

# **BE\_ZIVILSTRAF SK 2018 499 vom 21. April 2020**

BE Obergericht, 2020-04-21, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be\\_zivilstraf\\_SK\\_2018\\_499](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_SK_2018_499)

FR: BE\_ZIVILSTRAF SK 2018 499 du 21 avril 2020

IT: BE\_ZIVILSTRAF SK 2018 499 del 21 aprile 2020

## **Regeste**

20191118\_170728\_ANOM.docx | Strassenverkehr

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Erstinstanzliches Urteil Mit Urteil vom 20. September 2018 (pag. 53 ff.) erklärte das Regionalgericht Bern- Mittelland (Einzelgericht; nachfolgend: Vorinstanz) A.\_\_\_\_\_ (nachfolgend: Be- schuldigter) schuldig der groben Verkehrsregelverletzung, begangen am 5. Janu- ar 2018 auf der Autobahn A1 Ost L, Ittigen, Verzweigung Schönbühl – Verzwei- gung Bern/Wankdorf, durch Rechtsüberholen, und verurteilte ihn zu einer Geldstra- fe von 10 Tagessätzen zu CHF 190.00, ausmachend total CHF 1'900.00, wobei der Vollzug der Geldstrafe mit einer Probezeit von zwei Jahren aufgeschoben wurde, sowie zu einer Verbindungsbusse von CHF 500.00, unter Festsetzung der Ersatz- freiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung auf zwei Tage. Weiter wurde er zur Bezahlung der Verfahrenskosten von CHF 1'700.00 verurteilt.

### **E. 2**

Berufung und schriftliches Verfahren Gegen dieses Urteil meldete Rechtsanwalt B.\_\_\_\_\_ namens des Beschuldigten am 28. September 2018 fristgerecht die Berufung an (pag. 58). In seiner form- und fristgerechten Berufungserklärung vom 14. Dezember 2018 (pag. 97 ff.) focht der Beschuldigte das vorinstanzliche Urteil vollumfänglich an. Mit Verfügung vom 17. Dezember 2018 wurde die Durchführung eines schriftlichen Verfahrens in Aussicht genommen (pag. 105 f.). Der Beschuldigte erklärte sich mit Schreiben vom 8. Ja- nuar 2019 mit der Durchführung eines schriftlichen Verfahrens einverstanden (pag. 111). Mit Schreiben vom 21. Dezember 2018 (pag. 109 f.) teilte die Generalstaats- anwaltschaft des Kantons Bern mit, dass sie auf die Teilnahme am oberinstanzli- chen Verfahren verzichte, worauf der Verfahrensleiter mit Verfügung vom 9. Januar 2019 (pag. 118 f.) die Durchführung eines schriftlichen Verfahrens anordnete. In- nert erstreckter Frist reichte Rechtsanwalt B.\_\_\_\_\_ am 12. April 2019 eine schriftliche Berufungsbegründung ein (pag. 144 ff.). Mit Schreiben vom 22. April 2019 reichte Rechtsanwalt B.\_\_\_\_\_ seine Honorarnote ein (pag. 171 ff.).

### **E. 3**

Oberinstanzliche Beweismassnahmen Von Amtes wegen wurde ein aktueller Strafregisterauszug (pag. 122) eingeholt.

### **E. 4**

Die oberinstanzlichen Verfahrenskosten seien vom Kanton Bern zu tragen.

### **E. 5**

A. \_\_\_\_\_ sei eine angemessene Entschädigung für die Ausübung seiner Verfahrensrechte im vorliegenden Verfahren gemäss noch einzureichender Kostennote auszurichten.

#### **E. 6**

Vorwurf gemäss Anklage (Strafbefehl) Dem Beschuldigten wird gemäss Strafbefehl, der vorliegend als Anklageschrift gilt, Folgendes vorgeworfen (pag. 14): Der Beschuldigte lenkte einen Personenwagen auf dem 1. Überholstreifen der Autobahn, von dort nach rechts auf den Normalstreifen, wo er leicht beschleunigend einen Lieferwagen rechts überholte und vor diesem nach ca. 725 m bzw. ca. 30 Sekunden wieder nach links auf den 1. Überholstreifen wechselte. Durch dieses krass regelwidrige Fahrmanöver schuf der Beschuldigte ein zumindest erhöhtes abstraktes Kollisions- und Verletzungsrisiko für die anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Insassen des rechts überholten Fahrzeugs, was er in Kauf nahm.

#### **E. 7**

Unbestrittener und bestrittener Sachverhalt Der äussere Ablauf des Sachverhalts wird vom Beschuldigten nicht bestritten. Namentlich, dass er am 5. Januar 2018, 18:07 Uhr, auf der dreispurigen Autobahn A1 Ost L, Ittigen, Verzweigung Schönbühl – Verzweigung Bern/Wankdorf, in Richtung Thun unterwegs war, auf der ersten Überholspur fuhr und von dort aus auf die Normalspur wechselte. Unbestritten ist ebenfalls, dass der Beschuldigte den

4 sen Lieferwagen der Marke Toyota mit Kennzeichen FR . \_\_\_\_\_ (nachfolgend: Toyota), der auf der ersten Überholspur fuhr, beim Fahren auf der Normalspur rechts passierte, nach ca. 725 m zurück auf die erste Überholspur wechselte und damit vor den Toyota rückte. Bestritten wird seitens des Beschuldigten, dass er sein Fahrzeug beim Vorbeifahren am Toyota beschleunigte. Ferner wird bestritten, dass das Passieren des Toyotas und das nach 725 m erfolgte erneute Einschwenken auf die Überholspur ein in sich geschlossenes Manöver gewesen sei. Es seien zwei zeitlich und gedanklich voneinander getrennte Manöver gewesen. Der Beschuldigte macht geltend, dass es sich um ein erlaubtes Vorbeifahren gehandelt habe. Folglich ist von der Kammer zu prüfen, ob der Beschuldigte beschleunigte bzw. ob der Fahrer des Toyotas abbremste. Weiter ist zu prüfen, ob es sich beim Vorbeifahren und Einschwenken um ein einheitliches oder um zwei getrennte Manöver handelte. Ebenso ist die Frage nach der Absicht des Beschuldigten zu klären.

#### **E. 8**

Beweismittel Es ist an dieser Stelle festzuhalten, dass die von der Vorinstanz aufgeführten Beweismittel von dieser korrekt ins Verfahren eingebracht und zutreffend wiedergegeben wurden. Darauf kann einfachheitshalber verwiesen werden (vgl. pag 68 ff., S. 6 ff. der Urteilsbegründung). Auf eine erneute Wiedergabe wird an dieser Stelle verzichtet bzw. es wird auf die einzelnen objektiven und subjektiven Beweismittel – soweit erforderlich – direkt im Rahmen der nachfolgenden Beweiswürdigung eingegangen.

#### **E. 9**

Nach dem Gesagten kann den Ausführungen des Beschuldigten nicht gefolgt werden. Insbesondere sind diese nicht mit dem objektiven Beweismittel, der SatSpeed-Videoaufzeichnung, vereinbar. Indes machen die Aussagen des Beschuldigten deutlich,

dass er sich der damaligen Umstände absolut bewusst war, was sein Verhalten noch unverständlicher erscheinen lässt: So gab er selbst an, es habe damals dichten Verkehr gehabt und man habe aufpassen müssen (pag. 48 Z. 9).

### **E. 9.2**

Ausführungen der Vorinstanz Die Vorinstanz stützte sich bei ihrer Beweiswürdigung als Hauptbeweismittel insbesondere auf die SatSpeed-Videoaufnahme (pag. 46 ff.). Sie führte aus, dass, nachdem der Beschuldigte sich um 18:06:16 noch deutlich hinter dem weissen Lieferwagen befunden habe, auf dem Video ab 18:06:17 ein deutliches Beschleunigen erkennbar sei, womit er schnell zum Toyota aufgeschlossen habe. Bereits um 18:06:20 habe er sich vollständig neben diesem befunden. Es sei hingegen keine Verzögerung oder ein Abbremsen des Toyotas ersichtlich. Der Beschuldigte habe zwar aufgrund der Annäherung zum Lastwagen vor ihm abgebremst, sei jedoch infolge der Beschleunigung schneller als der Toyota geblieben. Somit erachtete es die Vorinstanz als erstellt, dass der Beschuldigte beschleunigt habe und schloss aus, dass diese Beschleunigung auf den kleineren Kurvenradius zurückzuführen sei. Vielmehr sei durch den Beschuldigten kurz und deutlich beschleunigt worden. Der Beschuldigte habe den Toyota schliesslich vollständig passiert, und, nachdem

5 sich eine genügend grosse Lücke vor dem Toyota aufgetan habe, sogleich zurück auf den ersten Überholstreifen gewechselt und sich so vor den Toyota gesetzt.

### **E. 9.3**

Vorbringen der Verteidigung Die Verteidigung macht zur Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz Folgendes geltend: Der Beschuldigte habe entgegen den Ausführungen der Vorinstanz nach dem ersten Spurwechsel nicht beschleunigt. Die Vorinstanz habe festgestellt, dass der Beschuldigte vor, teilweise während und nach dem Vorbeifahren am Toyota gebremst habe. Die Frage, ob er vor dem Passieren des Toyotas sein Fahrzeug leicht beschleunigt habe, sei im Kolonnenverkehr nicht relevant. Die abschüssige Strasse und die langgezogene leichte Rechtskurve hätten dazu geführt, dass der Beschuldigte selbst bei identischer Geschwindigkeit an dem Toyota vorbeigefahren sei. Der Beschuldigte sei passiv am Toyota vorbeigefahren und habe nicht beschleunigt. Weiter habe die Vorinstanz unzutreffend festgestellt, dass keine Verringerung der Geschwindigkeit des Toyotas ersichtlich sei. Mittels SatSpeed-Videoaufnahme werde die Geschwindigkeit des filmenden Polizeifahrzeugs aufgenommen, wobei der Abstand zum Toyota zeige, dass dieser seine Geschwindigkeit verringert habe. Auch das helle Fahrzeug vor dem Toyota habe während dieser Zeitdauer mehrmals abgebremst, sodass auch der Toyota seine Geschwindigkeit reduziert haben müsse. Auch habe das zwei Sekunden dauernde Bremsmanöver des Toyotas dazu geführt, dass eine Lücke entstanden sei, welche der Beschuldigte genutzt habe, ohne dass der Toyota abbremsen müsse. Es sei davon auszugehen, dass der Toyota seine Fahrt zwischen 18:06:16 und 18:06:22 verlangsamt habe, und der Beschuldigte passiv mit einer leicht erhöhten Geschwindigkeit an ihm vorbeigefahren sei (pag. 147 f.). Des Weiteren habe die Vorinstanz unzutreffend ausgeführt, dass keine erkennbare Verringerung der Geschwindigkeit des Toyotas ersichtlich sei. Eine solche lasse sich jedoch anhand der aufgezeichneten Geschwindigkeit des filmenden Polizeifahrzeugs sowie des ungefähr gleichbleibenden Abstands desselben zum Toyota nachweisen. Die Geschwindigkeitsreduktion des Polizeifahrzeugs gebe daher einen zuverlässigen Rückschluss auf die Geschwindigkeit des Toyotas. Ausserdem sei auf der

Aufnahme ersichtlich, dass das unmittelbar vor dem Toyota fahrende helle Fahrzeug mehrmals abgebremst habe, ohne dass hierdurch der Toyota sei- nerseits habe abbrem- sen müssen. Dieser müsse also ebenfalls seine Geschwin- digkeit reduziert haben, vermutlich indem der Fahrer mit dem Fuss vom Gas ge- gangen sei (pag. 147 f.). Sodann habe es sich beim Passieren des Toyotas sowie beim Spurwechsel auf die erste Überholspur nicht wie von der Vorinstanz angenommen um ein in sich ge- schlossenes Manöver gehandelt. Stattdessen habe es sich um zwei voneinander unabhängige Manöver gehandelt. Der Beschuldigte habe erst nach einer halben Minute bzw. nach 725 m auf die erste Überholspur zurück gewechselt. Er habe die Spur erst nach Sichtung der Verzweigungstafel gewechselt, da er gewusst habe, dass er sich links halten müsse, obwohl er noch nicht oft nach Thun gefahren sei. Es sei nachvollziehbar und ratsam, die erstbeste Gelegenheit zum Spurwechsel zu nutzen. Beim Wechsel von der ersten Überholspur auf die Normalspur und wieder 6 zurück habe es sich somit um zeitlich, räumlich und auch gedanklich voneinander getrennte Manöver gehandelt (pag. 148 f.). Ferner habe durch das Verhalten des Beschuldigten keine ernstliche Gefährdung für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer, namentlich den Toyota-Fahrer, be- standen. Fahrer müssten im Kolonnenverkehr mit von rechts hinten kommenden Fahrzeugen rechnen. Der Beschuldigte sei voll im Blickfeld des Toyota-Fahrers gewesen, da er ca. 23 Sekunden neben diesem gefahren sei. Er sei nicht plötzlich und unvermittelt aufgetaucht. Die Geschwindigkeiten des Toyotas und des Be- schuldigten seien in etwa gleich gewesen, was im Kolonnenverkehr absolut üblich sei. Der Toyota habe durch das Manöver nicht bremsen müssen, somit habe keine konkrete Gefährdung des Toyota-Fahrers bestanden. Auch habe keine abstrakte Gefährdung bestanden (pag. 149 f.). Schliesslich führt die Verteidigung aus, dass nicht erkennbar sei, wie die Vorinstanz darauf komme, der Beschuldigte habe von Anfang an vorgehabt, rechts am Toyota vorbei zu fahren, da auch sie anerkannt habe, dass zwischen den beiden Manö- vern einige Zeit vergangen sei. Zudem sei die zweite Überholspur frei gewesen. Dem Beschuldigten sei nicht bewusst gewesen, dass er den Toyota rechts überholt habe, da dies in der Dunkelheit schwer zu erkennen gewesen sei. Zudem habe er vor dem Toyota noch einmal abgebremst und sei nicht direkt weiter auf die freie, zweite Überholspur gefahren (pag. 150 f.).

#### **E. 9.4**

Würdigung der Kammer Wie bereits die Vorinstanz, stellt auch die Kammer massgeblich auf die SatSpeed- Videoaufzeichnung (pag. 19) ab. Zunächst ist auf dem Video festzustellen, dass im hier interessierenden Zeitpunkt auf allen drei Fahrstreifen ein hohes Verkehrsauf- kommen herrschte, wenngleich sich der Verkehr fliessend bewegte. Um 18:06:15 ist zu sehen, wie der Beschuldigte seinen Blinker betätigt und von der ersten Über- holspur auf die Normalspur wechselt. Ab 18:06:17 ist sodann – entgegen der Ver- teidigung – eine deutliche Beschleunigung des Fahrzeugs des Beschuldigten fest- zustellen. Fuhr dieser um 18:06:16 noch klar hinter dem Toyota auf der Normal- spur, so befindet er sich lediglich vier Sekunden später (18:06:20) bereits unmittel- bar neben, weitere vier Sekunden später (18:06:24) leicht versetzt vor und noch- mals sieben Sekunden später (18:06:31) bereits deutlich vor demselben. Dabei fällt auf, dass der Beschuldigte rechts vorbeizieht, obwohl er während mehreren Se- kunden die Bremse betätigt (18:06:19 – 18:06:34). Dies kann nur damit erklärt wer- den, dass der Beschuldigte sein Fahrzeug unmittelbar zuvor erheblich beschleunigt hat. Jedenfalls ist die Ursache für das Vorbeifahren am Toyota keinesfalls nur in der abschüssigen Strasse sowie der Rechtskurve

und dem dadurch bedingten kleineren Radius der Normalspur zu sehen. Wie die Verteidigung selbst vorbringt, handelt es sich um eine langgezogene und zudem nur leichte Rechtskurve. Die Auswirkungen auf den Radius der Strasse müssen bei diesen Gegebenheiten als äusserst gering bezeichnet werden; mit Sicherheit aber vermag es ein derart schnelles Vorankommen des Beschuldigten gegenüber dem Toyota in einem Zeitraum von wenigen Sekunden nicht zu erklären. Deutliche Auswirkungen eines kürzeren Radius sind bei einer solchen Kurve nach Überzeugung der Kammer erst bei längeren Strecken zu erwarten. Ausserdem ist festzuhalten, dass die von der Verteidi-

7 gung geltend gemachte leicht abschüssige Strasse die Geschwindigkeit aller Fahrzeuge gleichermassen beeinflusste, daraus also ebenfalls nichts zugunsten des Beschuldigten abgeleitet werden kann. Daneben bestehen auch für eine Verringerung der Geschwindigkeit des Toyotas keine konkreten Anhaltspunkte. Anhand des SatSpeed-Videos ist entgegen der Verteidigung nicht ersichtlich, dass der Toyota seine Fahrt verlangsamt hätte. Die Verteidigung versucht, eine Verlangsamung des Toyotas anhand des Abstands zwischen dem Toyota und dem Polizeifahrzeug einerseits und dem Toyota und dem direkt vor diesem fahrenden Fahrzeug andererseits abzuleiten. Dies gelingt nicht. Zwar verringerte sich die Geschwindigkeit des Polizeifahrzeugs in der hier interessierenden Phase auf etwa 82 km/h und blieb der Abstand zum Toyota etwa gleich, indes ist ebenfalls ersichtlich, dass das Polizeifahrzeug unmittelbar zuvor innerhalb von nur vier Sekunden von 83 km/h auf 94 km/h beschleunigt und dadurch näher zum Toyota aufgeschlossen hatte. Das anschliessende Abbremsen des Polizeifahrzeugs führte somit lediglich dazu, dass sich dieses nunmehr wieder mit einer ähnlichen Geschwindigkeit fortbewegte wie der Toyota. Ein Abbremsen desselben vermag dies hingegen nicht nachzuweisen. Des Weiteren leuchten die Bremslichter des vor dem Toyota fahrenden Autos erstmals um 18:06:28 auf, also in einem Moment, in welchem sich der Beschuldigte bereits leicht vor dem Toyota auf der Normalspur befand. Auch daraus kann somit jedenfalls nicht geschlossen werden, der Beschuldigte hätte auf der Normalspur nicht beschleunigt. Weiter erachtet auch die Kammer das Verhalten des Beschuldigten als geschlossenes Manöver. Insbesondere kann den Ausführungen der Verteidigung nicht gefolgt werden, wonach der Beschuldigte einzig aufgrund der Verzweigungstafel so schnell nach links geschwenkt sei. Es ist nicht nachvollziehbar, dass man bei einer Verzweigung auf der Normalspur nochmals Gas gibt und sich dann vor einem Auto auf der ersten Überholspur einreicht. Stattdessen wird in einer solchen Situation in der Regel die Geschwindigkeit verlangsamt und ein geeigneter Moment für den Spurwechsel abgewartet. Dies auch, zumal die Verzweigung vorliegend erst in 1500 m folgte. Ein sofortiger Spurwechsel des Beschuldigten wäre demnach keinesfalls notwendig gewesen. Ebenso deutet auch das dichte Auffahren an den vor dem Beschuldigten fahrenden Lastwagen klar darauf hin, dass es der Beschuldigte von Beginn weg darauf anlegte, den Toyota zu überholen. Andernfalls wäre auch die bereits erwähnte plötzliche Beschleunigung auf der Normalspur nicht erklärbar. Es ist weiter erstellt, dass der Fahrer des Toyotas durch den Fahrstreifenwechsel des Beschuldigten nicht abbremsen musste, da auf der Videoaufnahme ersichtlich ist, dass dessen Bremslichter während und nach diesem Manöver nicht leuchteten. Dennoch kann der Verteidigung nicht gefolgt werden, wenn sie vorbringt, es habe keine Gefährdung für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer bestanden. Zwar trifft es zu, dass der Fahrer des Toyotas das Fahrzeug des Beschuldigten zunächst im Rück- und Seitenspiegel und anschliessend während einer längeren Zeit direkt neben ihm auf der Normalspur im Blickfeld hatte. Dennoch mussten die unmittelbaren Verkehrsteilnehmer nicht damit rechnen, dass der Beschuldigte bei dem

dichten Verkehr mit Geschwindigkeiten um 80 km/h bei Dunkelheit und kurzen Abständen zwischen den Fahrzeugen ohne Not rechts den Toyota überholt und dann wieder von der Normalspur in die erste Überholspur wechselt. Dass ein Abbremsen

8 des Toyota-Fahrers offenbar nicht nötig war, vermag an der abstrakten Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer nichts zu ändern, wäre doch durchaus auch eine andere überraschende Reaktion von ihm oder den anderen Verkehrsteilnehmern denkbar gewesen. In Anbetracht der gefahrenen Geschwindigkeit, des dichten Verkehrs sowie der Dunkelheit muss eine abstrakte Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer bejaht werden. Zur Absicht des Beschuldigten ist schliesslich Folgendes auszuführen: Es ist zwar korrekt, dass der Beschuldigte eine gewisse Zeit knapp hinter dem Lastwagen auf der Normalspur fuhr. Jedoch ist klar ersichtlich, dass er durch sein Beschleunigen relativ schnell zu diesem aufschloss und diesem mit geringem Abstand nachfuhr. Während rund 30 Sekunden entstand keine genügend grosse Lücke, um vor den Toyota zurück auf die Überholspur zu wechseln. Als sich eine solche Lücke aber um 18:06:46 auftat, nutzte der Beschuldigte diese erwiesenermassen unverzüglich zum Rüberschwenken auf die erste Überholspur. Der Beschuldigte wäre dem Lastwagen auf der Normalspur nicht so dicht aufgefahren, hätte er nicht den Toyota auf der ersten Überholspur überholen wollen. Damit wird ersichtlich, dass es dem Beschuldigten darum ging, den Toyota zu überholen. Neben der SatSpeed-Videoaufzeichnung liegen der Kammer als weiteres Beweismittel auch die Aussagen des Beschuldigten anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vor. Auf diese kann jedoch nicht abgestellt werden, da sie als blosser Schutzbehauptungen des Beschuldigten bezeichnet werden müssen. So kann etwa seine Aussage, dass er nicht beschleunigt habe, aufgrund der Videoaufnahme klar widerlegt werden. Auch der Aussage, es sei in diesem Zeitpunkt gerade günstig gewesen, auf die mittlere Spur zu wechseln, kann nicht gefolgt werden, waren doch die Abstände zwischen den Autos aufgrund des dichten Verkehrs sehr klein. Unbehelflich sind sodann die Ausführungen des Beschuldigten zu seinen Absichten. Er sei nicht bewusst nach rechts gefahren, um am weissen Toyota vorbeizufahren (pag. 48 Z. 35). Er sei einfach dem Lastwagen nachgefahren, bis er das Schild gesehen habe. Er habe damit gerechnet, dass dieses später komme. Er habe dieses plötzlich gesehen und geglaubt, er müsse sich nun einsortieren (pag. 48 Z. 25 ff.). Wie oben dargestellt, lassen sich diese Schilderungen anhand der Videoaufzeichnung nicht nachvollziehen. Wäre es dem Beschuldigten nicht darum gegangen, am weissen Toyota vorbeizuziehen, so hätte er nach dem Wechsel auf den Normalstreifen kaum beschleunigt. Im Übrigen kann nicht gesagt werden, er sei dem vor ihm fahrenden Lieferwagen einfach nachgefahren; vielmehr schloss er dicht zu diesem auf und verweilte anschliessend in dieser Position, was darauf hindeutet, dass er darauf spekulierte, die nächste Lücke zu nutzen, um zurück auf die erste Überholspur zu wechseln und sich damit vor den weissen Toyota zu setzen. In diesem Zusammenhang ist auch die Aussage des Beschuldigten, dass ihm nicht bewusst gewesen sei, dass es dasselbe Fahrzeug gewesen sei (pag. 49 Z. 23 ff.), völlig ungläubhaft. Immerhin befand sich der Beschuldigte während mehrerer Sekunden unmittelbar rechts des Toyotas auf der Normalspur und schwenkte bei der ersten Gelegenheit wieder auf die erste Überholspur zurück. Es war daher auch für den Beschuldigten – trotz der Dunkelheit – ohne Weiteres erkennbar, dass es sich noch um dasselbe Fahrzeug handelte, welches rund 30 Sekunden zuvor noch vor ihm auf dem Mittelstreifen gefahren war.

## **E. 9.5**

Beweisergebnis Der Sachverhalt gemäss Strafbefehl (pag. 14) ist für die Kammer erstellt. Die Kammer erachtet es als erwiesen, dass der Beschuldigte von der ersten Überholspur auf die Normalspur wechselte, dort zwischen 18:06:16 und 18:06:20 Uhr beschleunigte, dadurch am links neben ihm fahrenden weissen Toyota vorbeifuhr und zum vor ihm fahrenden Lastwagen aufschloss, seine Fahrt in dieser Position weiterführte und sodann zwischen 18:06:46 und 18:06:49, also nach etwa 30 Sekunden, unmittelbar vor dem weissen Toyota wieder auf die erste Überholspur einbog. Der Beschuldigte schaffte dadurch in Anbetracht der gefahrenen Geschwindigkeiten, des dichten Verkehrs sowie der Dunkelheit ein erhöhtes abstraktes Unfallrisiko für die anderen Verkehrsteilnehmer. III. Rechtliche Würdigung

#### **E. 10**

wollen. Die Tatsache, dass die zweite Überholspur frei gewesen wäre, ändere nichts daran. Somit habe der Beschuldigte gegen Art. 35 Abs. 1 SVG verstossen. Weiter führte die Vorinstanz aus, dass der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt sei, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiver Weise missachte und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährde. Es müsse konkret eine ernstliche Gefahr hervorgerufen oder abstrakt die Möglichkeit einer ernstlichen Gefahr geschaffen werden. Beim Verbot des Rechtsüberholens auf Autobahnen handle es sich gemäss ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung um eine objektiv wichtige Verkehrsvorschrift, deren Missachtung eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit mit beträchtlicher Unfallgefahr nach sich ziehe und normalerweise objektiv schwer wiege. Auf Autobahnen solle man sich grundsätzlich darauf verlassen können, nicht plötzlich rechts überholt zu werden. Es habe sich beim Überholmanöver um ein verbotenes Rechtsüberholen gehandelt, welches nicht zu erwarten gewesen sei. Im Tatzeitpunkt sei der Verkehr mit ca. 80 km/h sehr dicht geflossen. Bei solch hohen Geschwindigkeiten könnten bereits geringfügige Unvorsichtigkeiten oder Fehlreaktionen der involvierten Lenker fatale Folgen haben. Insgesamt sei aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten, des hohen Verkehrsaufkommens und der kurzen Abstände zwischen den Fahrzeugen vorliegend demnach von einer groben Verkehrsregelverletzung auszugehen, welche objektiv schwer wiege. Schliesslich sei auch der subjektive Tatbestand erfüllt: Der Beschuldigte habe den Toyota rechts überholen wollen und dabei eigennützig gehandelt. Es liege somit eine schwere Sorgfaltspflichtverletzung vor und es sei jedenfalls von einem grobfahrlässigen Verhalten auszugehen. Die Vorinstanz sprach den Beschuldigten daher wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG durch Rechtsüberholen auf der Autobahn schuldig.

#### **E. 11**

am weissen Lieferwagen (Toyota) vorbeigeschoben, weil die mittlere Spur langsamer geworden sei, sondern weil er vorher beschleunigt habe. Bei dieser Begründung verkenne die Vorinstanz aber, dass das passive Rechtsvorbeifahren im Kolonnenverkehr auf der Autobahn per se erlaubt sei. Dass für ein passives und somit erlaubtes Rechtsvorbeifahren eine Geschwindigkeitsreduktion auf den linken Fahrspuren und damit einhergehend ein Handorgeleffekt hätte vorliegen müssen, treffe nicht zu. Ein paralleler Kolonnenverkehr liege entgegen der Ansicht der Vorinstanz dann vor, wenn die Geschwindigkeiten aufgrund einer Verkehrsverdichtung auf allen Fahrspuren annähernd gleich seien. Weiter habe der Toyota seine Geschwindigkeit reduziert, da das helle Fahrzeug vor dem Toyota mehrmals abgebremst habe, womit – entgegen der Auffassung der Vorinstanz – ein Handorgeleffekt

vorgelegen habe. Somit habe der Beschuldigte vorbeifahren dürfen. Aufgrund des parallelen Kolonnenverkehrs und der ungefähr gleich hohen Geschwindigkeit habe ein erlaubtes Rechtsvorbeifahren i.S.v. Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV vorgelegen (pag. 152 ff.). Zudem habe es sich beim Ausschwenken und Einbiegen um zwei zeitlich, räumlich und gedanklich voneinander getrennt zu betrachtende Manöver gehandelt, sodass das Rechtsüberholen erlaubt sei, wenn der übrige Verkehr dadurch nicht gefährdet werde. Dafür spreche einerseits die zeitliche Komponente, da der Beschuldigte 30 Sekunden auf der Normalspur weitergefahren sei. Andererseits spreche das Motiv des Beschuldigten für das erneute Wechseln auf die Überholspur dafür, nämlich die Verzweigungstafel, welche ihn zum Einbiegen Richtung Thun bewegt habe (pag. 154). Weiter habe der Beschuldigte weder beim Rechtsvorbeifahren noch beim Einbiegen eine erhöhte abstrakte oder konkrete Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verursacht. Rechtsvorbeifahren sei mittlerweile eine alltägliche Situation, die nicht per se zu einer abstrakten Gefahrensituation führe. Das Auto des Beschuldigten sei für den Toyota nicht plötzlich und unvermittelt aufgetaucht. Der Vertrauensgrundsatz greife im parallelen Kolonnenverkehr grundsätzlich nicht. Fahrzeuge auf der Überholspur könnten sich nicht darauf verlassen, dass sich auf der Normalspur hinter und neben ihnen kein Fahrzeug befände bzw. annäherte. Entgegen der Vorinstanz sei die Reduktion der Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Überholspur keine Voraussetzung dafür, dass der Vertrauensgrundsatz auf Autobahnen nicht zur Anwendung gelange. Somit habe der Toyota damit rechnen müssen, dass andere Fahrzeuge auf der Normalspur vorbeifahren würden. Daraus könne für den Toyota keine gesteigerte Gefährdungs- oder Unfallgefahr abgeleitet werden. Ferner habe der Beschuldigte den Toyota nicht mit hoher Geschwindigkeit passiert und der Fahrer des Toyotas habe ihn während 18 Sekunden im Blickfeld gehabt. Zudem habe der Toyota nicht abbremsen müssen und sei nicht an seiner Fahrt gehindert worden. Folglich liege keine erhöhte abstrakte oder konkrete Gefährdung vor. Falls von einem einzigen Manöver ausgegangen werde, gelte es zudem zu beachten, dass selbst ein Verstoss gegen die Verkehrsregel des Verbots des Rechtsüberholens nicht bedeute, dass dieser automatisch als grobe Verkehrsregelverletzung zu qualifizieren sei. Vorliegend habe das Handeln weder eine konkrete noch abstrakte Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer zur Folge gehabt, da

## **E. 12**

Würdigung der Kammer

### **E. 12.1**

Zum Verbot des Rechtsüberholens

#### **E. 12.1.1**

Grundlagen Nach Art. 35 Abs. 1 SVG ist links zu überholen, woraus sich das Verbot des Rechtsüberholens ergibt. Von einem Überholvorgang ist auszugehen, wenn ein Fahrzeug ein in gleicher Richtung vorausfahrendes einholt, an ihm vorbeifährt und vor ihm die Fahrt fortsetzt, wobei weder das Ausschwenken noch das Wiedereinbiegen eine notwendige Voraussetzung des Überholens bildet (BGE 133 II 58 E. 4, übersetzt in Pra 96 [2007] Nr. 107). Ausnahmen vom Verbot des Rechtsüberholens und damit des erlaubten Rechtsvorfahrens regeln Art. 8 Abs. 3 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) allgemein und Art. 36 Abs. 5 VRV für das Fahren auf Autobahnen und Autostrassen. Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV erlaubt das Rechtsvorfahren auf Autobahnen «beim Fahren in parallelen Kolonnen». Gestattet ist, allenfalls unter Wechsel des

Fahrstreifen, rechts an anderen Fahrzeugen vorbeizufahren, wenn dies ohne Behinderung des übrigen Verkehrs möglich ist (vgl. Art. 44 Abs. 1 SVG; BGE 133 II 58 E. 4 mit Hinweisen). Das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist hingegen gemäss Art. 8 Abs. 3 Satz 2 VRV ausdrücklich untersagt. Beim Fahren in parallelen Kolonnen auf Autobahnen darf deshalb in keinem Fall durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen rechts überholt werden. Dies ist namentlich der Fall, wenn ein Fahrzeuglenker die Lücken in den parallelen Kolonnen ausnützt, um auf der rechten Fahrbahn zu überholen (BGE 142 IV 93 E. 3.3 mit Hinweisen). In BGE 142 IV 93 präzisierte das Bundesgericht den Begriff des Kolonnenverkehrs und der damit verbundenen Gefahrenbewertung unterschiedlicher Geschwindigkei-

### **E. 12.1.2**

Subsumtion Wie bereits im Rahmen der Beweiswürdigung aufgrund der Videoaufzeichnung festgestellt, herrschte zur hier interessierenden Zeit auf der Autobahn A1 Ost L, Ittigen, Verzweigung Schönbühl – Verzweigung Bern/Wankdorf, ein hohes Verkehrsaufkommen. Die Fahrzeuge fuhren relativ dicht hintereinander, insbesondere auf der ersten Überholspur, auf welcher sich der Beschuldigte noch zu Beginn des Manövers fortbewegte. Die gefahrenen Geschwindigkeiten waren auf allen drei Fahrstreifen in etwa identisch, mithin war ein schnelleres Vorankommen auf den beiden Überholstreifen gegenüber der Normalspur aufgrund des dichten Verkehrs nicht mehr möglich. Zu Recht hielt die Vorinstanz angesichts dieser Gegebenheiten fest, dass im Zeitpunkt des hier zu diskutierenden Manövers des Beschuldigten paralleler Kolonnenverkehr vorlag. Zu klären ist daher die Frage, ob es sich beim Manöver des Beschuldigten um ein unter diesen Umständen erlaubtes Rechtsvorbeifahren oder um ein verbotenes Rechtsüberholen handelte. Wie die Verteidigung zutreffend ausführt, wird paralleler Kolonnenverkehr grundsätzlich nicht dadurch definiert, dass die Fahrzeuge auf den linken Fahrstreifen im Vergleich zu denjenigen auf der Normalspur eine reduzierte Geschwindigkeit haben müssen. Dieser definiert sich – wie soeben gesehen – im Wesentlichen gerade aufgrund der annähernd gleichen Geschwindigkeiten bzw. aufgrund des konkreten Verkehrsaufkommens. Ob die Fahrzeuge auf der ersten oder zweiten Überholspur ihre Geschwindigkeit im Vergleich zu denjenigen auf der Normalspur reduzieren (Handorgeleffekt), bildet jedoch die Grundvoraussetzung für ein erlaubtes

### **E. 12.2**

Zur Qualifikation als schwere Verkehrsregelverletzung

#### **E. 12.2.1**

Grundlagen Nach Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) wird bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. In objektiver Hinsicht setzt die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung eine ernsthafte Gefährdung der Verkehrssicherheit voraus. Dabei genügt eine erhöhte absolute Gefährdung. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten absoluten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur zur Erfüllung des Tatbestands von Art. 90 Abs. 2 SVG, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2 je mit Hinweisen). Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst

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

### **E. 12.2.2**

**Subsumtion** Das Verbot des Rechtsüberholens auf Autobahnen ist nach der Praxis des Bundesgerichts eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschrift, deren Missachtung eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit mit beträchtlicher Unfallgefahr nach sich zieht und daher objektiv schwer wiegt. Wer auf Autobahnen fährt, muss sich darauf verlassen können, nicht plötzlich rechts überholt zu werden. Die Reaktionen des überholten Fahrzeuglenkers können von einfachem Erschre-

### **E. 13**

ten auf einzelnen Fahrspuren. An der Unterscheidung zwischen dem grundsätzlichen Verbot, (auf Autobahnen) rechts zu überholen und dem erlaubten Rechtsvorfahren, hielt es dagegen fest. Im erwähnten Entscheid führte das Bundesgericht aus, dass Kolonnenverkehr anhand der konkreten Verkehrssituation und des Regungsgehalts der Normen des SVG und der VRV zu bestimmen sei. 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. fliesen könnte. Bei derartigen, regelmässig auftretenden Verkehrssituationen sei namentlich bei mehr als zwei gleich gerichteten 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). 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 diesen paralleler Kolonnenverkehr mit der linken Überholspur zu bejahen 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). Paralleler Kolonnenverkehr setze nicht voraus, dass sich die Fahrzeugkolonnen auf allen Fahrspuren permanent mit identischer Geschwindigkeit unter Einhaltung gleichgrosser Abstände fortbewegten. Dies sei 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. Viel-

#### **E. 14**

mehr könne die Fahrt diesfalls bei gleichbleibender Geschwindigkeit unter Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt fortgesetzt werden (E. 4.2.1). 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).

#### **E. 15**

Rechtsvorbeifahren. Ein Rechtsvorbeifahren ist auch im parallelen Kolonnenverkehr daher entgegen der Verteidigung nicht per se erlaubt. Die Vorinstanz gelangte zum Schluss, dass vorliegend gerade kein Handorgeleffekt vorgelegen habe, mithin die Fahrzeuge auf der ersten Überholspur ihre Geschwindigkeit nicht reduziert hätten. Zu keinem anderen Ergebnis gelangte auch die Kammer aufgrund ihrer Beweiswürdigung. Wie oben ausgeführt, ist für die Kammer nicht ersichtlich, dass der weisse Toyota auf der ersten Überholspur seine Geschwindigkeit reduziert hätte. Ebenfalls wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Bremslichter des vor dem Toyota fahrenden Autos erstmals zu einem Zeitpunkt aufleuchteten, in welchem sich der Beschuldigte bereits leicht vor dem Toyota

auf der Normalspur befand. Dass der Beschuldigte den weissen Toyota rechts passierte, ist demnach nicht auf einen Handorgeleffekt auf der ersten Überholspur zurückzuführen. Der Beschuldigte liess sich entgegen der Verteidigung nicht unter Beibehaltung seines Tempos passiv an den Verkehrsteilnehmern auf der ersten Überholspur vorbeitragen, wie dies für ein erlaubtes Rechtsvorbeifahren der Fall sein müsste, sondern er trug durch sein kurzes aber deutliches Beschleunigen unmittelbar nach seinem Wechsel auf die Normalspur selbst aktiv dazu bei, dass er sich am Toyota vorbeisob. Trotz Annahme von parallelem Kolonnenverkehr ist das Verhalten des Berufungsführers nach dem Gesagten somit nicht als Anwendungsfall eines zulässigen (passiven) Rechtsvorfahrens zu qualifizieren. Die Verteidigung macht weiter geltend, das Ausschwenken und Wiedereinbiegen des Beschuldigten auf die zweite Überholspur stelle zwei voneinander unabhängige Manöver dar, weshalb ein Rechtsüberholen unter diesen Umständen erlaubt sei, sofern der übrige Verkehr dadurch nicht gefährdet werde. Wie ebenfalls bereits im Rahmen der Beweiswürdigung ausgeführt, muss der hier interessierende Vorfall als in sich geschlossenes Manöver betrachtet werden. Für eine andere Betrachtungsweise bleibt kein Raum. Der Beschuldigte nahm die einzelnen Etappen beim Überholen relativ zügig und ohne zu zögern vor. So setzte er auf der ersten Überholspur fahrend zunächst den Blinker und schwenkte dann rasch nach rechts auf die Normalspur, wo er unmittelbar darauf kurz aber deutlich beschleunigte. Durch die Beschleunigung schloss der Beschuldigte relativ nahe zu dem vor ihm auf der Normalspur fahrenden Lastwagen auf. So nahe, dass er zwischenzeitlich abbremsen musste. In dieser Position wartete der Beschuldigte dann auf die sich ihm bietende, nächstbeste Gelegenheit, um erneut auf die erste Überholspur in die Lücke zwischen dem Toyota und dem vor diesem fahrenden Fahrzeug einzubiegen. Gemäss der Verteidigung spreche unter anderem die zeitliche Komponente für die Annahme zweier voneinander zu trennenden Manöver. Dieses Argument ist nicht stichhaltig. Zwar dauerte der gesamte Vorgang etwa 30 Sekunden, was weder als besonders lang, noch als übermässig kurz bezeichnet werden muss. Indes ist aufgrund des längeren Verweilens des Beschuldigten unmittelbar und nur mit sehr geringem Abstand hinter dem Lastwagen davon auszugehen, dass das Manöver noch deutlich kürzer ausgefallen wäre, hätte sich früher eine genügend grosse Lücke für den Wechsel zurück auf die erste Überholspur ergeben. Wie auf der Videoaufnahme deutlich zu erkennen ist, war die Lücke zuvor schlichtweg nicht ausreichend und öffnete sich diese erst nach einigen Sekunden des Wartens, was der Beschuldigte dann aber auch unverzüglich ausnützte. Wie die Vorinstanz erachtet

#### **E. 16**

im Übrigen auch die Kammer die Aussage, der Wechsel zurück auf die erste Überholspur sei nur aufgrund der Verzweigungstafel erfolgt, als blosser Schutzbehauptung. Zwar ist unbestritten, dass sich der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug auf dem Weg nach Thun befand und er sich demnach tatsächlich an der mit der Tafel angekündigten Verzweigung Wankdorf links halten musste. Gleichwohl bestand für den Beschuldigten für den Spurwechsel keine Eile, konnte er doch auf der Tafel lesen, dass ihm für diesen noch 1500 m und somit bei einer Geschwindigkeit von ca. 80 km/h noch etwas mehr als eine Minute Zeit blieb. Das Manöver des Beschuldigten ist demnach als ein einziges, in sich geschlossenes Manöver und somit als verbotenes Rechtsüberholen zu qualifizieren.

#### **E. 17**

cken bis zu ungeplanten Fahrmanövern reichen. Das Rechtsüberholen auf der Autobahn, auf der hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, stellt eine erhöhte abstrakte Gefährdung dar (BGE 142 IV 93 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B\_216/2018 vom 14. November 2018 E. 2.1.2 je mit Hinweisen). Die Verteidigung geht fehl in der Annahme, dass der Vertrauensgrundsatz bei parallelem Kolonnenverkehr per se nicht gelte. Das Bundesgericht hielt lediglich fest, dass der die mittlere oder linke Überholspur benutzende Fahrzeuglenker bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und einer Reduzierung seiner eigenen Geschwindigkeit nicht darauf vertrauen könne, 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. Daraus folgt, dass der Fahrzeuglenker auf der ersten oder zweiten Überholspur unter Beibehaltung seiner Geschwindigkeit auch bei parallelem Kolonnenverkehr eben nicht mit einem rechts an ihm vorbeifahrenden Auto rechnen muss. Wie bereits mehrfach festgehalten, verlangsamte der Toyota seine Fahrt nicht, wohingegen der Beschuldigte kurz aber deutlich beschleunigte, und so rechts am Toyota vorbeizog. Auf dem fraglichen Autobahnabschnitt wäre es für den weissen Toyota, wie für alle Verkehrsteilnehmer auf dem mittleren Fahrstreifen, zulässig gewesen, nach rechts auf die Normalspur zu wechseln. Er bewegte sich zudem im Bereich der geltenden Höchstgeschwindigkeit fort und musste vor diesem Hintergrund nicht mit einem Verkehrsteilnehmer rechnen, welcher ihn rechts unter Beschleunigung seiner Geschwindigkeit überholt. Bereits in diesem Zusammenhang ist eine erhöhte abstrakte Gefährdung des rechts überholten Verkehrsteilnehmers zu bejahen. Daneben ist aber auch noch auf die Art und Weise, wie der Beschuldigte seinen Spurwechsel zurück auf die erste Überholspur vollzog, hinzuweisen. Wie bei einem hohen Verkehrsaufkommen und insbesondere bei parallelem Kolonnenverkehr üblich, waren auch vorliegend die Abstände zwischen den einzelnen Fahrzeugen relativ gering. Jedenfalls auf dem mittleren Fahrstreifen konnte so der im Sinne einer Faustregel geltende Mindestabstand von zwei Sekunden oder vom «halben Tacho» (MAEDER STEFAN, in: Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 1. Aufl. 2014, N 51 ff. zu Art. 34 SVG mit Hinweisen) bereits nicht mehr eingehalten werden. In eine solche, ohnehin schon kleine Lücke, spurte nun der Beschuldigte mit seinem Fahrzeug wieder ein. Dabei ist auf der Videoaufnahme zu erkennen, dass besonders der Abstand zum weissen Toyota hinter ihm jedenfalls im Zeitpunkt des Wiedereinbiegens äusserst gering war. Bei einem Wiedereinbiegen nach einem Überholvorgang oder einem Spurwechsel muss in erster Linie der Agierende dafür besorgt sein, dass zwischen ihm und den nachfolgenden Verkehrsteilnehmern ein ausreichender Sicherheitsabstand gewährleistet ist. Muss der Überholte abbremsen, um überhaupt den minimalen Sicherheitsabstand wiederherzustellen, ist der Überholende in unzureichendem Abstand wieder eingeschwenkt und der Überholte wurde durch das Manöver behindert bzw. gefährdet (MAEDER, a.a.O, N 37 zu Art. 35 SVG mit Hinweis auf BGE 101 IV 225 E. 2b). Als Faustregel dient auch hier der Abstand des «halben Tachos», wobei im Einzelfall wie beim Hintereinanderfahren die gesamten Verkehrs-, Sicht- und Strassenverhältnisse ausschlaggebend sind (MAEDER, a.a.O, N 37 zu Art. 35 SVG). Dass der Lenker des Toyotas nicht abrupt abbremsete, um

## **E. 18**

den gebotenen Sicherheitsabstand wiederherzustellen, entlastet den Berufungsführer in seinem Verhalten entgegen der Verteidigung jedoch nicht. Ebenfalls nicht gefolgt werden kann dem Argument, dass der Fahrer des Toyotas damit hätte rechnen müssen, dass ein auf der Nebenspur vor ihm fahrendes Fahrzeug auf seine Fahrbahn wechselt (pag. 156).

Wie die Verteidigung selbst geltend macht, hatte der Toyota Fahrer den Beschuldigten stets im Blick: Zunächst im Rückspiegel und dann während mehrere Sekunden rechts neben sich auf der Normalspur. Indes musste der Beschuldigte aufgrund des allgemein geltenden Verbots des Rechtsüberholens gerade nicht damit rechnen, dass der Beschuldigte wieder zurück auf die erste Überholspur wechselt. Nach dem Gesagten kommt auch die Kammer zum Ergebnis, dass der Beschuldigte durch sein Verhalten eine erhöhte abstrakte Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer schuf. Der objektive Tatbestand der schweren Verkehrsregelverletzung ist demnach erfüllt. Auch wenn das Ziel des Berufungsführers nicht in einer Gefährdung oder Verletzung der übrigen Verkehrsteilnehmer lag, setzte er sie doch zumindest einer erhöhten abstrakten Gefahr aus und handelte so fahrlässig. Der Beschuldigte war sich des auf Autobahnen geltenden Verbots des Rechtsüberholens durchaus bewusst. Ebenso nahm er die anspruchsvollen Gegebenheiten (dichter Verkehr, schnelles Tempo) wahr, wie er selbst bestätigte. Dennoch schwenkte der Beschuldigte von der ersten Überholspur auf die Normalspur, beschleunigte dort und fuhr rechts an dem sich auf der mittleren Fahrspur befindlichen Toyota vorbei, um sich vor diesem erneut auf der mittleren Fahrspur einzureihen. Damit legte er ein rücksichtsloses Verhalten an den Tag. Dem Beschuldigten hätte ausserdem bewusst sein müssen, dass er mit seinem Verhalten beim Fahrer des Toyotas potenziell eine unkontrollierte Reaktion mit schwerwiegenden Folgen hätte hervorrufen können. Aus dem von der Verteidigung geltend gemachten Umstand, dass der Beschuldigte hätte er denn überholen wollen, dies auch auf der zweiten Überholspur hätte tun können, kann nichts zugunsten des Beschuldigten abgeleitet werden. Wie im Rahmen der Frage nach dem Vorliegen von parallelem Kolonnenverkehr ausgeführt, floss der Verkehr auch auf der zweiten Überholspur in etwas gleich schnell wie auf den beiden anderen Spuren. Ebenso ist das Argument, es habe keinen Anlass für den Beschuldigten gegeben, schneller zu fahren, unbehelflich. Bekanntlich können Verkehrsregeln auch ohne bestimmte Motivation verletzt werden. Es wäre dem Berufungsführer im Übrigen ohne Weiteres möglich gewesen, sein Tempo nach Sichtung der Verzweigungstafel zu reduzieren, sich zurückfallen zu lassen und sich schliesslich wieder hinter dem weissen Toyota auf der mittleren Fahrspur einzureihen. Nach dem Gesagten erfüllt der Berufungsführer mit seinem Verhalten nicht nur den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung; sein Handeln erfüllt nach Ansicht der Kammer auch die bei Fahrlässigkeit vorausgesetzte Rücksichtslosigkeit. Mit der Vorinstanz ist demnach zumindest von einem grobfahrlässigen Verhalten auszugehen. Der Berufungsführer ist daher der groben Verkehrsregelverletzung schuldig zu sprechen.

## **E. 19**

IV. Strafzumessung 13. Allgemeines, Strafrahmen und Strafart Für die allgemeinen Grundlagen der Strafzumessung wird auf die korrekten Ausführungen der Vorinstanz verwiesen (pag. 84 ff., S. 22 f. der Urteilsbegründung). Ein Verstoß gegen Art. 90 Abs. 2 SVG ist mit Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren bedroht. In Achtung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes ist vorliegend für einen Ersttäter die mildere Strafart der Geldstrafe zu wählen. Diese beträgt indes – entgegen der Vorinstanz, die von mindestens einem Tagessatz ausging – drei bis maximal 180 Tagessätze (Art. 34 Abs. 1 StGB). 14. Konkrete Strafzumessung Die Vorinstanz ist auf die massgeblichen Tat- und Täterkomponenten eingegangen und hat die Strafe unter Berücksichtigung der Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS-Richtlinien) auf 12 Tagessätze Geldstrafe festgesetzt. Dies ist nicht zu beanstanden und oberinstanzlich zu bestätigen (S. 24 ff. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag.

86 ff.). Festzuhalten ist, dass die aktuell geltenden VBRS-Richtlinien vom 1. Januar 2019 mit der von der Vorinstanz zitierten Fassung aus dem Jahr 2017 in Bezug auf den hier interessierenden Straftatbestand identisch sind. Wie auch die Vorinstanz, sieht die Kammer keine Gründe, vom Prinzip des Vorrangs der Geldstrafe abzuweichen, weshalb die Strafe in Form einer Geldstrafe auszusprechen ist (S. 26 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 88). Auch die Kammer geht bei den Tatkomponenten vorliegend von einer durchschnittlichen Gefährdung des Rechtsguts (Verkehrssicherheit) und einer neutralen Gewichtung beim Vorgehen (Verwerflichkeit der Tat) aus. Wie die Vorinstanz festgestellt hat, handelte der Beschuldigte in Bezug auf das Überholmanöver und in Bezug auf die abstrakte Gefahr mindestens grobfahrlässig, wobei die Beweggründe und Ziele für sein Handeln dem Normalfall des Rechtsüberholens auf der Autobahn entsprechen. Sodann wäre das Vorgefallene für den Beschuldigten bei genügender Aufmerksamkeit vermeidbar gewesen, sodass als Tatverschulden von einem Normalfall bei einem Rechtsüberholmanöver ausgegangen werden kann. Eine Einsatzstrafe – wie auch von der Vorinstanz angenommen – von 12 Tagessätzen Geldstrafe ist damit angemessen, was genau dem Referenzfall gemäss den VBRS-Richtlinien entspricht. Wie die Vorinstanz weiter korrekt ausführte, sind die persönlichen Verhältnisse des Beschuldigten unauffällig und er hat keine Vorstrafen oder Einträge im ADMAS-Register. Im aktuellen Strafregisterauszug finden sich keinerlei Einträge (pag. 122). Der Beschuldigte verhielt sich stets anständig und kooperativ. Hingegen zeigte er keine Reue und Einsicht, was jedoch neutral zu gewichten ist. Die Strafempfindlichkeit des Beschuldigten ist als durchschnittlich zu bezeichnen. Was die Berechnung der Höhe des Tagessatzes angeht, so bestimmt sich diese nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum (Art. 34 Abs. 2 StGB). Die Vorinstanz stellte auf die Angaben des Beschuldigten im

## **E. 20**

«Erhebungsformular wirtschaftliche Verhältnisse» vom 15. Januar 2018 ab und legte die Tagessatzhöhe auf CHF 190.00 fest. Oberinstanzlich wurde auf die Einholung von aktuellen Angaben zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Beschuldigten verzichtet. Eine Verschlechterung derselben wurde jedenfalls seitens der Verteidigung nicht geltend gemacht. Die Kammer schliesst sich daher der Berechnung der Vorinstanz an, womit die Tagessatzhöhe von CHF 190.00 zu bestätigen ist. Wie die Vorinstanz weiter korrekt ausgeführt hat, ist der Beschuldigte nicht vorbestraft, hat einen guten automobilistischen Leumund und lebt in geordneten Verhältnissen, weshalb ihm der bedingte Strafvollzug unter Ansetzung einer Probezeit von zwei Jahren zu gewähren ist. Indes ist die Strafe aufgrund der Schnittstellenproblematik und der Denkfunktionsfunktion mit einer unbedingten Busse zu verbinden. Aufgrund des akzessorischen Charakters der Verbindungsstrafe ist die Obergrenze des unbedingt auszusprechenden Teils der Strafe in der Regel bei 20 % der Sanktion anzusetzen (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4). Um sicherzustellen, dass der Verbindungsbusse nicht bloss eine symbolische Bedeutung zukommt, erscheint es mit Blick auf die finanzielle Situation des Berufungsführers angemessen, aber auch erforderlich, die Höhe des unbedingt auszusprechenden Teils auf den in den VBRS-Richtlinien vorgesehenen (leicht über der erwähnten Obergrenze liegenden) Mindestwert von CHF 500.00 festzusetzen. Die Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall von schuldhafter Nichtbezahlung der Busse wird auf zwei Tage festgelegt. Entsprechend ist die bedingte Geldstrafe um zwei Strafeinheiten zu reduzieren. Nach dem Gesagten ist der Berufungsführer zu einer

bedingten Geldstrafe von 10 Tagessätzen à CHF 190.00, total ausmachend CHF 1'900.00, zu verurteilen. Zusätzlich ist eine Verbindungsbusse von CHF 500.00 auszusprechen, wobei die Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall des schuldhaften Nichtbezahlens auf zwei Tage festgesetzt wird. V. Kosten und Entschädigung, Eröffnung 15. Die beschuldigte Person trägt die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO haben die Parteien die Kosten des Rechtsmittelverfahrens nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens zu tragen. Der Berufungsführer unterliegt im oberinstanzlichen Verfahren und wird wegen grober Verkehrsregelverletzung verurteilt. Folglich hat er sowohl die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 1'700.00, als auch die oberinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 2'000.00, zu tragen. Eine Entschädigung ist bei diesem Ausgang des Verfahrens nicht geschuldet (Art. 429 Abs. 1 StPO).

#### **E. 21**

VI. Dispositiv Die 1. Strafkammer erkennt: I. A. \_\_\_\_\_ wird schuldig erklärt: der groben Verkehrsregelverletzung, begangen am 5. Januar 2018 auf der Autobahn A1 Ost L, Ittigen, Verzweigung Schönbühl – Verzweigung Bern/Wankdorf, durch Rechtsüberholen, und in Anwendung der Artikel 34, 42 Abs. 1 und 4, 47 StGB 35 Abs. 1, 90 Abs. 2 SVG 36 Abs. 5 VRV 426 Abs. 1, 428 Abs. 1 StPO verurteilt: 1. Zu einer Geldstrafe von 10 Tagessätzen zu CHF 190.00, ausmachend total CHF 1'900.00. Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt. 2. Zu einer Verbindungsbusse von CHF 500.00. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 2 Tage festgesetzt. 3. Zu den erstinstanzlichen Verfahrenskosten, insgesamt bestimmt auf CHF 1'700.00. 4. Zu den oberinstanzlichen Verfahrenskosten, insgesamt bestimmt auf CHF 2'000.00. II. Schriftlich zu eröffnen: - dem Beschuldigten/Berufungsführer, v.d. Rechtsanwalt B. \_\_\_\_\_ - der Generalstaatsanwaltschaft Mitzuteilen: - der Vorinstanz - dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern (SVSA), Abteilung administrative Verkehrssicherheit - der Koordinationsstelle Strafregister (nur Dispositiv, nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist oder Entscheid der Rechtsmittelbehörde)

#### **E. 22**

Bern, 21. April 2020 Im Namen der 1. Strafkammer Der Präsident: Oberrichter Vicari Der Gerichtsschreiber: Kupper i.V. Jaeger 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 Bundesgerichtsgesetzes (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.