. 11.4 Als erfahrenem Automobilisten muss dem Beschuldigten auch bewusst gewesen sein, dass die sich auf der Überholspur befindlichen Fahrzeuglenker auf der Autobahn bei normalem bzw. nicht dichtem Verkehr nicht mit auf der Normalspur "überholenden" Autos rechnen. Auch wenn die beiden PWs B. \_\_\_\_\_ und C. \_\_\_\_\_ bereits seit einer gewissen Zeit auf der Überholspur gefahren waren, musste der Beschuldigte umgekehrt aufgrund des Rechtsfahrgebots sehr wohl damit rechnen, dass diese möglicherweise auf die Normalspur würden wechseln wollen. Er konnte mithin nicht ernsthaft davon ausgehen, dass die beiden rechts "überholten" Fahrzeuge ihre Spur mit Sicherheit beibehalten würden. Vielmehr muss dem Beschuldigten das beträchtliche Risiko eines – wenn allenfalls auch unvorsichtigen – Spurwechsels der sich noch auf der Überholspur befindlichen Fahrzeuge und das damit einhergehende Kollisionsrisiko bewusst gewesen sein. Dies umso mehr, als die Möglichkeiten zur Beobachtung nach (seitlich) hinten bekanntlich eingeschränkt sind (Stichwort toter Winkel) und nach der allgemeinen Lebenserfahrung auch "blindes" Einscheren keine Seltenheit darstellt. Aus demselben Grund muss dem Beschuldigten auch klar gewesen sein, dass Lenker derart rechts "überholter" Fahrzeuge erschrecken können und dass dies bei den hohen gefahrenen Tempi zu gefährlichen (Fehl-)Reaktionen (auch für weitere Verkehrsteilnehmer) führen kann. Indem sich der bereits verspätete, durch die Fahrweise der Fahrzeuglenker C. \_\_\_\_\_ und B. \_\_\_\_\_ verärgerte Beschuldigte dazu entschloss, den beiden PWs trotzdem mit einer Geschwindigkeit von mindestens 120 km/h rechts vorzufahren, nahm er zumindest die

damit einhergehende erhöht abstrakte Gefährdung der Verkehrssicherheit in Kauf. Nachdem allerdings auszugehen ist, dass der Zeuge C. \_\_\_\_\_ den Blinker erst setzte und auf die Normalspur zu wechseln begann, als sich der Beschuldigte bereits auf praktisch gleicher Höhe befand, kann nicht gesagt werden, der Beschuldigte habe auch die mit dem eingeleiteten Spurwechsel einhergehende konkrete Gefährdung sicherlich in Kauf genommen, zumal die beiden rechts überholten Fahrzeuge bereits eine gewisse Zeit lang auf der Überholspur verkehrt hatten, ohne Anstalten zu treffen, auf die Normalspur zu wechseln. In dubio ist deshalb zu

17 Gunsten des Beschuldigten davon auszugehen, dass er darauf vertraute, die bei den überholten Fahrzeuge würden auf ihrem Fahrstreifen bleiben. 12. Beweisergebnis Nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Einfahrt Muri-Gümligen beschleunigte der Beschuldigte auf der Normalspur der zweispurigen Autobahn A6 Süd Richtung Rubigen auf 120 bis 125 km/h. So schloss er zu den beiden mit einer geringfügig unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, jedoch mit mindestens 110 km/h vor ihm auf der Überholspur fahrenden Fahrzeuge der Zeugen B. \_\_\_\_\_ und C. \_\_\_\_\_ auf. Es herrschte normales Verkehrsaufkommen. Die beiden PWs waren an der Stelle des zu beurteilenden Fahrmanövers die einzigen sich auf der Überholspur befindlichen Fahrzeuge. Sie hatten zu diesem Zeitpunkt bereits seit einer gewissen Zeit bzw. über eine gewisse Strecke hinweg grundlos und mit einem geringfügig unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit liegenden Tempo auf der Überholspur verkehrt und den linken Fahrstreifen insofern "blockiert". Der sich in Eile befindliche Beschuldigte, welcher sich über dieses Fahrverhalten ärgerte, fuhr mit gleichbleibender Geschwindigkeit auf dem Normalstreifen rechts an den beiden PWs vorbei, ohne dass sich die Geschwindigkeit der sich auf der Überholspur befindlichen Fahrzeuge ihrerseits verlangsamt hätte. Dabei war dem Beschuldigten bewusst, dass möglicherweise nicht die tatsächlichen Umstände vorlagen, bei welchen nach neuerer bundesgerichtlicher Rechtsprechung das Rechtsvorbeifahren erlaubt ist, auch nicht gemäss dem von ihm eingereichten NZZ-Artikel. Namentlich lag offenkundig kein dichter Verkehr vor, kam es auf der Überholspur nicht zu einem "Handorgeleffekt" und verlangsamt die auf dem linken Fahrstreifen verkehrenden Fahrzeuge auch nicht aus anderen Gründen, woraus sich ein rein passives Vorbeifahren hätte ergeben können. Der Beschuldigte fuhr den beiden anderen Fahrzeugen vielmehr aktiv auf der Normalspur vor, weil er in Eile war, und nahm dabei zumindest in Kauf, dass sein "Überholmanöver" auch unter aktueller bundesgerichtlicher Rechtsprechung rechtswidrig sein könnte. Ebenso nahm er zumindest die erhöht abstrakte Gefährdung in Kauf, welche mit seinem für die anderen Fahrzeuglenker unerwarteten Rechtsvorbeifahren einherging. Hingegen ist davon auszugehen, dass der Beschuldigte darauf vertraute, es werde schon zu keiner konkreten Gefährdung kommen. Der Lenker des vorderen der beiden rechts "überholten" PWs setzte aber just als oder unmittelbar bevor sich der Wagen des Beschuldigten neben seinem BMW befand den rechten Blinker und leitete – weil er den rechts vorfahrenden Beschuldigten nicht erwartet hatte – den Wechsel auf die Normalspur ein. Zu Gunsten des Beschuldigten ist davon auszugehen, dass der Zeuge C. \_\_\_\_\_ den sich hinter bzw. neben ihm auf der Normalspur befindlichen Verkehr zuvor nicht genügend aufmerksam beobachtet hatte. Da er den Opel des Beschuldigten sodann allerdings noch rechtzeitig erblickte, konnte er seinen BMW umgehend wieder auf die Überholspur lenken, ohne dass es zur Kollision kam.

18 Der Beschuldigte zog vollständig am BMW vorbei und wechselte anschliessend derart knapp vor diesem auf die Überholspur, dass der Zeuge C. \_\_\_\_\_ (zumindest leicht) abbremsen musste. Dies veranlasste auch den dahinter fahrenden Zeugen B. \_\_\_\_\_, (leicht) abzubremsen. Der Beschuldigte setzte seine Fahrt auf der Überholspur fort, überholte noch einige weiter vorne auf der Normalspur fahrende Autos und verliess schliesslich bei der Ausfahrt Rubigen die Autobahn. III. Rechtliche Würdigung 13. Allgemeine rechtliche Ausführungen 13.1 Rechtsfahrgebot und Verbot des Rechtsüberholens Die Verkehrsordnung beruht insbesondere auf den Geboten, dass rechts zu fahren und links zu überholen ist (Art. 34 Abs. 1 und 35 Abs. 1 SVG). Diesen beiden Grundregeln entspricht, dass die Fahrzeuglenker auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen, ausser beim Überholen, Einspuren und beim Fahren in parallelen Kolonnen, gehalten sind, den äussersten Streifen rechts zu benützen (Art. 8 Abs. 1 VRV) und dass sie nach dem Überholen wieder einzubiegen haben, sobald für überholte Strassenbenützer keine Gefahr mehr besteht (Art. 10 Abs. 2 VRV; BGE 95 IV 84 E. 2 S. 87). Diese Pflicht gilt auch auf Autobahnen mit zwei oder mehr Fahrstreifen. Das Rechtsfahrgebot vermindert die Gefahr von Auffahr- kollisionen und, dass andere Fahrzeuglenker zum verbotenen Rechtsüberholen verleitet werden (PHILIPP WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, Mit Änderungen nach Via Secura, 2. Aufl. 2015, N. 10 zu Art. 34 SVG). Aus dem Gebot, andere Verkehrsteilnehmer links zu überholen, folgt gleichzeitig das Verbot des Rechtsüberholens (BGE 142 IV 93 E. 3.2 S. 96; WEISSENBERGER, a.a.O., N. 4 zu Art. 35 SVG). Nach der allgemeinen Regel von Art. 8 Abs. 3 Satz 1 VRV ausnahmsweise gestattet ist das Rechtsvorbeifahren beim Fahren in parallelen Kolonnen sowie innerorts auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen in der gleichen Richtung (ausser wenn die anderen Fahrzeugen halten, um Fussgängern oder Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten den Vortritt zu lassen). Auf Autobahnen und Autostrassen darf – abgesehen von hier nicht weiter interessierenden Ausnahmefällen – nur beim Fahren in parallelen Kolonnen rechts an anderen Fahrzeugen vorbeigefahren werden (Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV). Explizit verboten ist gemäss der allgemeinen Regel von Art. 8 Abs. 3 Satz 2 VRV hingegen das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen. Dies ist nicht dahingehend zu verstehen, dass im Umkehrschluss ein Ausschwenken und Wiedereinbiegen notwendige Voraussetzung des verbotenen Rechtsüberholens bilden würde, bzw. dass ein ohne Spurwechsel vollzogenes Rechtsvorbeifahren in jedem Fall erlaubt wäre (vgl. BGE 95 IV 84 E. 2a. S. 87 f. betreffend Art. 36 Abs. 5 Satz 2 VRV). Nach der Rechtsprechung liegt vielmehr immer (schon) dann

19 ein nach Art. 35 Abs. 1 SVG grundsätzlich verbotenes Rechtsüberholen vor, wenn ein schnelleres Fahrzeug ein in gleicher Richtung langsamer vorausfahrendes Fahrzeug einholt, rechts an ihm vorbeifährt und vor ihm die Fahrt fortsetzt (BGE 142 IV 93 E. 3.2, m.H.; jüngst Urteil des Bundesgerichts 6B\_1423/2017 vom 9. Mai 2018 E. 2.1.2). Das Gesetz unterscheidet insofern nicht zwischen Überholen und Vorbeifahren (vgl. YANN MOOR, Von Überholen und Vorbeifahren, in: Strassenverkehr 1/2018 S. 31 ff., S.38). Umgekehrt ist – immer unter der Bedingung, dass überhaupt Kolonnenverkehr i.S.v. Art. 8 Abs. 3 Satz 1 bzw. Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV vorliegt – ein blosses Rechtsvorbeifahren an anderen Fahrzeugen grundsätzlich auch unter Wechsel des Fahrstreifens zulässig. Ein Ausschwenken für sich allein oder ein Einbiegen für sich allein sind gemäss Art. 44 Abs. 1 SVG nämlich gestattet, wenn dies ohne Behinderung des übrigen Verkehrs möglich ist. Ob – bei Vorliegen von Kolonnenverkehr – ein erlaubtes Rechtsvorbeifahren unter Spurwechsel oder ein verbotenes Rechtsüberholen gegeben ist, ist nach den konkreten

Umständen des Einzelfalls zu beurteilen. Nicht blosses Rechtsvorbeifahren, sondern verbotenes Rechtsüberholen liegt jedenfalls dann vor, wenn das Ausschwenken, das Vorbeifahren an einem oder bloss wenigen Fahrzeugen und das anschliessende Wiedereinbiegen in einem Zuge erfolgen. Also etwa dann, wenn ein Fahrzeuglenker die Lücken in den parallelen Kolonnen so ausnützt, dass er nur um zu überholen kurz auf der rechten Fahrbahn fährt und gleich wieder nach links einbiegt (BGE 142 IV 93 E. 3.3 S. 97; 133 II 58 E. 4 S. 59 f.; 126 IV 192 E. 2a S. 196; 115 IV 244 E. 2 und 3 S. 245 ff.).

13.2 Neue bundesgerichtliche Praxis zum Vorliegen von Kolonnenverkehr In seinem Leitentscheid BGE 142 IV 93 lockerte das Bundesgericht die Voraussetzungen, unter welchen von Kolonnenverkehr i.S.v. Art. 8 Abs. 3 Satz 1 bzw. Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV ausgegangen werden kann. Dem Entscheid lag folgender Sachverhalt zu Grunde: X. fuhr am 23. März 2014 mit seinem Personenwagen auf der zweiten Überholspur (linker Fahrstreifen) der dreispurigen Autobahn A1-Ost. Weil er auf den nahenden Rastplatz fahren wollte, wechselte auf die erste Überholspur (mittlerer Fahrstreifen) und anschliessend auf die Normalspur (rechter Fahrstreifen). Dort fuhr er ohne zu beschleunigen mit einer Geschwindigkeit von ca. 90 km/h rechts an zwei Fahrzeugen vorbei, als diese ihre Geschwindigkeit leicht verzögerten. Auf der von ihm befahrenen rechten Spur herrschte im Gegensatz zu beiden Überholspuren reger, jedoch kein dichter Verkehr. Unmittelbar vor ihm auf der Normalspur befand sich kein weiteres Fahrzeug. Einleitend hielt das Bundesgericht in seinem Leitentscheid fest, beim Verbot des Rechtsüberholens handle es sich nach konstanter Praxis um eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschrift, deren Missachtung eine erhebliche Gefährdung der Verkehrsteilnehmer nach sich ziehe und objektiv schwer wiege (E. 3.2, S. 96 f.). Paralleler Kolonnenverkehr, welcher ein Rechtsvorbeifahren ausnahmsweise erlaube, setze nach der (bisherigen) Rechtsprechung dichten Verkehr auf beiden Fahrspuren, somit ein längeres Nebeneinanderfahren von mehreren sich in gleicher Richtung bewegendes Fahrzeugreihen voraus (E. 3.3, S. 97).

20 Sodann ging das Bundesgericht auf die in der Lehre geäusserte Kritik an der höchstichterlichen Qualifikation des Rechtsüberholens auf der Autobahn als in der Regel objektiv und subjektiv schwer wiegende Verkehrsregelverletzung ein (E. 3.4 S. 97 f.). Hierauf stellte es fest, an der bisherigen Rechtsprechung zur Unterscheidung zwischen dem grundsätzlichen Verbot, (auf Autobahnen) rechts zu überholen, und dem erlaubten Rechtsvorbeifahren werde festgehalten (E. 4.1 S. 98). Hingegen sei der Begriff des Kolonnenverkehrs und die damit verbundene Gefahrenbewertung bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf den einzelnen Fahrspuren wie folgt zu präzisieren (E. 4.2 S. 98): Kolonnenverkehr sei anhand der konkreten Verkehrssituation und des Regelungsgehalts der Normen des SVG und der VRV zu bestimmen. Auf Autobahnen herrsche gerade zu Stosszeiten auf der (linken und mittleren) Überholspur im Gegensatz zur Normalspur häufig dichter Verkehr, so dass es auf der Überholspur regelmässig zum sog. Handorgeleffekt komme, während der Verkehr auf der Normalspur flüssig und bei konstanter Geschwindigkeit schneller fliesse bzw. fließen könnte. Bei derartigen, regelmässig auftretenden Verkehrssituationen sei namentlich bei mehr als zwei gleichgerichteten Fahrspuren die Beurteilung, ob paralleler Kolonnenverkehr vorliege, anhand des konkreten Gesamtverkehrsaufkommens, das sich dem Fahrzeuglenker biete, vorzunehmen. Kolonnenverkehr auf der Normalspur mit der Begründung zu verneinen, die Abstände zwischen den Fahrzeugen auf der Normalspur seien rund doppelt so gross wie diejenigen zwischen den Fahrzeugen auf der (linken und/oder mittleren) Überholspur,

widerspreche dem Rechtsfahrgebot und lasse sich mit den geltenden Abstandsregeln und dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr in Einklang bringen (E. 4.2.1, S. 99). Die Ausnahmeregelung, bei Kolonnenverkehr ausnahmsweise rechts «überholen» zu dürfen (Art. 8 Abs. 3 Satz 1 VRV), müsse bei einer solchen Verkehrssituation auch für den vorschriftsmässig auf der Normalspur fahrenden Fahrzeuglenker beim (passiven) Rechtsvorbeifahren mit konstanter Geschwindigkeit zur Anwendung gelangen, und zwar unabhängig davon, ob bzw. dass die Abstände zwischen den Fahrzeugen auf der Normalspur grösser seien als zwischen denen auf der linken (und mittleren) Überholspur. Andernfalls würden insbesondere die das Rechtsfahrgebot und häufig die Abstandsvorschriften ignorierenden Fahrer auf der mittleren Überholspur privilegiert, da bei diesem parallelen Kolonnenverkehr mit der linken Überholspur zu bejahren wäre und sie folglich sowohl links wie auch rechts überholen dürften (während der auf der Normalspur fahrende Fahrzeuglenker dafür bestraft würde, dass er sich an das Rechtsfahrgebot und die Abstandsvorschriften hält). Paralleler Kolonnenverkehr sei deshalb bereits dann anzunehmen, wenn es auf der linken (und mittleren) Überholspur zu einer derartigen Verkehrsverdichtung komme, dass Fahrzeuge auf der Überholspur faktisch nicht mehr schneller vorankommen würden, als diejenigen auf der Normalspur, mithin die gefahrenen Geschwindigkeiten annähernd gleich seien. Dass die Abstände zwischen den Fahrzeugen auf beiden Fahrspuren nicht identisch seien und die auf den Fahrstreifen gefahrenen Geschwindigkeiten verkehrsbedingt geringfügig differierten, sei unvermeidlich und ohne Bedeutung (E. 4.2.1, S. 99 f.). Paralleler Kolonnenverkehr setze nicht voraus, dass sich die Fahrzeugkolonnen auf allen Fahrspuren permanent mit identischer Geschwindigkeit unter Einhaltung gleichgrosser Abstände fortbewegten. Dies sei

21 bereits faktisch unmöglich. Sei die Verkehrsdichte auf der linken (und mittleren) Überholspur derart stark, dass sich die Fahrzeuge auf allen Spuren mit praktisch gleicher Geschwindigkeit fortbewegten, müsse auf Geschwindigkeitsreduzierungen der Fahrzeuge auf der (linken oder mittleren) Überholspur (welche häufig durch den sog. Handorgeleffekt entstünden) nicht mit eigenem Abbremsen reagiert werden. Vielmehr könne die Fahrt diesfalls bei gleichbleibender Geschwindigkeit unter Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt fortgesetzt werden (E. 4.2.1, S. 101). Weiter führte das Bundesgericht aus, das (passive) Rechtsvorbeifahren bei dichtem Verkehr sei mittlerweile eine alltägliche Situation, die sich kaum vermeiden lasse und auch nicht per se zu einer abstrakt erhöhten Gefahrensituation führe. Im Gegensatz zum eigentlichen Rechtsüberholen tauche das rechts auf der Normalspur fahrende Auto nämlich nicht plötzlich und unvermittelt (mit hoher Geschwindigkeit) auf, sondern bewege sich mit konstanter Geschwindigkeit fort. Gefährlichkeitsbeurteilungen auf Grundlage hypothetischer Szenarien eines denkbaren Fehlverhaltens des durch den Überholvorgang „irritierten“ Fahrzeuglenkers würden sich als spekulativ erweisen und nicht berücksichtigen, dass auch der links fahrende Fahrzeuglenker sich verkehrsregelkonform zu verhalten habe. Dieser habe den Spurwechsel anzuzeigen, auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen und dürfe den Spurwechsel nur unter Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes vornehmen (Art. 34 Abs. 3 und Art. 44 Abs. 1 SVG; Art. 10 Abs. 2 VRV). Das links fahrende Auto sei bei einem Spurwechsel nicht vortrittsberechtigt, sondern –belastet. Dies gelte umso mehr, als auch auf der Autobahn grundsätzlich die rechte Fahrspur zu benutzen sei. Der die mittlere oder linke Überholspur benutzende Fahrzeuglenker könne bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und einer Reduzierung seiner eigenen Geschwindigkeit nicht darauf vertrauen, dass neben ihm auf der Normalspur fahrende Autos sich dem

Verkehrsaufkommen auf der Überholspur anpassten und ihrerseits die Geschwindigkeit reduzierten, um ein blindes Einscheren zu ermöglichen (E. 4.4.2, S. 101 f.). Das Bundesgericht kam zum Schluss, im zu beurteilenden Fall sei der Positionswechsel des Beschwerdeführers im Verhältnis zu den links von ihm auf der Mittelspur fahrenden Personenwagen erst bzw. ausschliesslich dadurch zu Stande gekommen, dass die auf der ersten Überholspur (mittlerer Fahrstreifen) fahrenden Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit verringert hätten. Ein derartiges "passives Überholen" ohne zu beschleunigen bzw. unter Beibehalten der gefahrenen Geschwindigkeit sei kein Überholen im Sinne des Gesetzes und der zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung. Bei einer Gesamtbetrachtung der Verkehrssituation, in welcher auf beiden Überholspuren unstreitig paralleler Kolonnenverkehr geherrscht habe, könne dieser für die Normalspur nicht verneint werden (E. 5.1 und 5.2, S. 102 f.). Auch eine abstrakt gesteigerte Gefahrensituation habe sich im konkreten Fall aufgrund des (passiven) Vor[bei]fahrens nicht ergeben. Der Beschwerdeführer sei mit annähernd identischer Geschwindigkeit von rund 90 km/h unmittelbar hinter bzw. teilweise neben den Fahrzeugen der ersten Überholspur gefahren und habe nicht zu diesen aufgeschlossen. Die Fahrzeuglenker auf der ersten Überholspur hätten demnach nicht darauf vertrauen können, dass sich auf der Normalspur hinter ihnen kein Fahrzeug befinden oder nähern würde. Das gelte umso mehr, als sie ihre bereits unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit liegende Geschwindigkeit weiter verlangsamt und sich nicht an das Rechtsfahrgebot gehalten hätten. Aufgrund der konkreten Verkehrssituation habe keine gesteigerte Gefährdungs- oder Unfallgefahr bestanden. Dass einer der beiden vom Beschwerdeführer "überholten" Fahrzeuglenker durch das passive Rechtsvorbeifahren irritiert gewesen wäre oder vorgehabt hätte, ebenfalls auf den Rastplatz zu fahren, lasse sich den vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellungen nicht entnehmen. Dass der Beschwerdeführer seine Fahrt ohne zu beschleunigen bei freier Fahrbahn fortgesetzt habe, erweise sich als [objektiv] rechtskonform (E. 5.3, S. 103 f.). Zudem fehle es am subjektiven Tatbestand. Die verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz enthielten keinerlei Anhaltspunkte, die auf ein rücksichtsloses oder sonstwie schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten des Beschwerdeführers schliessen lassen würden. Selbst wenn man das "passive Überholen" oder Rechtsvor[bei]fahren als Verkehrsregelverletzung qualifizieren wollte, liesse sich weder ein schweres Verschulden noch grobe Fahrlässigkeit bejahen (E. 5.4, S. 104).

### 13.3 Qualifikation des verbotenen Rechtsüberholens als grobe Verkehrsregelverletzung

Wer Verkehrsregeln verletzt, wird gemäss Art. 90 Abs. 1 SVG mit Busse bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (Art. 90 Abs. 2 SVG). Der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ist erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiver Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Es muss konkret eine ernstliche Gefahr hervorgerufen oder abstrakt die Möglichkeit einer ernstlichen Gefahr geschaffen werden. Es genügt mithin eine erhöht abstrakte Gefährdung. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt von der Situation ab, in welcher die Verkehrsregelverletzung begangen wird. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer ernstlichen oder erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur zur Erfüllung des Tatbestandes, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (BGE 131 IV 133, E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B\_520/2015 vom 24.

November 2015, E. 1.3; vgl. auch HANS GIGER, SVG Kommentar, 8. Aufl. 2014, N. 13 zu Art. 90 SVG, m.w.H.). Wie bereits vorstehend (unter E. 13.2) dargelegt, handelt es sich beim Verbot des Rechtsüberholens nach konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung um eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschrift, deren Missachtung eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit mit beträchtlicher Unfallgefahr nach sich zieht und daher objektiv immer schwer wiegt. An der Auffassung des Bundesgerichts, wonach man sich auf der Autobahn (grundsätzlich) darauf verlassen können müsse, nicht plötzlich rechts überholt zu werden, hat sich mit dem zitierten Leitsatz nichts geändert. Weiterhin gilt, dass das verbotene Rechtsüberholen auf der Autobahn, wo hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, eine erhöht abstrakte

23 Gefährdung darstellt (BGE 142 IV 93 E. 3.2 m.H.; jüngst Urteil des Bundesgerichts 6B\_1423/2017 vom 9. Mai 2018 E. 2.1.2). Es ist daher in objektiver Hinsicht eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG zu bejahen. Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Je schwerer die Verkehrsregelverletzung objektiv wiegt, desto eher wird Rücksichtslosigkeit subjektiv zu bejahen sein, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen. Die Annahme von Rücksichtslosigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist allerdings restriktiv zu handhaben, weshalb nicht unbesehen von einer objektiv schweren auf eine subjektiv schwere Verkehrsregelverletzung geschlossen werden darf. Nicht jede Unaufmerksamkeit, die wegen der Schwere des Erfolgs objektiv als gravierende Verletzung der Vorsichtspflicht zu betrachten ist, wiegt auch subjektiv schwer (BGE 142 IV 93 E. 3.1, m.H.). Mit dem Begriff der «Rücksichtslosigkeit» wird eine besondere Gleichgültigkeit bzw. ein bedenken- oder gewissenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern umschrieben, das allerdings nicht nur im bewussten "Sich-hinwegsetzen", sondern auch im blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen liegen kann (BGE 131 IV 133 E. 3.2 S. 136, m.H.).

14. Subsumtion 14.1 Kein Kolonnenverkehr / verbotenes Rechtsüberholen

14.1.1 Wie das Beweisverfahren ergeben hat, herrschte zum Zeitpunkt des "Überholmanövers" des Beschuldigten normaler Verkehr. Wie auch die Verteidigung anerkennt, war das Verkehrsaufkommen mithin nicht derart dicht, dass noch von einem (allenfalls) zulässigen Rechtsvorbeifahren ausgegangen werden könnte. Wenn die Verteidigung gleichzeitig ausführt, es sei nicht abwegig, dass es durch die unter dem Geschwindigkeitslimit fahrenden beiden PWs zu einer Verlangsamung des Verkehrs auf der Überholspur gekommen sei und demnach durchaus von einem massgeblichen Gesamtverkehrsaufkommen ausgegangen werden könnte, welches die Kriterien des Kolonnenverkehrs erfüllen würde, ist dies weder nachvollziehbar noch zutreffend. Nach den tatsächlichen Feststellungen führen im Bereich des "Überholmanövers" sowohl der Beschuldigte als auch die beiden PWs B.\_\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_\_ jeweils alleine auf ihren jeweiligen Fahrstreifen. Es herrschte also gerade keine Gesamtverkehrsverdichtung, welche dazu geführt hätte, dass die Fahrzeuge auf der Überholspur faktisch nicht mehr schneller vorankommen wären, als diejenigen auf der Normalspur. Ein Fahren in parallelen Kolonnen i.S.v. Art. 8 Abs. 3 Satz 1 bzw. Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV, bei welchem das "Überholmanöver" gegebenenfalls hätte erlaubt sein können, lag nicht vor.

24 14.1.2 Sodann kann das "Überholmanöver" des Beschuldigten auch nicht als "passives Vorbeifahren" im Sinne von BGE 142 IV 93 eingestuft werden. Die Verteidigung führt

zwar zutreffend aus, dass es sich nicht um ein ganz "klassisches" Überholmanöver gehandelt habe. Dies insofern als sich der Beschuldigte von Anfang an auf der Normalspur befand, mithin kein vorgängiges Ausschwenken von der Überholspur auf die Normalspur stattfand. Wie die Verteidigung aber ebenfalls anerkennt, bilden nach konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung weder das Ausschwenken noch das Wiedereinbiegen notwendige Voraussetzung eines verbotenen Rechtsüberholens. Es ist sodann – anders als im zitierten BGE 142 IV 93 – nicht so, dass sich das "Überholmanöver" des Beschuldigten einfach «ergeben» hätte, weil die vor ihm auf der Überholspur fahrenden PWs B. \_\_\_\_\_ und C. \_\_\_\_\_ verlangsamt hätten. Vielmehr hat der Beschuldigte nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung bewusst und gewollt auf ein höheres Tempo beschleunigt als die beiden Fahrzeuge vor ihm und so kontinuierlich zu diesen aufgeschlossen. Es kann also keine Rede davon sein, dass sich der Positionswechsel der beteiligten Fahrzeuge quasi ohne Zutun des Beschuldigten ergeben hätte. Vielmehr hat er das "Überholmanöver" – auch wenn er letztlich mit konstanter Geschwindigkeit an den beiden anderen Fahrzeugen vorbeizog – durchaus aktiv bewirkt (vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 6B\_127/2017 vom 23. Juni 2017, in welchem die Verurteilung eines Beschwerdeführers wegen grober Verkehrsregelverletzung durch Rechtsüberholen geschützt wurde, der bei nicht dichtem Verkehrsaufkommen zu den vor ihm fahrenden Autos aufgeschlossen und diese anschliessend rechts überholt hatte, weil er relativ kurz nach dem Passieren des Signals „Freie Fahrt“ schneller beschleunigt gehabt hatte als diese). Schliesslich wechselte der Beschuldigte denn auch umgehend auf die Überholspur, nachdem er dem PW C. \_\_\_\_\_ rechts vorgefahren war, was den Zweck seines Fahrmanövers, nämlich die beiden PWs aktiv rechts zu überholen, noch verdeutlicht. Auch wenn der Beschuldigte zunächst nicht auf der Überholspur fuhr, sondern auf der Normalspur zu den beiden später rechts überholten Fahrzeugen aufschloss, unterscheidet sich sein Fahrmanöver deshalb bei einer Gesamtbetrachtung nicht in relevanter Weise von einem "klassischen" Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen. Selbst wenn also vom Vorliegen von Kolonnenverkehr auszugehen wäre, würde es sich bei dem vom Beschuldigten an den Tag gelegten Fahrmanöver somit um ein verbotenes Rechtsüberholen handeln. Daran ändert nichts, dass (in dubio pro reo) davon auszugehen ist, dass die beiden vom Beschuldigten rechts überholten Fahrzeuge bereits seit einer gewissen Zeit bzw. über eine gewisse Strecke hinweg mit einem geringfügig unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit liegenden Tempo grundlos auf der Überholspur gefahren waren und diese insofern "blockiert" hatten. Es muss in rechtlicher Hinsicht zwar angenommen werden, dass die Lenker der beiden überholten Fahrzeuge das Rechtsfahrgebot missachteten und der grundsätzlich vortrittsbelastete Lenker des

25 BMWs bei seinem eingeleiteten Spurwechsel zudem seinen Vorsichtspflichten nicht nachkam. Dies lässt das Rechtsüberholen des Beschuldigten aber nicht als rechtskonform erscheinen. Dieser konnte sich aufgrund seines eigenen Fehlverhaltens nicht auf den aus Art. 26 Abs. 1 SVG abgeleiteten Vertrauensgrundsatz berufen. Das Strafrecht kennt keine Verschuldenskompensation (WEISSENBERGER, a.a.O., N. 10 zu Art. 26 SVG). Die erwähnten Umstände werden allerdings bei der Beurteilung der mit dem verbotenen Rechtsüberholen des Beschuldigten einhergehenden Gefährdung zu berücksichtigen sein (vgl. sogleich nachstehend). Der Beschuldigte hat gegen Art. 35 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 8 Abs. 3 Satz 1 und Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV (e contrario) verstossen. 14.2 Grobe Verkehrsregelverletzung 14.2.1 Objektiver Tatbestand Beim Verbot des Rechtsüberholens auf Autobahnen handelt es sich gemäss ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung um

eine objektiv wichtige Verkehrsvorschrift (vgl. vorstehend E. 13.2 und 13.3). Zu prüfen ist nachfolgend, ob die Missachtung des Verbots des Rechtsüberholens unter den konkreten Umständen mit einer ernstlichen Gefährdung der Verkehrsteilnehmer einherging und deshalb objektiv schwer wiegt. Es gilt in diesem Zusammenhang zunächst daran zu erinnern, dass man sich gemäss konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung auf der Autobahn grundsätzlich darauf verlassen können soll, nicht plötzlich rechts überholt zu werden. Nun trifft zwar zu, dass die sich (in dubio) nicht an das Rechtsfahrgebot haltenden Fahrzeuglenker B.\_\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_\_ nicht in gleichem Masse wie sich regelkonform verhaltende Fahrzeugführer darauf vertrauen durften, die auf der Normalspur fahrenden Autos würden sich ihrer Geschwindigkeit anpassen bzw. nicht rechts überholen. Es kann aber nach Ansicht der Kammer nicht generell gesagt werden, eine erhöht abstrakte Gefährdung entfalle von vornherein, wenn ein rechtswidrig links verkehrendes Fahrzeug rechts überholt werde (a.M. wohl MOOR, a.a.O., S. 38). Denn gleichzeitig lag offenkundig auch nicht Kolonnenverkehr bzw. ein Gesamtverkehrsaufkommen vor, welches dazu geführt hätte, dass die beiden fehlbaren Fahrzeuglenker geradezu damit hätten rechnen müssen, (erlaubterweise) rechts überholt zu werden. Vielmehr handelte es sich beim Überholmanöver des Beschuldigten eben um ein verbotenes, welches nicht zu erwarten war. Das Argument der Verteidigung, wonach Rechtsvorbeifahren bei dichtem Verkehr alltäglich geworden sei, verfängt nicht, herrschte doch gerade kein dichter Verkehr. Es kommt hinzu, dass die PWs B.\_\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_\_ mit einer lediglich geringfügig unter dem Tempolimit liegenden Geschwindigkeit fuhren und weder abbremsen noch ihre Fahrt sonstwie verlangsamen. Auch deshalb war aus Sicht von deren Lenkern nicht mit einem verbotenerweise rechts überholenden Fahrzeug zu rechnen.

26 Auch wenn der Beschuldigte sodann kontinuierlich auf der Normalspur zu den beiden Fahrzeugen aufgeschlossen hatte und im Zeitpunkt des Überholmanövers nicht mehr beschleunigte, sondern mit konstanter, "bloss" ca. 10 km/h höherer Geschwindigkeit überholte, barg sein Manöver erhebliches Gefährdungspotential. Die beiden überholten Fahrzeuglenker hätten bei entsprechender Aufmerksamkeit zwar bemerken können, wie sich das Auto des Beschuldigten auf der Normalspur von hinten näherte. Insofern tauchte dieses – objektiv betrachtet – nicht gänzlich unvermittelt hinter bzw. neben ihnen auf. Auch muss zu Gunsten des Beschuldigten davon ausgegangen werden, dass namentlich der Zeuge C.\_\_\_\_\_ beim eingeleiteten Spurwechsel seinen sich aus Art. 44 Abs. 1 SVG ergebenden Sorgfaltspflichten nicht nachkam. Gleichzeitig ist allerdings zu berücksichtigen, dass die beiden Fahrzeuglenker ihre Aufmerksamkeit – abgesehen vom Moment des beabsichtigten Spurwechsels – primär auf die vor ihnen liegende Fahrbahn zu richten hatten und die Beobachtungsmöglichkeiten nach (seitlich) hinten ausserdem generell beschränkt sind. Es war mithin naheliegend, dass das verbotene Überholmanöver die Lenker der beiden rechts überholten Fahrzeuge erschrecken oder zumindest irritieren würde und allenfalls zu unangemessenen Reaktionen führen würde. Ebenso bestand eine – gerade auch mit Blick auf das Rechtsfahrgebot – nicht unerhebliche Wahrscheinlichkeit, dass die auf der Überholspur fahrenden Fahrzeuglenker – sei es auch unter Missachtung ihrer Sorgfaltspflichten im Sinne eines "blinden" Einschlerens – im ungünstigsten Moment die Spur wechseln würden. Nicht zuletzt ist an die hohen Geschwindigkeiten aller beteiligten Fahrzeuge zu erinnern. Bei solchen Geschwindigkeiten können bereits geringfügige Unvorsichtigkeiten oder Fehlreaktionen der involvierten Lenker fatale Folgen haben. Der vorliegende Fall ist in mehrfacher Hinsicht nicht mit dem in BGE 142 IV 93 beurteilten vergleichbar. Bei einer Gesamtbetrachtung aller Umstände kann nicht gesagt werden, bei

dem vom Beschuldigten eingeleiteten Überholmanöver sei von einer bloss abstrakten Gefährdung der Verkehrssicherheit auszugehen gewesen. Vielmehr lag der Eintritt einer konkreten Gefährdung derart nahe, dass von vornherein eine erhöht abstrakte Gefahr mit dem Rechtsüberholen einherging. Objektiv betrachtet kam es darüber hinaus dann auch tatsächlich zu einer konkreten Gefährdung der Verkehrssicherheit. Dies, weil der Zeuge C.\_\_\_\_\_ mit seinem BMW (unvorsichtigerweise) genau in dem Zeitpunkt auf die Normalspur wechseln wollte, als sich das verbotenerweise überholende Fahrzeug des Beschuldigten unmittelbar hinter bzw. neben ihm befand. Ein Unfall mit potentiell fatalen Folgen – nicht nur für die Insassen der beiden unmittelbar beteiligten Fahrzeuge, sondern gegebenenfalls auch für den dahinter folgenden Verkehr, namentlich für die Insassen des PWs B.\_\_\_\_\_, konnte nur relativ knapp verhindert werden. Auf den (in der Anklageschrift nicht weiter umschriebenen) anschliessenden "knappen Spurwechsel" und das (auch) dadurch verursachte (leichte) Abbremsen der PWs C.\_\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_\_ kommt es deshalb im Hinblick auf das Vorliegen einer ernstlichen Gefahr nicht an. Schon mit dem unerlaubten Rechtsvorbei-

27 fahren alleine wurde abstrakt die Möglichkeit einer solchen Gefahr geschaffen, die dann tatsächlich auch konkret eintrat. Die Verkehrsregelverletzung wiegt objektiv schwer. Der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 i.V.m. Art. 35 Abs. 1 SVG und Art. 8 Abs. 3 sowie Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV (e contrario) ist erfüllt. 14.2.2 Subjektiver Tatbestand Es ist unbestritten, dass der Beschuldigte die beiden PWs C.\_\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_\_ wissentlich und willentlich rechts überholte. Das Beweisergebnis hat zudem ergeben, dass der Beschuldigte um die Gefährlichkeit des Rechtsüberholens auf der Autobahn wusste und – wenn in dubio auch nicht die konkrete Gefährdung infolge des vom BMW C.\_\_\_\_\_ tatsächlich eingeleiteten Spurwechsels – so doch zumindest die erhöht abstrakte Gefährdung der Verkehrssicherheit in Kauf nahm. Er konnte nicht ernsthaft darauf vertrauen, die rechts überholten Fahrzeuglenker würden keinesfalls irritiert oder erschreckt, keinesfalls unangemessen auf sein unerlaubtes Rechtsvorbeifahren reagieren und auch keinesfalls blind einscheren. Ebenso wusste der Beschuldigte, dass sein Überholmanöver (möglicherweise) nicht durch das Vorliegen von Kolonnenverkehr im Sinne der von ihm angerufenen bundesgerichtlichen Rechtsprechung erlaubt sein würde und nahm dies ebenfalls in Kauf. Sein diesbezügliches Vorbringen, aufgrund des eingereichten NZZ-Artikels von der Rechtmässigkeit seines Manövers ausgegangen zu sein, hat sich als Schutzbehauptung erwiesen. Als langjähriger, erfahrener Automobilist konnte der Beschuldigte nicht ernsthaft davon ausgehen, sein Fahrmanöver werde aufgrund der gelockerten Praxis des Bundesgerichts erlaubt sein. Der Beschuldigte handelte mithin eventualvorsätzlich, in Bezug auf die konkrete Gefährdung zumindest mit (bewusster) grober Fahrlässigkeit. Er unterlag weder einem Sachverhaltsirrtum hinsichtlich des Vorliegens von Kolonnenverkehr noch einem – ohnehin nur äusserst zurückhaltend anzunehmenden – Verbotsirrtum. Sein "Überholmanöver" ist als egoistisch und rücksichtslos zu bezeichnen. Der vorliegende Fall liegt namentlich wesentlich anders, als der dem von der Vorinstanz zitierten Urteil der 2. Strafkammer SK 16 336 vom 19. April 2017 zu Grunde liegende. Während dort die beschuldigte Person mit ihrem Fahrmanöver eine (spätere) Gefährdungssituation sogar zu vermeiden versucht hatte, drängelte sich der Beschuldigte hier aufgrund seiner – ohnehin und aus anderen Gründen bereits entstandenen – Verspätung unter Missachtung elementarer Verkehrsvorschriften an den beiden von ihm als lästig empfundenen, lediglich geringfügig unter dem Tempolimit auf der Überholspur fahrenden PWs vorbei. Der für den Beschuldigten resultierende Zeitgewinn

war minimal. Die beiden PWs hatten den linken Fahrstreifen auch nicht ausserordentlich lange "blockiert" und die Geschwindigkeitsbeschränkung war erst gerade zuvor aufgehoben worden. Entgegen den Vorbringen der Verteidigung hätte der Beschuldigte ein Rechtsvorbeifahren ohne weiteres verhindern können. Stattdessen entschied er sich bewusst für ein aktives Rechtsüberholen. Er versuchte nicht einmal, die vor ihm fahrenden Fahrzeuge regelkonform zu überholen bzw. deren Lenker durch einen vorgängigen Wechsel auf die Überhol-

spur oder durch Licht- oder Hupesignale (vgl. GIGER, a.a.O., N. 8 zu Art. 41 SVG, mit Verweis auf BGE 106 IV 63) auf seine Absicht, zu überholen, aufmerksam zu machen. Auch der subjektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ist erfüllt. 15. Fazit Der Beschuldigte ist der groben Verletzung der Verkehrsregeln (durch Rechtsüberholen auf der Autobahn) schuldig zu sprechen. IV. Strafzumessung 16. Allgemeine Grundsätze der Strafzumessung, anwendbares Recht, Strafrahmen und Strafart 16.1 Grobe Verkehrsregelverletzungen werden nach Art. 90 Abs. 2 SVG mit Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren oder Geldstrafe bestraft. Die Strafzumessung ist nach den allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches vorzunehmen (vgl. Art. 102 Abs. 1 SVG). 16.2 Nach Art. 47 StGB misst das Gericht die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu. Es berücksichtigt das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters (Abs. 1). Das Verschulden wird nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsguts, 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 (Abs. 2). Bei der Strafzumessung ist zwischen Tat- und Täterkomponente zu unterscheiden. Die Tatkomponente umfasst das Ausmass des verschuldeten Erfolges oder der verschuldeten Gefährdung, die Art und Weise der Begehung der Tat, die Willensrichtung und die Beweggründe des Täters. Zur Täterkomponente sind die persönlichen Verhältnisse des Täters, das Vorleben und die Vorstrafen, das Verhalten nach der Tat und im Strafverfahren, die Strafempfindlichkeit sowie weitere strafmindernde und straf erhöhende Aspekte zu zählen (BGE 141 IV 61 E. 6.1.1 S. 66 f.). 16.3 Am 1. Januar 2018 ist das revidierte Sanktionenrecht in Kraft getreten. Dieses erweist sich im vorliegenden Fall allerdings nicht als milder, als das zum Tatzeitpunkt geltende. Es ist deshalb das bisherige Sanktionenrecht anzuwenden (Art. 2 Abs. 2 StGB e contrario). 16.4 Der theoretische Strafrahmen reicht demnach von 1 Tagessatz Geldstrafe bis zu 3 Jahren Freiheitsstrafe.

29 Es kann jedoch an dieser Stelle vorweggenommen werden, dass mit Blick auf das Tatverschulden und die Täterkomponenten nur eine (bedingte) Geldstrafe in Frage kommt. 17. Tatkomponente 17.1 Ausmass der verschuldeten Gefährdung des betroffenen Rechtsguts Die Gefährlichkeit des vom Beschuldigten durchgeführten Rechtsüberholens ist nicht zu bagatellisieren. Auch wenn der Beschuldigte kontinuierlich zu den beiden Fahrzeugen aufgeschlossen hatte, im Zeitpunkt des Überholmanövers bzw. unmittelbar davor nicht mehr beschleunigte, und diese mit einer relativ geringfügigen Geschwindigkeitsdifferenz überholte, war das Rechtsüberholen von deren Lenkern nicht zu erwarten und ging mit einer entsprechend erhöhten abstrakten Gefährdung einher. Gleichzeitig ist nicht zu verkennen, dass das Ausmass der abstrakten Gefährdung bei einem Überholmanöver wie dem vorliegenden grundsätzlich etwas weniger schwer wiegt, als bei einem mit höherer Geschwindigkeitsdifferenz oder unter Beschleunigen ganz plötzlich

und unvermittelt vorgenommenen Rechtsüberholen, zumal da- von auszugehen ist, dass sich die überholten Fahrzeuglenker nicht an das Rechts- fahrgebot hielten und deshalb zu erhöhter Aufmerksamkeit verpflichtet gewesen wären. Allerdings ist auch zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte nicht nur ein, sondern gleich zwei Fahrzeuge unerlaubt rechts überholte, was das gesamte Aus- mass der abstrakten Gefährdung wieder erhöht. Darüber hinaus kam es – in Kombination mit dem unvorsichtig eingeleiteten Spurwechsel des PWs C. \_\_\_\_\_ – tatsächlich zu einer konkreten Gefährdung der Verkehrssicherheit mit erheblichem Unfallrisiko und potentiell fatalen Folgen für die Insassen aller drei beteiligten Fahrzeuge. Das Ausmass der verschuldeten Gefährdung der Verkehrssicherheit ist als erheb- lich zu bezeichnen. Auch wenn zu berücksichtigen ist, dass dies teilweise bereits zur Qualifikation als grobe Verkehrsregelverletzung beigetragen hat, ist das Aus- mass der Gefährdung des geschützten Rechtsguts – im Vergleich zu anderen Fäl- len von Rechtsüberholen – leicht überdurchschnittlich.

17.2 Verwerflichkeit des Handelns Das Vorgehen des Beschuldigten erscheint hingegen im Vergleich zu anderen Fäl- len von Rechtsüberholen auf der Autobahn objektiv nicht besonders verwerflich.

17.3 Zwischenfazit: Objektives Tatverschulden Mit Blick auf den weiten Strafraum ist von einem leichten objektiven Tatverschul- den auszugehen, welches jedoch den Normalfall übersteigt.

30 17.4 Willensrichtung, Beweggründe und Ziele des Täters Der Beschuldigte handelte in Bezug auf die erhöht abstrakte Gefährdung eventual- vorsätzlich und hinsichtlich der eingetretenen konkreten Gefährdung (bewusst) grobfahrlässig. Er überholte zwei Fahrzeuge über die Normalspur, weil er bereits verspätet war und ihn die beiden mit einer nur geringfügig unter dem erlaubten Tempolimit lie- genden Geschwindigkeit fahrenden Autos ärgerten. Sein Handeln diene einem mi- nimalen Zeitgewinn und war rein egoistisch motiviert. Beides führt allerdings schon zur Bewertung seines Handelns als rücksichtslos und damit zur Qualifikation als grobe Verkehrsregelverletzung. Sowohl die Willensrich- tung als auch die Beweggründe und Ziele des Beschuldigten dürften zudem dem Normalfall des Rechtsüberholens auf Autobahnen entsprechen und wirken sich da- her nicht verschuldenserhöhend aus.

17.5 Vermeidbarkeit Der Beschuldigte hätte die Tat selbstverständlich ohne weiteres unterlassen kön- nen. Der geringfügige Zeitgewinn bei bereits anderweitig entstandener Verspätung vermag ein derart gefährliches Fahrmanöver nicht ansatzweise zu entschuldigen.

17.6 Fazit: Tatverschulden Insgesamt ist aufgrund der Tatumstände von einem leichten, jedoch über dem Normalfall eines Rechtsüberholens liegenden Tatverschulden auszugehen. Die Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältin- nen und Staatsanwälte (nachfolgend: VBRS-Richtlinien) sehen für einen durch- schnittlichen Referenzfall von Rechtsüberholen auf der Autobahn eine Referenz- strafe ab 12 Strafeinheiten (bei einer Verbindungsbusse von mindestens CHF 500.00) vor. Die Generalstaatsanwaltschaft beantragte in ihrer schriftlichen Berufungsbegrün- dung – nebst einer Verbindungsbusse von CHF 500.00 – eine bedingte Geldstrafe von 10 Tagessätzen. Sie hielt dafür, mit Blick (u.a.) auf die erfolgte Behinderung des überholten Fahrzeugs beim Spurwechsel liesse sich auch eine gegenüber den VBRS-Empfehlungen erhöhte Strafe rechtfertigen. Mit Blick auf die Anträge der re- gionalen Staatsanwaltschaft in erster Instanz werde indessen auf die Beantragung einer höheren Sanktion verzichtet. Die Kammer ist indes nicht an die Anträge der Generalstaatsanwaltschaft im Sanktionenpunkt gebunden. Vorliegend würde eine Strafe in der beantragten Höhe von 10 Strafeinheiten (zuzüglich der auf die Verbindungsbusse entfallenden Stra- feinheiten) dem im Vergleich zum Normalfall leicht

überdurchschnittlichen Tatver- schulden des Beschuldigten nicht gerecht. Die Kammer erachtet namentlich mit Blick auf die grobfahrlässig verursachte kon- krete Gefährdung der Verkehrssicherheit 20 Strafeinheiten als angemessen.

31 18. Täterkomponenten 18.1 Vorleben und persönliche Verhältnisse Das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Beschuldigten sind unauffäl- lig. Er ist nicht vorbestraft (pag. 120) und weist gemäss ADMAS-Auszug (pag. 105) einen unbescholtenen automobilistischen Leumund auf. Dieser Aspekt der Täterkomponente ist neutral zu werten. 18.2 Verhalten nach der Tat und im Strafverfahren Der Beschuldigte hat sich im Verfahren stets anständig verhalten, was allerdings von ihm erwartet werden durfte. Er hat von Anfang an zugegeben, die beiden anderen Fahrzeuge rechts überholt zu haben. Er bestritt jedoch durch das gesamte Verfahren hinweg den "knappen Spurwechsel" und machte zudem geltend, von der Rechtmässigkeit seines "Über- holmanövers" ausgegangen zu sein, was sich als Schutzbehauptung erwiesen hat. Von einem strafreduzierend zu berücksichtigenden Geständnis oder echter Reue und Einsicht kann deshalb keine Rede sein. Es rechtfertigt sich keine Strafreduktion. 18.3 Strafempfindlichkeit Die Strafempfindlichkeit des Beschuldigten ist als durchschnittlich zu bezeichnen und wirkt sich ebenfalls nicht strafreduzierend aus. 18.4 Fazit Täterkomponente Insgesamt führt die Täterkomponente weder zu einer Straferhöhung noch zu einer Strafreduktion. 19. Konkretes Strafmass 19.1 Geldstrafe Es bleibt somit auch nach Berücksichtigung der Täterkomponente bei einem Straf- mass von 20 Strafeinheiten Geldstrafe. 19.2 Tagessatzhöhe Ausgehend von den am 9. März 2018 erhobenen wirtschaftlichen Verhältnissen (pag. 117) errechnet sich ein Tagessatz in der Höhe von CHF 70.00. (Monatliches Einkommen Beschuldigter CHF 2'582.00, abzüglich Pauschalabzug von 20%, zuzüglich Unterstützungszuschlag von CHF 48.00 infolge monatlichen Einkommens Ehefrau von CHF 2'391.00, alles geteilt durch 30 Tage) 19.3 Aufschiebung des Vollzugs und Verbindungsbusse Mit Blick auf den unbescholtenen Leumund des Beschuldigten erscheint eine un- bedingte Strafe nicht notwendig, um ihn von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten. Es kann nicht von einer ungünstigen Prognose ausge- gangen werden.

32 Der Vollzug der Geldstrafe ist daher – wie von der Generalstaatsanwaltschaft be- antragt – bei der gesetzlich vorgesehenen minimalen Probezeit von 2 Jahren auf- zuschieben (aArt. 42 Abs. 1 und Art. 44 Abs. 1 StGB). Es ist jedoch zu beachten, dass ein Fahrzeuglenker, welcher "lediglich" eine einfa- che Verkehrsregelverletzung begeht, mit einer (unbedingten) Übertretungsbusse bestraft würde. Um diese sog. Schnittstellenproblematik zu entschärfen und dem nicht einsichtigen Beschuldigten den Ernst der Sanktion vor Augen zu führen und damit die Legalprognose zu verbessern, erscheint es vorliegend angezeigt, die be- dingte Geldstrafe mit einer (unbedingten) Busse i.S.v. aArt. 42 Abs. 4 i.V.m. Art. 106 StGB zu verbinden. Eine unbedingte Verbindungsstrafe sollte nach der Rechtsprechung des Bundesge- richts grundsätzlich einen Fünftel der Gesamtstrafe oder einen Viertel jener Strafe, die bedingt ausgesprochen wird, nicht übersteigen. Abweichungen von dieser Re- gel sind im Bereich tiefer Strafen denkbar, um sicherzustellen, dass der Verbin- dungsstrafe nicht eine lediglich symbolische Bedeutung zukommt (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4 S. 191; Urteil des Bundesgerichts 6B\_1232/2013 vom 31. Januar 2014 E. 5 m.w.H.; ROLAND M. SCHEIDER/ROY GARRÉ, in: Basler Kommentar, Strafrecht I, 3. Aufl. 2013, N. 103 und 106 zu Art. 42 StGB). Hier liegt ein derartiger Ausnahmefall vor. Die VBRS-Richtlinien sehen für einfache Verkehrsregelverletzungen auf Autobahnen eine Referenzbusse von CHF 500.00 vor. Der Beschuldigte wurde von der Vorinstanz für dieses Delikt gar mit einer

Übertretungsbusse von CHF 1'000.00 belegt. Ausgehend von der 1/5-Regel würde die (unbedingte) Verbindungsbusse für das nunmehr schwerere Delikt der groben Verkehrsregelverletzung hingegen lediglich noch CHF 280.00 betragen, was nur symbolische Bedeutung hätte und womit der Schnittstellenproblematik nicht ausreichend Rechnung getragen würde. Es erscheint der Kammer daher angemessen, ausnahmsweise 7 der 20 Strafeinheiten, ausmachend CHF 490.00, in Form einer Verbindungsbusse auszufällen. 19.4 Fazit Der Beschuldigte ist bei einer Probezeit von 2 Jahren zu einer Geldstrafe von 13 Tagessätzen zu CHF 70.00, ausmachend CHF 910.00, sowie zu einer Verbindungsbusse von CHF 490.00 zu verurteilen. V. Kosten und Entschädigung 20. Kosten 20.1 Erste Instanz Die Beschuldigte Person trägt die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte wird anlagegemäss verurteilt und hat deshalb die erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'740.00 vollumfänglich zu tragen.

33 20.2 Obere Instanz Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Der Beschuldigte ist im Berufungsverfahren vollumfänglich unterlegen. Die in ihrer Höhe ganz geringfügig unter dem Antrag der Generalstaatsanwaltschaft liegende Verbindungsbusse rechtfertigt bei gleichzeitig höherer Anzahl Tagessätze kein Ausscheiden von Verfahrenskosten zu Lasten des Kantons Bern. Der Beschuldigte hat damit auch die vollumfänglichen oberinstanzlichen Verfahrenskosten zu tragen. Diese werden im Rahmen des Tarifs von Art. 24 Abs. 1 lit. a des Verfahrenskostendeckrets (VKD; BSG 161.12) auf CHF 2'000.00 bestimmt (Art. 5 VKD). 21. Keine Entschädigung Der Beschuldigte hat keinen Anspruch auf Entschädigung ([Art. 436 Abs. 1 i.V.m.] Art. 429 Abs. 1 StPO e contrario).

34 VI. Dispositiv Die 2. Strafkammer erkennt: I. A. \_\_\_\_\_ wird schuldig erklärt: der groben Verletzung der Verkehrsregeln, begangen durch Rechtsüberholen am 16.11.2016 auf der Autobahn A6 Süd Richtung Rubigen, und in Anwendung der aArt. 34, 42 Abs.1 und 4, Art. 44 Abs. 1, 47, 106 Abs. 1 StGB Art. 35 Abs. 1 und 90 Abs. 1 SVG Art. 8 Abs. 3 und 36 Abs. 5 VRV Art. 426 Abs. 1 und 428 Abs. 1 StPO verurteilt: 1. Zu einer Geldstrafe von 13 Tagessätzen zu CHF 70.00, ausmachend CHF 910.00. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre bestimmt. 2. Zu einer Verbindungsbusse von CHF 490.00. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 7 Tage festgesetzt. 3. Zu den erstinstanzlichen Verfahrenskosten von CHF 1'740.00. 4. Zu den oberinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 2'000.00. II. Zu eröffnen: - dem Beschuldigten, v.d. Rechtsanwalt X. \_\_\_\_\_ - der Generalstaatsanwaltschaft Mitzuteilen: - der Vorinstanz - der Koordinationsstelle Strafregister (KOST), nur Dispositiv, nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der Rechtsmittelbehörde

35 - dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern, Abteilung Administrative Verkehrssicherheit (gemäss Ersuchen vom 13. November 2017, Referenz-Nr.: \_\_\_\_\_), nur Dispositiv, nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der Rechtsmittelbehörde Bern, 7. August 2018 Im Namen der 2. Strafkammer Der Präsident i.V.: Oberrichter Aebi Der Gerichtsschreiber: Erismann Rechtsmittelbelehrung Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung der schriftlichen Begründung beim Bundesgericht, Av. du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in Strafsachen gemäss Art. 39 ff., 78 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110) geführt werden. Die Beschwerde muss den Anforderungen von Art. 42 BGG entsprechen.

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