

# **BGer 6B\_417/2021 vom 14. April 2022**

Bundesgericht, 2022-04-14, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_6B\\_417\\_2021](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_417_2021)

FR: TF 6B\_417/2021 du 14 avril 2022

IT: TF 6B\_417/2021 del 14 aprile 2022

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Mit der Beschwerde in Strafsachen kann auch die Verletzung von Verfassungsrecht gerügt werden ( Art. 95 BGG ). Die zusätzlich erhobene subsidiäre Verfassungsbeschwerde ist ausgeschlossen (vgl. Art. 113 BGG ).

### **E. 2**

Der Beschwerdeführer rügt eine mehrfache offensichtlich unrichtige Sachverhaltsfeststellung. Die Vorinstanz gehe unzutreffend davon aus, beim ersten Rechtsvorbeifahren habe kein dichter Verkehr geherrscht. Aus den Standbildern der Videoaufnahmen bei Sekunde 12 und 13 sei erkennbar, dass vor ihm auf der zweiten Überholspur sehr nahe hintereinander vier Fahrzeuge, auf der ersten Überholspur drei Lastwagen und auf der Normalspur zwei Lieferwagen jeweils direkt hintereinander gefahren seien. Entgegen der Vorinstanz treffe es auch nicht zu, dass der VW Beetle und der BMW, an denen er angeblich verbotenerweise rechts vorbeigefahren sei, die Geschwindigkeit der Signalisation angepasst hätten. Der BMW habe seine Geschwindigkeit schlagartig reduziert, weshalb der nachfolgende VW Beetle stark und abrupt bremsen müssen. Durch das plötzliche Bremsmanöver des BMW sei es unvermeidbar gewesen, dass er an den beiden Fahrzeugen rechts vorbeigefahren sei. Es könne von ihm nicht erwartet werden, dass er auf das Bremsen der Fahrzeuge auf der zweiten Überholspur reagiere. Es sei eine reine Mutmassung der Vorinstanz, dass er die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten und nur deshalb an den beiden Fahrzeugen rechts vorbeigefahren sei.

Auch beim zweiten Rechtsvorbeifahren habe dichter Verkehr geherrscht. Nur wenige hundert Meter weiter sei ein Stau gewesen. Üblicherweise entwickle sich am Ende eines Staus jeweils ein Kolonnenverkehr.

#### **E. 2.1**

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat ( Art. 105 Abs. 1 BGG ). Die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung kann vor Bundesgericht nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann ( Art. 97 Abs. 1 BGG ; vgl. auch Art. 105 Abs. 1 und 2 BGG ). Offensichtlich unrichtig im Sinne von Art. 97 Abs. 1 BGG ist die Sachverhaltsfeststellung, wenn sie willkürlich ist ( BGE 147 IV 73 E. 4.1.2; 146 IV 88 E. 1.3.1; 145 IV 154 E. 1.1; 141 III 564 E. 4.1; je mit Hinweisen). Willkür liegt nach ständiger Rechtsprechung nur vor, wenn die vorinstanzliche Beweiswürdigung schlechterdings unhaltbar ist, das heisst wenn die Behörde in ihrem Entscheid von Tatsachen ausgeht, die mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch stehen oder auf einem offenkundigen Fehler beruhen. Dass eine andere Lösung ebenfalls möglich

erscheint, genügt nicht ( BGE 147 IV 73 E. 4.1.2; 143 IV 500 E. 1.1; 143 IV 241 E. 2.3.1; je mit Hinweisen). Die Rüge der Verletzung von Grundrechten (einschliesslich Willkür bei der Sachverhaltsfeststellung) muss in der Beschwerde explizit vorgebracht und substantiiert begründet werden ( Art. 106 Abs. 2 BGG ). Demnach ist anhand der Erwägungen des angefochtenen Entscheids klar und detailliert aufzuzeigen, inwiefern die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung willkürlich sein soll ( BGE 141 IV 369 E. 6.3). Auf ungenügend begründete Rügen oder allgemeine appellatorische Kritik am angefochtenen Entscheid tritt das Bundesgericht nicht ein ( BGE 147 IV 73 E. 4.1.2; 146 IV 88 E. 1.3.1; 144 V 50 E. 4.2; je mit Hinweisen).

## **E. 2.2**

Die Vorinstanz erwägt, nachdem der Beschwerdeführer die Lastwagen auf der ersten Überholspur überholt gehabt habe, seien auf der ersten und der zweiten Überholspur nur wenige Fahrzeuge unterwegs gewesen. Diese seien flüssig und mit Geschwindigkeiten im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahren. Der Beschwerdeführer sei auf der zweiten Überholspur dicht auf einen VW Beetle aufgefahren, dem ein BMW vorausgefahren sei. Er sei dann auf die erste Überholspur gewechselt, wo er mit gleichbleibender Geschwindigkeit bzw. allenfalls leicht verlangsamt weitergefahren sei. Dabei habe er gegenüber den auf der zweiten Überholspur vorausfahrenden Fahrzeugen (VW Beetle und BMW) bereits einen leichten Geschwindigkeitsüberschuss aufgewiesen. Kurz vor dem Signal "Höchstgeschwindigkeit 100" habe der BMW auf der zweiten Überholspur abgebremst - offenkundig um seine Geschwindigkeit anzupassen. Die Vorderräder des Fahrzeugs des Beschwerdeführers seien zu diesem Zeitpunkt bereits auf der Höhe der Hinterräder des VW Beetle gewesen. Der Beschwerdeführer seinerseits habe die Geschwindigkeit nicht an die neu signalisierte Höchstgeschwindigkeit angepasst, sondern sei mit gleichbleibender Geschwindigkeit bzw. nur leicht verlangsamt weitergefahren. Deshalb sei er zunächst am VW Beetle und dann am BMW vorbeigefahren. Entgegen dem Beschwerdeführer sei die Ursache für das rechtsseitige Vorbeifahren nicht darin zu sehen, dass der BMW und der VW Beetle unerwartet bzw. schlagartig gebremst hätten. Vielmehr habe er die Ursache für das Vorbeifahren selbst gesetzt, indem er die Geschwindigkeit nicht an die neu signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h angepasst habe. Auch hätte er nicht - wie vorgebracht - seine Geschwindigkeit schlagartig reduzieren müssen, um ein Rechtsvorbeifahren zu verhindern. Da der Geschwindigkeitsunterschied zwischen ihm und den beiden anderen Fahrzeugen gering gewesen sei, hätte ein leichtes Abbremsen ausgereicht.

Betreffend das zweite Manöver erwägt die Vorinstanz, der Videoaufzeichnung ab Sekunde 45 sei zu entnehmen, dass der Beschwerdeführer, unmittelbar nach dem Vorbeifahren am BMW, auf seiner Fahrspur (erste Überholspur) sehr nahe auf einen weissen Audi aufgefahren sei. Dabei habe er sein Fahrzeug zuerst in seiner eigenen Spur nach links in Richtung der linken Fahrbahnbegrenzungslinie und anschliessend, mit sehr geringem Abstand zu dem vor ihm fahrenden Audi, nach rechts gelenkt. Dann habe er einen Spurwechsel nach rechts auf die Normalspur durchgeführt (Sekunde 52) und sei mit geringem Geschwindigkeitsüberschuss rechts am Audi vorbeigefahren. Kurz nach Passieren der Autobahneinmündung sei er - immer noch auf der Normalspur - dicht auf ein silbernes Fahrzeug aufgefahren und vor dem soeben überholten Audi wieder nach links auf die erste Überholspur gewechselt (Sekunde 73). Zum Zeitpunkt dieses Rechtsüberholens sei das Verkehrsaufkommen zwar stärker gewesen als im Zeitpunkt des ersten

Rechtsvorbeifahrens, doch habe kein paralleler Kolonnenverkehr geherrscht. Zu einer solchen Verkehrsverdichtung sei es erst nach Abschluss des Überholmanövers ab dem Bereich der Autobahnverzweigung auf den beiden Fahrstreifen Richtung Deutschland/Frankreich gekommen.

### **E. 2.3**

Mit seinen Vorbringen gelingt es dem Beschwerdeführer nicht, die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz als willkürlich auszuweisen. Die Videoaufzeichnung zeigt, dass im Zeitpunkt, in dem er von der zweiten auf die erste Überholspur wechselt (Sekunde 26), um am VW Beetle und am BMW vorbeizufahren, kein dichter Verkehr herrschte. Auf der Normalspur ist kein Fahrzeug ersichtlich; auf der ersten Überholspur lediglich eines. Die vom Beschwerdeführer ins Feld geführten Standbilder bei Sekunde 12 und 13 sind unbehelflich, da sie die Situation vor dem fraglichen Rechtsvorbeifahren zeigen. Entgegen dem Beschwerdeführer trifft es auch nicht zu, dass der BMW auf der zweiten Überholspur stark gebremst und seine Geschwindigkeit schlagartig reduziert hätte. Ab Sekunde 35 der Aufnahme ist ersichtlich, dass der BMW zu bremsen begann. Er befand sich zu diesem Zeitpunkt deutlich vor der Signalisation 100 km/h, was sich anhand der Leitlinien, der Abstände zwischen diesen und der aufgrund des Schattenwurfs erkennbaren Lage des Fahrzeugs feststellen lässt (vgl. Urteil 6B\_700/2010 vom 16. November 2010 E. 1.5.2). Bei Sekunde 39, nach dem Passieren der Signalisation 100 km/h, erlöschen die Bremslichter des BMW wieder. Der hinter ihm fahrende VW Beetle begann demgegenüber erst bei Sekunde 42 - und damit sieben Sekunden später - zu bremsen. Dies zeigt, dass das Abbremsen des BMW keinesfalls stark war und er seine Geschwindigkeit nicht schlagartig reduziert hat. Daraus, dass der BMW vor der Signalisation 100 km/h zu bremsen begann und seinen Bremsvorgang unmittelbar nach deren Passieren beendete, wird ersichtlich, dass er seine Geschwindigkeit dem neuen Tempolimit anpassen wollte. Hätte der Beschwerdeführer seine Geschwindigkeit ebenfalls entsprechend reduziert, wäre er nicht am VW Beetle und am BMW rechts vorbeigefahren. Aus der Aufnahme ist überdies ersichtlich, dass der Beschwerdeführer schneller als die zulässige Höchstgeschwindigkeit fuhr. Im Zeitpunkt, in dem der BMW zu bremsen begann, betrug die Geschwindigkeit des dem Beschwerdeführer folgenden Polizeifahrzeugs 122 km/h. Dieses reduzierte seine Geschwindigkeit langsam auf 100 km/h. Im Zeitpunkt, als die Geschwindigkeit des Polizeifahrzeugs (nach der Signalisation) rund 112 km/h betrug, vergrösserte sich der Abstand zwischen dem Polizeifahrzeug und jenem des Beschwerdeführers deutlich sichtbar. Dies zeigt, dass der Beschwerdeführer in der 100 km/h-Zone deutlich schneller fuhr als erlaubt. Dem Gesagten zufolge ist die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz nicht willkürlich.

Auch beim zweiten ihm zur Last gelegten Manöver hat die Vorinstanz nicht willkürlich festgestellt, es habe kein Kolonnenverkehr geherrscht. Wie die Vorinstanz zutreffend erwägt, ist der Verkehr ab Sekunde 45 stärker als zuvor, doch herrschte keineswegs Kolonnenverkehr. Der Verkehr verdichtete sich erst später, als der Beschwerdeführer sein Manöver bereits abgeschlossen hatte.

### **E. 3**

Der Beschwerdeführer rügt in rechtlicher Hinsicht eine Verletzung von Art. 90 Abs. 2 SVG. Sein erstes Manöver sei nicht als strafbares Rechtsüberholen, sondern als legales Rechtsvorbeifahren zu qualifizieren. Er habe am VW Beetle und am BMW rechts vorbeifahren dürfen, da auf Geschwindigkeitsreduzierungen der Fahrzeuge auf der (linken

oder mittleren) Überholspur nicht mit eigenem Abbremsen reagiert werden müsse. Dies habe das Bundesgericht im Urteil 6B\_374/2015 vom 3. März 2016 festgehalten. Überdies habe er keine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen und damit den objektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG nicht erfüllt. Durch das Überholen der Lastwagen seien sich sämtliche Fahrer der Situation auf der ersten Überholspur bewusst gewesen. Die Fahrer des VW Beetle und des BMW hätten gewusst, dass sich zumindest Lastwagen auf der Spur neben ihnen befänden und sie sich bei einem allfälligen Spurwechsel entsprechend vorsichtig bewegen müssten. Weil der BMW stark abgebremst habe, habe dieser damit rechnen müssen, dass die Lastwagen allenfalls aufschliessen würden. Es habe sich um eine alltägliche Verkehrssituation gehandelt, die weder eine ernstliche noch eine erhöhte Gefahr darstelle. Seit dem 1. Januar 2021 werde das unerlaubte Rechtsüberholen im Ordnungsbussenverfahren abgehandelt und nicht automatisch als Straftat nach Art. 90 Abs. 2 SVG behandelt. Mit dieser Änderung habe man die Gesetzgebung den aktuellen Gegebenheiten anpassen wollen. Es dürfe nicht notorisch davon ausgegangen werden, wer rechts überhole, schaffe eine erhöhte abstrakte Gefahr. Auch habe er nicht rücksichtslos oder sonst schwerwiegend verkehrswidrig gehandelt und damit den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ebenfalls nicht erfüllt. Es sei ihm nicht darum gegangen, Lücken im Verkehr zu nutzen, um schneller voranzukommen, ansonsten er seine Geschwindigkeit erhöht hätte. Vielmehr sei er als Ortsunkundiger den Anweisungen seines Navigationssystems gefolgt.

Auch beim zweiten Vorfall habe er nicht gegen Art. 90 Abs. 2 SVG verstossen. Es habe sich nicht um ein verbotenes Aus- und Wiedereinschwenken gehandelt. Er sei lange auf der Normalspur verblieben, bevor er wieder auf die erste Überholspur gewechselt sei. In subjektiver Hinsicht sei festzuhalten, dass es ihm - entgegen der Vorinstanz - auch hier nicht darum gegangen sei, schneller voranzukommen, ansonsten er entweder die zweite Überholspur benutzt hätte oder auf der Normalspur schneller gefahren und so rascher am Audi vorbeigezogen wäre.

### **E. 3.1**

Am 1. Januar 2021 traten diverse neue Verkehrsregeln in Kraft. Das Urteil der Vorinstanz erging am 8. Dezember 2020 und damit noch vor dem Inkrafttreten der Änderungen. Nach der Praxis des Bundesgerichts zur Beschwerde in Strafsachen ( Art. 78 ff. BGG ) findet neues Recht vor Bundesgericht ungeachtet Art. 2 Abs. 2 StGB keine Anwendung, wenn es nach dem Erlass des vorinstanzlichen Urteils in Kraft tritt ( BGE 145 IV 137 E. 2.8 mit Hinweisen). Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, zur Beurteilung sei das ab 1. Januar 2021 geltende neue Recht anwendbar, weshalb er höchstens mit einer Ordnungsbusse bestraft werden könne, ist ihm daher von vornherein nicht zu folgen.

### **E. 3.2**

Nach Art. 90 Abs. 2 SVG macht sich strafbar, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt.

#### **E. 3.2.1**

In objektiver Hinsicht setzt die Annahme einer schweren Widerhandlung bzw. einer groben Verkehrsregelverletzung voraus, dass die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet wurde. Dabei genügt eine erhöhte abstrakte Gefährdung. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten 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 143 IV 508 E. 1.3; 142 IV 93 E. 3.1; Urteile 6B\_1173/2020 vom 18. November 2020 E. 1.1.1; 6B\_1445/2019 vom 17. April 2020 E. 2.2; je mit Hinweisen).

### **E. 3.2.2**

Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässiger Begehung 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 i.S.v. Art. 90 Abs. 2 SVG ist jedoch restriktiv zu handhaben, weshalb nicht unbesehen von einer objektiven 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; Urteile 6B\_1173/2020 vom 18. November 2020 E. 1.1.1; 6B\_994/2019 vom 29. Januar 2020 E. 3.1.1; je mit Hinweisen).

### **E. 3.3**

Aus Art. 35 Abs. 1 SVG wird das Verbot des Rechtsüberholens abgeleitet.

Überholen liegt vor, wenn ein schnelleres Fahrzeug ein in gleicher Richtung langsamer 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 142 IV 93 E. 3.2; 133 II 58 E. 4; 126 IV 192 E. 2a; Urteil 6B\_1423/2017 vom 9. Mai 2018 E. 2.1.2; je mit Hinweisen).

Eine Ausnahme vom Verbot des Rechtsüberholens sieht Art. 8 Abs. 3 Satz 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) allgemein und aArt. 36 Abs. 5 lit. a VRV für Autobahnen "beim Fahren in parallelen Kolonnen" vor. Gestattet ist, rechts an anderen Fahrzeugen unter Wechsel des Fahrstreifens vorbeizufahren (sog. Vorfahren), wenn dies ohne Behinderung des übrigen Verkehrs möglich ist (vgl. Art. 44 Abs. 1 SVG; BGE 142 IV 93 E. 3.3; 133 II 58 E. 4; je mit Hinweisen). Das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist hingegen gemäss Art. 8 Abs. 3 Satz 2 und Art. 36 Abs. 5 Satz 1 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. Nach der Rechtsprechung setzt paralleler Kolonnenverkehr dichten Verkehr auf beiden Fahrspuren, somit ein längeres Nebeneinanderfahren von mehreren sich in gleicher Richtung bewegendem Fahrzeugreihen voraus ( BGE 142 IV 93 E. 3.3; 124 IV 219 E. 3a; Urteil 6B\_1423/2017 vom 9. Mai 2018 E. 2.1.2; je mit Hinweisen). Kolonnenverkehr ist anhand der konkreten Verkehrssituation zu bestimmen und zu bejahen, wenn es auf der (linken und/oder mittleren) Überholspur zu einer derartigen Verkehrsverdichtung kommt, dass die auf der Überhol- und der Normalspur gefahrenen Geschwindigkeiten annähernd gleich sind ( BGE 142 IV 93 E. 4.2.1).

Nicht blosses Vorbeifahren, sondern ein Überholen durch Ausschwenken nach rechts und Wiedereinbiegen nach links liegt jedenfalls dann vor, wenn das Ausschwenken, das

Vorbeifahren an einem oder bloss wenigen Fahrzeugen und das anschliessende Wiedereinbiegen in einem Zuge erfolgten; 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 126 IV 192 E. 2a; 115 IV 244 E. 3b).

### **E. 3.4**

Betreffend das Rechtsvorbeifahren am VW Beetle und am BMW erwägt die Vorinstanz, es habe sich dabei um ein verbotenes Rechtsüberholen gehandelt, da kein paralleler Kolonnenverkehr geherrscht habe. Indem der Beschwerdeführer an diesen Fahrzeugen durch Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die neu signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit rechts vorbeigefahren sei, habe er eine wichtige Verkehrsvorschrift in gravierender Weise missachtet. Dadurch habe er eine erhöhte abstrakte Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer geschaffen. Diese hätten nicht damit rechnen müssen, rechts überholt zu werden, da sie ihre Geschwindigkeit wegen der Signalisation und nicht etwa aufgrund erhöhten Verkehrsaufkommens reduziert hätten. Sie seien mit Geschwindigkeiten im Bereich der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterwegs gewesen, weshalb sie darauf hätten vertrauen dürfen, dass sich nicht plötzlich ein Fahrzeug auf der ersten Überholspur von hinten nähern und rechts an ihnen vorbeifahren würde.

Betreffend den subjektiven Tatbestand erwägt die Vorinstanz, der Beschwerdeführer sei bewusst und gewollt an den beiden Fahrzeugen vorbeigefahren. Es sei ihm problemlos möglich gewesen, seine Geschwindigkeit so weit zu verringern, dass es nicht zum Überholvorgang gekommen wäre. Es sei ihm offenkundig bloss darum gegangen, schneller voranzukommen, was sich auch daraus zeige, dass er bereits vor dem Überholen mit sehr geringem Abstand dem VW Beetle gefolgt und, sobald die erste Überholspur frei gewesen sei, sogleich (und ohne die Richtungsanzeige zu betätigen) auf diese gewechselt sei. Einem Fahrzeugführer wie ihm mit einer Fahrleistung von 30'000 bis 40'000 km pro Jahr müsse bewusst sein, dass er durch ein derartiges Verhalten eine erhöhte abstrakte Gefahr schaffe. Mithin habe er sich grobfahrlässig verhalten und sich der Verletzung von Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig gemacht.

### **E. 3.5**

Soweit der Beschwerdeführer gegen diese Erwägungen nicht bloss seine (erfolglosen) Rügen gegen die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung wiederholt, wonach dichter Verkehr geherrscht habe (E. 2 hiervor), und damit unbeachtliche appellatorische Kritik vorträgt, überzeugen seine weiteren Einwände nicht. Wie sich aus den nicht zu beanstandenden Erwägungen der Vorinstanz zum Sachverhalt ergibt (E. 2.2 hiervor), ist erstellt, dass im Zeitpunkt des ersten Überholmanövers nur wenig Verkehr geherrscht hat, mithin nicht von Kolonnenverkehr auszugehen ist. Folglich war ein Rechtsvorbeifahren gemäss aArt. 36 Abs. 5 lit. a VRV (und nota bene auch unter dem neuen Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV , der zwar kein paralleler Kolonnenverkehr mehr voraussetzt, aber stets noch Kolonnenverkehr verlangt) nicht zulässig. Aus dem vom Beschwerdeführer ins Feld geführten Urteil 6B\_374/2015 kann er nichts zu seinen Gunsten ableiten, zumal sich die dortigen Erwägungen lediglich auf den (hier nicht vorliegenden) Fall beziehen, da Kolonnenverkehr herrscht (vgl. Urteil 6B\_374/2015 vom 3. März 2016 E. 4.2.1).

Entgegen dem Beschwerdeführer hat er durch sein Verhalten eine erhöhte abstrakte Gefährdung hervorgerufen. Wie die Vorinstanz für das Bundesgericht verbindlich festhält,

schwenkte er kurz nachdem der BMW, der VW Beetle und er die Lastwagen auf der ersten Überholspur passiert hatten, zügig und ohne Betätigung der Richtungsanzeige auf die erste Überholspur vor die Lastwagen (vgl. E. 3.4 hiervor). Die Fahrer des BMW und des VW Beetle wussten zwar, dass sich hinter ihnen auf der ersten Überholspur (langsamer verkehrende) Lastwagen befanden. In Anbetracht dessen, dass kein Kolonnenverkehr herrschte und sie mit Geschwindigkeiten im Bereich der signalisierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit fuhren, hatten sie jedoch nicht damit zu rechnen, dass ein Fahrzeug auf der ersten Überholspur rechts an ihnen vorbeifahren würde. Entgegen dem Beschwerdeführer mussten der BMW und der VW Beetle trotz des Abbremsens nicht davon ausgehen, dass die Lastwagen aufschliessen würden, da dieses Abbremsen aufgrund der neu signalisierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit geschah - die auch für die Lastwagen galt - und nicht bspw. wegen einer Verkehrsverdichtung auf der zweiten Überholspur. Die vom Beschwerdeführer begangene Verkehrsregelverletzung sticht im Vergleich zu anderen Strassenverkehrsdelikten hervor und wiegt daher objektiv schwer im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG. Daran ändert auch die per 1. Januar 2021 erfolgte Aufnahme des Rechtsüberholens in den Katalog der nach der Ordnungsbussenverordnung zu sanktionierenden Verstösse nichts. Mit der Einführung dieses Ordnungsbussentatbestandes sollte lediglich zum Ausdruck gebracht werden, dass nicht per se alle Fälle von Rechtsüberholen als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG zu qualifizieren sind und somit nicht zwingend zu einem Führerausweisentzug führen müssen (Erläuterungen des Bundesamts für Strassen ASTRA vom 10. Dezember 2019 zu den Änderungen der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften S. 14). Das Bundesgericht hat in konstanter Rechtsprechung festgehalten, dass Rechtsüberholen auf der Autobahn, wo hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, eine erhöht abstrakte Gefährdung darstellt (vgl. BGE 142 IV 93 E. 3.2; 126 IV 192 E. 3; Urteil 6B\_1423/2017 vom 9. Mai 2018 E. 2.1.2; je mit Hinweisen). Vorliegend wurde diese erhöhte abstrakte Gefährdung nicht bloss durch die hohen gefahrenen Geschwindigkeiten hervorgerufen, sondern durch das für die Lenker der rechts überholten Fahrzeuge nicht zu erwartende Verhalten des Beschwerdeführers (zügiger Wechsel von der zweiten auf die erste Überholspur ohne Betätigung der Richtungsanzeige) verstärkt. Dem Gesagten zufolge ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz den objektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG als erfüllt erachtete.

Auch die Einwände des Beschwerdeführers betreffend den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG überzeugen nicht. Wenn er vorbringt, er sei bloss den Anweisungen seines Navigationsgeräts gefolgt, weshalb sein Verschulden nicht schwer wiege, wiederholt er lediglich seine Argumentation vor der Vorinstanz, die diese unter Berücksichtigung seines Fahrverhaltens vor und nach dem Überholmanöver als Schutzbehauptung qualifizierte. Gegen diese Würdigung wendet er nichts ein, weshalb seine Kritik bloss appellatorischer Natur und demzufolge unbeachtlich ist. Dass er seine Geschwindigkeit während des Überholens nicht erhöhte, ist nicht zu seinen Gunsten zu werten, zumal sein Unterlassen, im Unterschied zu den überholten Fahrzeugen die Geschwindigkeit an die neu signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h anzupassen, denselben Effekt hatte wie es ein Beschleunigen gehabt hätte, wenn der BMW und der VW Beetle mit gleichbleibender Geschwindigkeit weitergefahren wären.

Dem Gesagten zufolge gelingt es dem Beschwerdeführer nicht, die erste Verurteilung wegen Verstosses gegen Art. 90 Abs. 2 SVG als bundesrechtswidrig auszuweisen.

### **E. 3.6**

Betreffend den Vorwurf des zweiten Rechtsüberholens erwägt die Vorinstanz, es handle sich hierbei um ein verbotenes Überholen durch Ausschwenken nach rechts und Wiedereinbiegen nach links und damit ebenfalls um einen Verstoss gegen Art. 90 Abs. 2 SVG. Entgegen dem Beschwerdeführer spreche die Dauer von ca. 21 Sekunden zwischen dem Ausschwenken und dem Wiedereinbiegen nicht gegen eine derartige Qualifikation des Manövers. Das Ausschwenken, das Vorbeifahren und das anschliessende Wiedereinbiegen seien in einem Zug erfolgt. Dass der Beschwerdeführer dafür rund 21 Sekunden benötigt habe, sei auf die geringe Geschwindigkeitsdifferenz der Fahrzeuge zurückzuführen. Der Beschwerdeführer habe auch durch dieses Manöver eine ernstliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen. Der Fahrer des weissen Audis habe nicht damit rechnen müssen, dass der Beschwerdeführer ihn in derart regelwidriger Weise durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen rechts überholen würde. Dies auch deshalb, weil der Beschwerdeführer vor dem Beginn des Manövers sein Fahrzeug innerhalb seiner Fahrspur nach links gelenkt habe, was geeignet gewesen sei, beim Lenker des Audis die Erwartung eines Spurwechsels nach links (und nicht nach rechts) zu wecken. Der Beschwerdeführer habe den Audi bewusst und gewollt über die Normalspur überholt. Überdies sei ihm gemäss eigenen Angaben bewusst gewesen, dass es sich bei einem Überholen durch Ausschwenken, Rechtsvorbeifahren und Wiedereinbiegen um ein verbotenes Rechtsüberholen handle. Trotzdem habe er sich entschieden, den Audi rechts zu überholen. Entgegen den Feststellungen der Erstinstanz habe der Beschwerdeführer jedoch die erhöhte abstrakte Gefährdung nicht vorsätzlich, sondern lediglich grobfahrlässig herbeigeführt.

### **E. 3.7**

Entgegen seiner Ansicht kann der Beschwerdeführer aus der angeblich langen Dauer zwischen Aus- und Wiedereinschwenken nichts zu seinen Gunsten ableiten. Die Dauer des Manövers ist nicht das einzige Beurteilungskriterium. Vielmehr ist im Rahmen einer Gesamtbetrachtung zu eruieren, ob das Aus- und Wiedereinschwenken in einem Zug erfolgte (vgl. E. 3.3 hiervor). Die Vorinstanz legt nachvollziehbar dar, weshalb zwischen dem Aus- und dem Wiedereinschwenken rund 21 Sekunden verstrichen sind. Die rechtliche Qualifikation des Manövers als unerlaubtes Überholen ist nicht zu beanstanden. Soweit der Beschwerdeführer ins Feld führt, jedenfalls sei der subjektive Tatbestand nicht erfüllt, da es ihm nicht darum gegangen sei, schneller voranzukommen, ansonsten er entweder die zweite Überholspur benutzt hätte oder auf der Normalspur schneller gefahren und so rascher am Audi vorbeigezogen wäre, erschöpfen sich seine Vorbringen (erneut) in rein appellatorischer Kritik, zumal die Vorinstanz dieses Argument damit entkräftet hat, dass sich im fraglichen Zeitpunkt auf der zweiten Überholspur bereits ein Fahrzeug befand.

Folglich sah die Vorinstanz im zweiten Überholmanöver zu Recht einen weiteren Verstoss gegen Art. 90 Abs. 2 SVG.

### **E. 4**

Der Beschwerdeführer beanstandet weiter die Strafzumessung für den Fall, dass das Bundesgericht das vor dem 1. Januar 2021 geltende Recht als anwendbar erachte und ihn der mehrfachen einfachen Verkehrsregelverletzung schuldig erachte. Diesfalls erscheine eine Busse von Fr. 800.-- als angemessen. Er verfüge seit dem fraglichen Vorfall über einen guten strafrechtlichen sowie ausgezeichneten fahrerischen Leumund. Zudem sei seine Strafempfindlichkeit als hoch zu werten, da er zur Ausübung seines Berufs auf den

Führerausweis angewiesen sei.

#### **E. 4.1**

Das Bundesgericht hat die Grundsätze der Strafzumessung nach Art. 47 ff. StGB wiederholt dargelegt ( BGE 144 IV 313 E. 1.1; 141 IV 61 E. 6.1; 136 IV 55 E. 5.4 ff.; 132 IV 102 E. 8; je mit Hinweisen). Darauf kann verwiesen werden. Es liegt im Ermessen des Sachgerichts, in welchem Umfang es die verschiedenen Strafzumessungsfaktoren berücksichtigt. Das Bundesgericht greift in den dem Sachgericht zustehenden Ermessensspielraum nur mit Zurückhaltung ein ( BGE 144 IV 313 E. 1.2; 141 IV 61 E. 6.1.1; 136 IV 55 E. 5.6; je mit Hinweisen).

#### **E. 4.2**

Der Beschwerdeführer äussert sich zur Strafzumessung nur für den Fall, da das Bundesgericht die Verurteilung wegen mehrfacher Verletzung von Art. 90 Abs. 2 SVG als bundesrechtswidrig erachtet und stattdessen von mehrfacher Verletzung von Art. 90 Abs. 1 SVG ausgeht. Wie vorstehend erwogen (vgl. E. 3 hiervor), hat die Vorinstanz kein Bundesrecht verletzt, wenn sie den Beschwerdeführer der mehrfachen Verletzung von Art. 90 Abs. 2 SVG schuldig sprach. Damit ist bereits von vornherein ausgeschlossen, dass der Beschwerdeführer lediglich mit einer Busse bestraft werden kann, da Art. 90 Abs. 2 SVG diese Straftat nicht kennt.

Soweit der Beschwerdeführer sinngemäss rügt, die Vorinstanz hätte seinen seit dem Vorfall guten strafrechtlichen sowie ausgezeichneten fahrerischen Leumund strafreduzierend berücksichtigen müssen, ist ihm nicht zu folgen. Die Vorinstanz erwägt, der Beschwerdeführer sei am 6. Oktober 2010 wegen eines Vergehens gegen das Waffengesetz zu einer bedingt vollziehbaren Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je Fr. 50.-- verurteilt worden. Diese Vorstrafe sei jedoch nicht einschlägig und liege überdies zehn Jahre zurück, weshalb sie nicht straf erhöhend zu berücksichtigen sei. Die Vorinstanz äussert sich nicht explizit zur Zeit nach den von ihr zu beurteilenden Vorfällen, woraus zu schliessen ist, dass sie das (angebliche) Wohlverhalten des Beschwerdeführers als neutral wertet. Damit überschreitet sie das ihr zustehende Ermessen nicht. Das Bundesgericht hat in konstanter Rechtsprechung festgehalten, dass sich die Vorstrafenlosigkeit nur ausnahmsweise strafmindernd auswirkt, wenn die Straffreiheit auf eine aussergewöhnliche Gesetzestreue hinweist. Eine solche darf wegen der Gefahr ungleicher Behandlung nicht leichtthin angenommen werden, sondern hat sich auf besondere Umstände zu beschränken ( BGE 136 IV 1 E. 2.6.4). Nichts anderes gilt - a maiore ad minus - wenn die Straffreiheit lediglich in der Zeit nach einem Delikt besteht.

Nicht zu beanstanden ist sodann, dass die Vorinstanz dem Beschwerdeführer keine erhöhte Strafempfindlichkeit zugesteht, da er angeblich beruflich auf den Führerausweis angewiesen sei. Eine erhöhte Strafempfindlichkeit liegt nur bei aussergewöhnlichen Umständen vor (vgl. Urteile 6B\_1230/2021 vom 10. Februar 2022 E. 5.4.4; 6B\_774/2020 vom 28. Juli 2021; 6B\_142/2020 vom 27. Mai 2021 E. 1.4.3). Selbst wenn die Behauptung des Beschwerdeführers zutrifft, und er von Berufes wegen auf den Führerausweis angewiesen ist, begründet dies keine besondere Strafempfindlichkeit. Der Beschwerdeführer unterscheidet sich darin nämlich nicht wesentlich von jedem anderen, von einem Ausweisentzug betroffenen Autofahrer (vgl. Urteil 6B\_749/2017 vom 12. Februar 2018 E. 3.3).

#### **E. 5**

Der Beschwerdeführer rügt schliesslich eine Verletzung des Grundsatzes von "ne bis in idem". Die Vorinstanz hätte ihn erneut der Unterlassung der Richtungsanzeige schuldig gesprochen, obgleich er hierfür bereits erstinstanzlich verurteilt worden sei und er diese Verurteilung nicht angefochten habe.

Auch diese Rüge ist unbehelflich. Die Vorinstanz hat in ihrem Urteilsdispositiv die Dispositiv-Ziff. 1 des erstinstanzlichen Urteils zitiert und die von ihr geänderten Passagen durch Unterstreichen ausgewiesen. Bereits daraus ergibt sich, dass sie den Beschwerdeführer nicht erneut für das Unterlassen der Richtungsanzeige schuldig sprechen wollte. Überdies hat sie in E. 1.2 ihrer Urteilsbegründung - die zur Klärung der Tragweite des Dispositivs ergänzend heranzuziehen ist ( BGE 136 III 345 E. 2.1; Urteil 4A\_536/2018 vom 16. März 2020 E. 3.1.1) - ausdrücklich festgehalten, dass die Verurteilung wegen Unterlassen der Richtungsanzeige nicht Gegenstand des Berufungsverfahrens bilde, da sie bereits in Rechtskraft erwachsen sei.

## **E. 6**

Die Beschwerde ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Bei diesem Verfahrensausgang sind die Gerichtskosten dem Beschwerdeführer aufzuerlegen ( Art. 66 Abs. 1 BGG ).

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