

BL_GERICHTE 460 20 66 vom 8. Dezember 2020

BL Gerichte, 2020-12-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bl_gerichte_460_20_66

FR: BL_GERICHTE 460 20 66 du 8 décembre 2020

IT: BL_GERICHTE 460 20 66 del 8 dicembre 2020

Regeste

Mehrfache grobe Verletzung von Verkehrsregeln etc

Erwägungen

E. 1

Formalien, Verfahrensgegenstand und Beweisanträge

E. 1.1

Die Zuständigkeit der Dreierkammer des Kantonsgerichts Basel-Landschaft, Abteilung Strafrecht, als Rechtsmittelinstanz zur Beurteilung der vorliegenden Berufung ergibt sich aus Art. 21 Abs. 1 lit. a StPO (Schweizerische Strafprozessordnung, SR 312.0) sowie aus § 15 Abs. 1 lit. a EG StPO (Einführungsgesetz zur Schweizerischen Strafprozessordnung, SGS 250). Nach Art. 398 Abs. 1 StPO ist die Berufung zulässig gegen Urteile erstinstanzlicher Gerichte, mit denen das Verfahren ganz oder teilweise abgeschlossen worden ist. Gemäss Abs. 3 von Art. 398 StPO können mit der Berufung gerügt werden: Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung und Missbrauch des Ermessens, Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung (lit. a), die unvollständige oder unrichtige Feststellung des Sachverhaltes (lit. b) sowie Unangemessenheit (lit. c), wobei das Berufungsgericht das Urteil in allen angefochtenen Punkten umfassend überprüfen kann (Art. 398 Abs. 2 StPO). Nach Art. 399 Abs. 1 und Abs. 3 StPO ist zunächst die Berufung dem erstinstanzlichen Gericht innert zehn Tagen seit Eröffnung des Urteils schriftlich oder mündlich anzumelden und danach dem Berufungsgericht innert 20 Tagen seit der Zustellung des begründeten Urteils eine schriftliche Berufungserklärung einzureichen. Die Legitimation des Beschuldigten zur Ergreifung des Rechtsmittels wird in Art. 382 Abs. 1 StPO normiert. Nachdem in casu das angefochtene Urteil ein taugliches Anfechtungsobjekt darstellt, der Beschuldigte berufungslegitimiert ist, zulässige Rügen erhebt und die Rechtsmittelfristen gewahrt hat sowie der Erklärungspflicht nachgekommen ist, ist im Folgenden ohne Weiteres auf die Berufung einzutreten.

E. 1.2

In seiner Berufungserklärung vom 20. April 2020 legt der Beschuldigte zunächst dar, er fechte den Schuldspruch wegen der mehrfachen groben Verletzung der Verkehrsregeln durch verbotenes Rechtsüberholen und die dafür ausgesprochene bedingt vollziehbare Geldstrafe von 16 Tagessätzen zu je CHF 200.-- sowie die Busse von CHF 900.-- an. Es handle sich um eine vollumfängliche Anfechtung des erstinstanzlichen Urteils. Gleichzeitig führt der Beschuldigte an, es werde die Abänderung des Strafgerichtsurteils insoweit verlangt, dass er nicht für verbotenes Rechtsüberholen bestraft und folglich keine bedingte Geldstrafe gegen ihn ausgesprochen werden solle. Eine angemessene Busse für das einmalige Nichtbetätigen der Richtungsanzeige (CHF 100.--) akzeptiere er hingegen. In

seiner Berufungsbegründung erklärt der Beschuldigte im Hinblick auf die Unterlassung der Betätigung des Richtungsanzeigers, die einfache Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Ziff. (recte: Abs.) 1 in Verbindung mit Art. 39 Abs. 1 lit. a SVG werde anerkannt, wobei er zu einer Busse von CHF 100.-- gemäss Ziffer 321.1 OBG (Ordnungsbussengesetz, SR 314.1 [recte: Anhang 1 zur OBV, Ordnungsbussenverordnung, SR 314.11]) verurteilt werden solle. Gestützt auf diese Ausführungen sowie darauf, dass der Beschuldigte in seiner Berufungsbegründung im Hauptbegehren beantragt, er sei vom Vorwurf der mehrfachen groben Verkehrsregelverletzung freizusprechen und einzig wegen des einmaligen Nichtbetätigens der Richtungsanzeige schuldig zu sprechen und zu einer Busse von CHF 100.-- zu verurteilen, sind in Anwendung von Art. 404 Abs. 1 StPO nur noch der Schuldspruch wegen mehrfacher grober Verletzung der Verkehrsregeln sowie die damit zusammenhängende Strafzumessung Gegenstand des Berufungsverfahrens. Die erstinstanzliche Verurteilung wegen des Unterlassens der Richtungsanzeige ist demnach bereits in Rechtskraft erwachsen.

E. 1.3

In seiner Berufungsbegründung vom 30. Juli 2020 beantragt der Beschuldigte schliesslich, es sei anlässlich der Gerichtsverhandlung das von der Polizei Basel-Landschaft (im Folgenden: Polizei) erstellte Video vom 6. Juni 2018 vollständig zu sichten. Im Rahmen ihrer Berufungsantwort vom 28. August 2020 beantragt die Staatsanwaltschaft, dem diesbezüglichen Rechtsbegehren des Berufungsklägers sei stattzugeben. Mit Verfügung vom 7. September 2020 hat das Kantonsgericht den Antrag des Beschuldigten auf vollständige Sichtung der Videoaufzeichnung der Polizei anlässlich der mündlichen Verhandlung vor Kantonsgericht gutgeheissen.

E. 2

Vorwurf des ersten Rechtsüberholens

E. 2.1

Die Strafgerichtspräsidentin führt mit Urteil vom 9. Januar 2020 im Hinblick auf den Vorwurf des ersten Rechtsüberholens aus, die Fahrt des Beschuldigten werde durch eine von der Polizei angefertigte Videoaufnahme festgehalten. Zu Beginn dieser Aufnahme sei zu erkennen, dass gedrängter Verkehr herrsche. Dieser werde durch drei, auf der mittleren Spur vorausfahrende Lastwagen verursacht, welche der Beschuldigte mit seinem Personenwagen korrekterweise links überhole. Nach Überholen der Lastwagen herrsche kein dichter Verkehr mehr. Es seien nur wenige Fahrzeuge auf den Fahrbahnen zu sehen, welche ihre Fahrt fliessend fortsetzen könnten. Folglich sei von einem normalen Verkehrsaufkommen auszugehen. Nachdem der Beschuldigte die Lastwagen überholt habe, habe er beim Ende der 120-er Zone und zu Beginn der 100-er Zone von der zweiten auf die erste Überholspur gewechselt und sei dabei an zwei Fahrzeugen rechts vorbeigefahren. Die links von ihm fahrenden Fahrzeuge hätten hierbei ihre Geschwindigkeit an die örtlich zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h angepasst, während der Beschuldigte bei gleichbleibender Geschwindigkeit rechts an diesen vorbeigefahren sei. Dadurch habe sich der Beschuldigte der groben Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG (Strassenverkehrsgesetz, SR 741.01) strafbar gemacht.

E. 2.2

Demgegenüber bringt der Beschuldigte zur Begründung seiner Berufung im Hinblick auf den Vorwurf des ersten Rechtsüberholens im Wesentlichen vor, die Vorinstanz habe die

Verkehrslage falsch gewürdigt und sei in unzutreffender Weise davon ausgegangen, nach dem Überholen der Lastwagen habe kein dichter Verkehr mehr geherrscht. Es sei eine Gesamtwürdigung des Verkehrsaufkommens vorzunehmen. Dass nicht nur wenige Fahrzeuge unterwegs gewesen seien bzw. kein normales Verkehrsaufkommen geherrscht habe, sondern an jenem Tag zur fraglichen Zeit gleichzeitig viele Fahrzeuge unterwegs gewesen seien, zeige sich anhand einzelner Standbilder aus dem Video (Sekunden 11-13) sowie anhand des Videos als Ganzem. Es habe dichter Verkehr bzw. hohes Verkehrsaufkommen mit parallelen Kolonnen geherrscht. Er habe nach dem Überholen der Lastwagen im Einklang mit dem Gesetz (Rechtsfahrgebot), und weil ihm sein Navigationsgerät die entsprechende Anweisung erteilt habe, von der zweiten auf die erste Überholspur gewechselt. Weshalb dies die beiden auf der zweiten Überholspur vor ihm fahrenden Fahrzeuge (VW Beetle und BMW) vorerst nicht getan hätten, sei nicht ersichtlich und könne ihm nicht zum Nachteil gereichen. Die Annahme, dass die auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeuge die Geschwindigkeit angepasst hätten, treffe nicht bzw. nur teilweise zu. Das Video zeige, dass der VW Beetle erst weit nach der signalisierten Änderung der zulässigen Geschwindigkeit gebremst habe, weil der vor ihm fahrende BMW abrupt die Geschwindigkeit reduziert habe. Es sei nicht ersichtlich, was der Beschuldigte in dieser Situation anders hätte machen sollen. Er sei auf der ersten Überholspur nur deshalb an den auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeugen rechts vorbeigefahren, weil der auf der zweiten Überholspur fahrende BMW sehr stark gebremst habe. Dadurch sei der dem BMW auf der zweiten Überholspur folgende VW Beetle dazu gezwungen worden, ebenfalls stark abzubremsen. Ohne das Bremsmanöver des BMW wäre der VW Beetle auf der zweiten Überholspur parallel neben dem auf der ersten Überholspur fahrenden Beschuldigten gefahren. Es könne nicht verlangt werden, dass der Beschuldigte stets auch die Überholspur mit den beiden Fahrzeugen mit derselben Aufmerksamkeit hätte überblicken müssen, wie die von ihm selbst befahrene Spur und auf das Bremsen des BMW hätte reagieren müssen. Eine schlagartige Geschwindigkeitsreduktion des Beschuldigten wäre in dieser Situation nicht nur unsinnig, sondern sogar gefährlich gewesen. Das Rechtsvorbeifahren sei deshalb unvermeidbar und auch ungefährlich gewesen, zumal nicht ersichtlich sei, weshalb der VW Beetle und der BMW durch das Rechtsvorbeifahren hätten überrascht werden sollen. Vielmehr hätten die Lenker des BMW und des VW Beetle wegen ihres starken Abbremsens davon ausgehen müssen, dass der Beschuldigte an ihnen vorbeifahren würde. Die oft zitierte Gefahr des Rechtsüberholens sei in casu nicht gegeben. Zudem fehle es auch in subjektiver Hinsicht an einem Verschulden in der von Art. 90 Abs. 2 SVG verlangten Schwere. Eine Gefährlichkeit sei im fraglichen Fahrmanöver auch bei mehrfacher Betrachtung der Aufnahmen nicht zu erkennen.

E. 2.3

Die Staatsanwaltschaft ihrerseits macht mit Berufungsantwort vom 28. August 2020 geltend, der dem Beschuldigten vorgeworfene Sachverhalt ergebe sich aus der Videoaufzeichnung. Es habe weder Kolonnenverkehr - auch nicht im Sinne der aktuelleren Rechtsprechung des Bundesgerichts - noch hohes Verkehrsaufkommen geherrscht. Der Beschuldigte habe seine Spurwechsel jeweils nicht vollzogen, um sich an das Rechtsfahrgebot zu halten, sondern um seine Geschwindigkeit nicht den gegebenen Umständen (Signalisierung, effektiv gefahrene Geschwindigkeiten auf seiner Fahrspur) anpassen zu müssen. Aus diesem Grund seien die Spurwechsel jeweils dann erfolgt, wenn er im Begriff gewesen sei, zu nahe auf ein Vorderfahrzeug aufzuschliessen. Das Fahrverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer vermöge den Beschuldigten nicht zu

entlasten. Im Gegenteil sei es so, dass wenn sich die Lenker der rechts überholten Fahrzeuge im falschen Moment an das aus Sicht des Beschuldigten nicht eingehaltene Rechtsfahrgebot hätten halten wollen, sich die beim Rechtsüberholen durch den Beschuldigten geschaffene Gefahr realisiert hätte. Sachverhaltsfeststellung

E. 2.4

Nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung (Art. 10 Abs. 2 StPO) hat das urteilende Gericht frei von Beweisregeln und nur nach seiner aus dem gesamten Verfahren gewonnenen persönlichen Überzeugung aufgrund gewissenhafter Prüfung darüber zu entscheiden, ob es eine Tatsache für bewiesen hält. Das Gericht trifft sein Urteil unabhängig von der Anzahl der Beweismittel, welche für eine bestimmte Tatsache sprechen, und ohne Rücksicht auf die Art des Beweismittels. Auch besteht keine Rangfolge der Beweise. Massgebend soll allein deren Stichhaltigkeit sein (Christof Riedo/Gerhard Fiolka/Marcel Alexander Niggli , Strafprozessrecht, 2011, Rz. 234; Thomas Hofer , Basler Kommentar StPO, 2. Auflage 2014, Art. 10 N 41 ff.). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist gemäss der aus Art. 32 Abs. 1 BV (Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, SR 101) fliessenden und ebenso in Art. 6 Ziff. 2 EMRK (Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten, SR 0.101) verankerten Maxime "in dubio pro reo" bis zum gesetzlichen Nachweis seiner Schuld zu vermuten, dass der wegen einer strafbaren Handlung Beschuldigte unschuldig ist. Als Beweiswürdigungsregel besagt die Maxime, dass sich der Strafrichter nicht von der Existenz eines für den Beschuldigten ungünstigen Sachverhalts überzeugt erklären darf, wenn bei objektiver Betrachtung Zweifel bestehen, ob sich der Sachverhalt so verwirklicht hat (Art. 10 Abs. 3 StPO). Die Beweiswürdigungsregel ist verletzt, wenn der Strafrichter an der Schuld des Beschuldigten hätte zweifeln müssen. Dabei sind bloss abstrakte und theoretische Zweifel nicht massgebend, weil solche immer möglich sind und absolute Gewissheit nicht verlangt werden kann. Es muss sich um erhebliche und nicht zu unterdrückende Zweifel handeln, das heisst um solche, die sich nach der objektiven Sachlage aufdrängen (BGE 124 IV 87, E. 2a; mit Verweis auf BGE 120 Ia 31).

E. 2.5

Bei der Ermittlung des rechtserheblichen Sachverhalts sind in casu folgende Beweise zu würdigen: der Rapport der Polizei, Verkehrsaufsicht, vom 14. Juni 2018 (act. 21 ff), die Sachverhaltsanerkennung vom 6. Juni 2018 (act. 29), die Videosequenz der fraglichen Fahrt des Beschuldigten vom 6. Juni 2018, die Depositionen des Beschuldigten anlässlich seiner Einvernahme durch die Staatsanwaltschaft vom 27. Februar 2019 (act. 67 ff.), anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 9. Januar 2020 sowie anlässlich der heutigen Hauptverhandlung vor Kantonsgericht. Im Hinblick auf die Sachverhaltsanerkennung vom 6. Juni 2018 bringt der Beschuldigte anlässlich der heutigen Hauptverhandlung mit Verweis auf seine gegenüber der Staatsanwaltschaft im Rahmen der Einvernahme vom 27. Februar 2019 getätigten Aussagen vor, entgegen dem Hinweis in den Akten, sei ihm kein Blatt mit der Rechtsmittelbelehrung nach Art. 158 StPO in französischer Sprache vorgelegt worden. Auch hätten die beiden Verkehrspolizisten, die ihn am 6. Juni 2018 kontrolliert haben, nicht Französisch gesprochen und er selber könne Deutsch weder sprechen noch verstehen. Die von ihm unterzeichnete deutsche Version der Sachverhaltsanerkennung vom 6. Juni 2018 sei ihm nicht auf Französisch übersetzt worden und stelle eine Sachverhaltsschilderung rein aus der Optik des unterzeichnenden Polizisten dar, weshalb jene für die rechtliche Würdigung des Geschehenen unbeachtlich sei. In diesem Zusammenhang ist darauf

hinzuweisen, dass die Sachverhaltsanerkennung vom 6. Juni 2018 für die rechtliche Beurteilung des vorliegenden Falls nicht von entscheidender Bedeutung ist. Der zur Beurteilung des vorliegenden Falls massgebliche Sachverhalt ergibt sich vielmehr aus der Videosequenz der fraglichen Fahrt des Beschuldigten vom 6. Juni 2018 sowie aus den Depositionen des Beschuldigten gegenüber der Staatsanwaltschaft, der Vorinstanz sowie gegenüber dem Kantonsgericht.

E. 2.6

In Bezug auf den Sachverhalt ist zunächst unbestritten, dass der Beschuldigte am 6. Juni 2018, um 11:35 Uhr, auf der Autobahn A2 in Fahrtrichtung Basel auf der zweiten Überholspur fuhr, wobei er nach dem korrekten Überholen mehrerer auf der ersten Überholspur fahrender Lastwagen von der zweiten Überholspur nach rechts auf die erste Überholspur wechselte. Ebenso ist unbestritten, dass der Beschuldigte danach auf der ersten Überholspur fahrend an zwei Verkehrsteilnehmern rechts vorbeifuhr.

E. 2.7

Angesichts der sich in den Verfahrensakten befindenden Videoaufzeichnung ist - in Übereinstimmung mit der Vorinstanz - festzustellen, dass nach Überholen der Lastwagen kein dichter Verkehr herrschte, sondern von einem normalen Verkehrsaufkommen auszugehen ist. Die Videosequenz zeigt, dass nach dem Überholen der Lastwagen auf der ersten und zweiten Überholspur nur wenige Fahrzeuge unterwegs waren, die ihre Fahrt flüssig und mit Geschwindigkeiten im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von zunächst 120 km/h und nach dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 100» (Art. 22 Abs. 1 SSV [Signalisationsverordnung, SR 741.21]) 100 km/h fortsetzen konnten. Auf dem Normalstreifen befanden sich zu diesem Zeitpunkt keine Fahrzeuge. In dieser Situation führte der Beschuldigte, nachdem er dicht auf das auf der zweiten Überholspur vorausfahrende Fahrzeug (VW Beetle) aufgefahren war, einen Spurwechsel nach rechts auf die erste Überholspur durch, wo er mit gleichbleibender Geschwindigkeit bzw. allenfalls leicht verlangsamt - der Beschuldigte will seinen Fuss vom Gaspedal genommen haben (Protokoll Strafgericht, S. 4) - weiterfuhr. Dabei wies der Beschuldigte gegenüber den auf der zweiten Überholspur vorausfahrenden Fahrzeugen (VW Beetle und BMW) bereits zu diesem Zeitpunkt einen leichten Geschwindigkeitsüberschuss auf, was daran zu erkennen ist, dass er gegenüber den beiden auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeugen allmählich aufholte. Kurz vor dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 100», welches darauf hinweist, dass die Geschwindigkeit, welche die Fahrzeuge auch bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht überschreiten dürfen, neu 100 km/h beträgt, bremste der auf der zweiten Überholspur vor dem VW Beetle fahrende BMW ab, dies, mangels eines erkennbaren verkehrsbedingten Grundes, offenkundig um seine Geschwindigkeit an die neu zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h anzupassen. Dabei zeigt die Videosequenz deutlich, dass der BMW nur allmählich an Geschwindigkeit verlor, weshalb entgegen den Ausführungen des Beschuldigten nicht davon gesprochen werden kann, der Lenker des BMW habe stark oder gar schlagartig gebremst. Zu Beginn des Bremsmanövers des auf der zweiten Überholspur fahrenden BMW befinden sich die Vorderräder des Fahrzeugs des Beschuldigten bereits ungefähr auf gleicher Höhe wie die Hinterräder des VW Beetle. Der Lenker des VW Beetle leitete erst nach dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 100», und nachdem sich der Abstand zum vorausfahrenden BMW deutlich verringert hatte, seinerseits ein Bremsmanöver ein. Zu diesem Zeitpunkt befand sich der Beschuldigte bereits seitlich versetzt unmittelbar hinter dem BMW, war also am

VW Beetle bereits rechts vorbeigefahren. Im Anschluss fuhr der Beschuldigte auch am BMW rechts vorbei, der zu diesem Zeitpunkt sein Bremsmanöver bereits abgeschlossen hatte.

E. 2.8

Es zeigt sich daher, dass die Ursache für das rechtsseitige Vorbeifahren an den beiden Fahrzeugen, entgegen der Auffassung des Beschuldigten, nicht darin zu sehen ist, dass die beiden auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeuge unerwartet bzw. schlagartig gebremst hätten. Vielmehr hat der Beschuldigte die Ursache für das rechtsseitige Vorbeifahren an den beiden Fahrzeugen selbst gesetzt, indem er seinerseits die Geschwindigkeit nicht an die neu signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h anpasste, sondern mit gleichbleibender Geschwindigkeit bzw. nur leicht verlangsamt weiterfuhr. Ebenso muss dem Beschuldigten widersprochen werden, soweit er geltend macht, er hätte zur Vermeidung des Rechtsvorbeifahrens durch eine schlagartige Reduktion der Geschwindigkeit auf das Bremsen des BMW reagieren müssen, was gefährlich gewesen wäre. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Beschuldigte unabhängig von einer Geschwindigkeitsreduktion der beiden auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeuge vor dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 100» hätte abbremsen müssen, um seine Geschwindigkeit der signalisierten Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anzupassen. Da der Geschwindigkeitsunterschied zu den auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeugen gering war, hätte ein leichtes Abbremsen des Beschuldigten bis zu einer Geschwindigkeit im Bereich der signalisierten 100 km/h ausgereicht, um das rechtsseitige Vorbeifahren zu vermeiden. Weshalb der Beschuldigte dazu hätte stark oder sogar schlagartig abbremsen müssen, ist nicht ersichtlich. Gleichzeitig macht die Videoaufzeichnung deutlich, dass der Beschuldigte auf der ersten Überholspur ohne Weiteres seine Geschwindigkeit hätte aktiv verringern können, ohne dabei eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen, zumal der nachfolgende Verkehr aufgrund der Signalisation frühzeitig auf eine Reduktion der Geschwindigkeit im genannten Umfang vorbereitet gewesen wäre. Der im Hinblick auf den Vorwurf des ersten Rechtsüberholens dem vorinstanzlichen Urteil vom 9. Januar 2020 zugrunde gelegte Sachverhalt ist damit als erstellt zu betrachten. Rechtliche Würdigung

E. 2.9

Gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG macht sich schuldig, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Der objektive Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG besteht damit aus zwei kumulativ zu erfüllenden Merkmalen: Der groben Verkehrsregelverletzung und der durch diese hervorgerufenen ernstlichen Gefährdung. Eine grobe Verkehrsregelverletzung liegt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung vor, wenn es sich bei der verletzten Verkehrsregel um eine wichtige Verkehrsvorschrift handelt, deren Missachtung in besonderer Weise unfallträchtig ist und diese in gravierender, objektiv schwerer Weise verletzt wurde (BGE 126 IV 192, E. 3; BGE 142 IV 93, E. 3). Von einer ernstlichen Gefahr für die Sicherheit anderer ist bereits dann auszugehen, wenn mindestens eine erhöhte abstrakte Gefährdung gegeben ist. 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 erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt 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 131 IV 133, E. 3.2; BGer 6B_520/2015 vom 24. November 2015, E. 1.3; je mit Hinweisen). Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, mithin ein schweres Verschulden. Dieses ist bei Vorsatz, einschliesslich Eventualvorsatz, oder bei grober Fahrlässigkeit gegeben (BGE 131 IV 133, E. 3.2; BGer 6B_520/2015 vom 24. November 2015, E. 1.3; je mit Hinweisen). Grobe Fahrlässigkeit ist zu bejahen, wenn der Täter sich der konkreten oder auch nur der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrsregelwidrigen Fahrweise bewusst gewesen ist. Sie kann aber auch vorliegen, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht gezogen, also unbewusst fahrlässig gehandelt hat. Diesfalls ist grobe Fahrlässigkeit zu bejahen, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten gegenüber fremden Rechtsgütern, welches auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen kann (BGE 131 IV 133, E. 3.2; Philippe Weissenberger, Kommentar SVG/OBG, 2. Auflage 2014, Art. 90 N 68 f.) Die Annahme von Rücksichtslosigkeit im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist nach bundesgerichtlicher Auffassung restriktiv zu handhaben, weshalb nicht unbesehen von der objektiven Schwere der Verkehrsregelverletzung auf die subjektive Rücksichtslosigkeit geschlossen werden darf. Trotzdem geht das Bundesgericht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass die objektive Schwere der Tat ein Indiz für die Annahme von subjektiv schwerem Verschulden bzw. Rücksichtslosigkeit darstellt. Und zwar dergestalt, dass je schwerer der Verkehrsregelverstoss objektiv wiegt, desto eher Rücksichtslosigkeit zu bejahen ist, sofern keine besonderen Gegenindizien vorliegen (BGE 142 IV 93, E. 3.1).

E. 2.10

Gemäss Art. 35 Abs. 1 SVG ist grundsätzlich links zu überholen. Aus dieser Bestimmung wird das Verbot des Rechtsüberholens abgeleitet (Philippe Weissenberger, a.a.O., Art. 35 N 4). Überholen wird definiert als ein Verkehrsvorgang, bei dem ein Fahrzeug an einem sich auf derselben Fahrbahn langsamen in gleicher Richtung bewegendem anderen Verkehrsteilnehmer links- oder rechtsseitig vorfährt und vor diesem die Fahrt fortsetzt. Weder ein Ausschwenken vor der Vorbeifahrt noch ein Wiedereinbiegen vor dem Überholten ist notwendige Voraussetzung des Überholens (BGE 142 IV 93, E. 3.2; 133 II 58, E. 4; 126 IV 192, E. 2a; BGer 1C_201/2014 vom 20. Februar 2015, E. 3.5; 6B_211/2011 vom 1. Juni 2011, E. 2.3; je mit Hinweisen). Nach der Rechtsprechung handelt es sich beim Verbot des Rechtsüberholens um 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 der Autobahn fährt, muss sich darauf verlassen können, dass er nicht plötzlich rechts überholt wird. Das Rechtsüberholen auf der Autobahn, wo hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, stellt eine erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer dar (BGE 142 IV 93, E. 3.2; 126 IV 192, E. 3; BGer 6B_227/2015 vom 23. Juli 2015, E. 1.3.2; 1C_201/2014 vom 20. Februar 2015, E. 3.5; je mit Hinweisen). Etwas Anderes gilt gemäss neuerer bundesgerichtlicher Rechtsprechung nur für den Fall des (passiven) Rechtsvorbeifahrens bei dichtem Verkehr bzw. beim Fahren in parallelen Kolonnen. Dieses führt nicht per se zu einer abstrakt erhöhten Gefahrensituation, da im Gegensatz zum eigentlichen Rechtsüberholen das rechts auf der Normalspur fahrende Auto

nicht plötzlich und unvermittelt (mit hoher Geschwindigkeit) auftaucht, sondern sich mit konstanter Geschwindigkeit fortbewegt (BGE 142 IV 93, E. 4.2.2). Eine Ausnahme vom Verbot des Rechtsüberholens sieht Art. 8 Abs. 3 Satz 1 VRV (Verkehrsregelverordnung, SR 741.11) allgemein und Art. 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; 126 IV 192, E. 2a; je 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 Falle 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; 133 II 58, E. 4; 126 IV 192, E. 2a; je mit Hinweisen). Nach der Rechtsprechung setzt paralleler Kolonnenverkehr dichten Verkehr auf beiden Fahrspuren, somit ein längeres Nebeneinanderfahren von mehreren sich in gleicher Richtung bewegenden Fahrzeugreihen voraus (BGE 142 IV 93, E. 3.3; 124 IV 219, E. 3a; BGer 6B_211/2011 vom 1. Juni 2011, E. 2.3; je mit Hinweisen). Die Beurteilung, ob paralleler Kolonnenverkehr vorliegt, ist anhand des konkreten Gesamtverkehrsaufkommens, das sich dem Fahrzeuglenker bietet, 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, widerspricht dem Rechtsfahrgebot und lässt sich mit den geltenden Abstandsregeln und dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr in Einklang bringen. Paralleler Kolonnenverkehr ist bereits dann anzunehmen, wenn es auf der linken (und mittleren) Überholspur zu einer derartigen Verkehrsverdichtung kommt, dass die Fahrzeuge auf der Überholspur faktisch nicht mehr schneller vorankommen als diejenigen auf der Normalspur, mithin die gefahrenen Geschwindigkeiten annähernd gleich sind. Dass die Abstände zwischen den Fahrzeugen auf beiden Fahrspuren nicht identisch sind und die auf den Fahrstreifen gefahrenen Geschwindigkeiten verkehrsbedingt geringfügig differieren, ist unvermeidlich und ohne Bedeutung (zum Ganzen: BGE 142 IV 93, E. 4.2.1).

E. 2.11

Das vorliegend im Rahmen des Vorwurfs des ersten Rechtsüberholens zu beurteilende Rechtsvorbeifahren des Beschuldigten an zwei Fahrzeugen ist klarerweise als ein verbotenes Rechtsüberholen zu qualifizieren. Entsprechend dem als erstellt zu betrachtenden Sachverhalt ist das Vorliegen parallelen Kolonnenverkehrs zu verneinen, da nach dem Überholen der Lastwagen auf der ersten und zweiten Überholspur nur wenige Fahrzeuge unterwegs waren, während sich auf der Normalspur gar keine Fahrzeuge befanden. Somit fuhren zum massgeblichen Zeitpunkt auf keiner Fahrspur mehrere sich in gleicher Richtung bewegende Fahrzeugreihen bzw. Fahrzeugkolonnen. Es kann vorliegend auch nicht davon die Rede sein, dass die Fahrzeuge auf der ersten Überholspur aufgrund einer Verkehrsverdichtung faktisch nicht schneller vorankamen, als jene auf der zweiten Überholspur. Vielmehr fuhren die einzelnen Fahrzeuge, wie zuvor festgestellt (Ziffer 2.7 des vorliegenden Urteils), mit Geschwindigkeiten im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, wobei der Beschuldigte nur deshalb einen Geschwindigkeitsüberschuss gegenüber den auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeugen aufwies, weil er, anders jene, seine Geschwindigkeit nicht an die neu

signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h anpasste. Ferner ergibt sich aus dem erstellten Sachverhalt, dass ein Abbremsen des Beschuldigten ohne weiteres möglich war, sodass er sich an das Verbot des Rechtsüberholens hätte halten müssen und können, zumal weder ein bruskes Bremsen notwendig war noch irgendein Risiko für ein hinter dem Beschuldigten fahrendes Fahrzeug bestand. Auch ist nochmals darauf hinzuweisen, dass der Beschuldigte aufgrund der signalisierten Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 100 km/h seine Geschwindigkeit ohnehin hätte reduzieren müssen.

E. 2.12

Entsprechend den vorstehenden rechtlichen Ausführungen stellt das Verbot des Rechtsüberholens nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichts eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschrift dar, deren Missachtung objektiv schwer wiegt, wobei das Rechtsüberholen auf der Autobahn, mit Ausnahme des Falles des (passiven) Rechtsvorbeifahrens bei dichtem Verkehr bzw. beim Fahren in parallelen Kolonnen, grundsätzlich eine erhöhte abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer darstellt (Ziffer 2.10 des vorliegenden Urteils). Es zeigt sich daher, dass der Beschuldigte, indem er an zwei Fahrzeugen durch Nichtanpassen seiner Fahrgeschwindigkeit an die neu signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit, somit selbstverschuldet und für ihn voraussehbar, rechts vorbeifuhr, eine wichtige Verkehrsvorschrift in gravierender Weise missachtete. Dadurch schuf er eine ernstliche Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer. Soweit der Beschuldigte vorbringt, eine abstrakte Gefährdung habe im vorliegenden Fall nicht bestanden, da nicht ersichtlich sei, weshalb die Fahrer der auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeuge durch sein Manöver hätten überrascht werden sollen, kann ihm nicht gefolgt werden. Vielmehr sind in casu keinerlei Hinweise ersichtlich, wonach die beim Rechtsüberholen auf der Autobahn grundsätzlich bestehende erhöhte abstrakte Gefährdung ausnahmsweise nicht gegeben wäre. Namentlich fuhren sämtliche Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit und es sind keine Gründe ersichtlich, weshalb sich die beiden überholten Fahrzeuge nicht hätten darauf verlassen dürfen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer an das Verbot des Rechtsüberholens halten werden. Insbesondere gab auch ihre Geschwindigkeitsreduktion den beiden auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeuglenkern keinerlei Anlass, damit zu rechnen, rechts überholt zu werden, da diese Geschwindigkeitsreduktion zwecks Anpassung der Geschwindigkeit an die neu signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit erfolgte und nicht etwa aufgrund eines erhöhten Verkehrsaufkommens. Da die beiden Fahrzeuglenker somit sowohl vor als auch nach der Signalisation mit Geschwindigkeiten im Bereich der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterwegs waren, durften sie darauf vertrauen, dass sich nicht plötzlich ein Fahrzeug auf der ersten Überholspur von hinten nähern und rechts an ihnen vorbeifahren würde. Hinzu kommt, dass ein Rechtsüberholen noch gefährlicher ist, wenn es kurz nach einem Spurwechsel erfolgt, da die anderen Verkehrsteilnehmer, zumal bei einem zügig und ohne Betätigung der Richtungsanzeige durchgeführten Spurwechsel, umso mehr überrascht werden, wenn ihnen nicht einmal bewusst ist, dass auf der Normalspur ein Fahrzeug in ihrer unmittelbaren Nähe fahren könnte. Dass die Fahrer der beiden auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeuge nach Überholen der Lastwagen weiter auf der zweiten Überholspur blieben und sich somit nicht an das Rechtsfahrgebot hielten, vermag - entgegen der Auffassung des Beschuldigten - daran nichts zu ändern, da Fahrzeuge auch dann nicht rechts überholt werden dürfen, wenn sie die Möglichkeit gehabt hätten, nach rechts zu wechseln und die Überholspur freizugeben (BGE 98 IV 317, E. 1 in fine).

Vielmehr ist, wie die Staatsanwaltschaft in ihrer Beschwerdeantwort zu recht ausführte, darauf hinzuweisen, dass ein Spurwechsel der beiden Fahrzeuge in Nachachtung des Rechtsfahrgebots in der vorliegenden Situation dazu hätte führen können, dass sich die durch den Beschuldigten geschaffene erhöhte abstrakte Gefahr realisiert. Demzufolge ist das Vorliegen einer erhöhten abstrakten Gefährdung offenkundig zu bejahen. Somit hat der Beschuldigte den objektiven Tatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG erfüllt.

E. 2.13

In subjektiver Hinsicht ist festzuhalten, dass der Beschuldigte bewusst und gewollt rechts an den beiden Fahrzeugen vorbeifuhr. Dem Vorbringen des Beschuldigten, er habe das Rechtsvorbeifahren nicht vermeiden können, da die auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeuge abrupt gebremst hätten, ist zu entgegnen, dass, wie bereits festgestellt wurde, die beiden auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeuge keineswegs abrupt gebremst haben und es ihm problemlos möglich gewesen wäre, seine Geschwindigkeit soweit zu verringern, dass es nicht zu diesem Überholvorgang kommen musste. Mithin hätte der Beschuldigte ohne Weiteres die Möglichkeit gehabt, das Verbot des Rechtsüberholens nicht zu verletzen, indem er seine Geschwindigkeit leicht reduziert und sie damit gleichzeitig der in dieser Situation neu signalisierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit anpasst. Die auf der Videoaufnahme festgehaltene Fahrweise des Beschuldigten zeigt zudem, dass es ihm in der vorliegenden Situation offenkundig darum ging, seine Geschwindigkeit nicht verlangsamen zu müssen bzw. die nach dem Überholen der Lastwagen auf der ersten Überholspur bestehende Lücke zu nützen, um schneller voranzukommen. So fuhr der Beschuldigte bereits während des Überholens der Lastwagen mit sehr geringem Abstand hinter dem VW Beetle und statt seine Geschwindigkeit zu mässigen, um einen angemessenen Abstand herzustellen, wechselte er nach dem Überholen der Lastwagen mit unverminderter Geschwindigkeit und ohne die Richtungsanzeige zu betätigen sogleich auf die erste Überholspur, wo er dann an den beiden Fahrzeugen rechts vorbeifuhr. Die Erklärung des Beschuldigten, er habe den Spurwechsel nach rechts vollzogen, um sich an das Rechtsfahrgebot zu halten und weil ihm sein Navigationsgerät dies im Hinblick auf die Fortsetzung seiner Fahrt in Richtung Deutschland/Frankreich vorgegeben habe, erscheint vor diesem Hintergrund vorwiegend als Schutzbehauptung. Im Hinblick auf die durch sein Rechtsüberholmanöver geschaffene erhöhte abstrakte Gefahr musste dem Beschuldigten, zumal als erfahretem Autofahrer mit einer Fahrleistung von 30'000 bis 40'000 km pro Jahr, bewusst gewesen sein, dass die Lenker der beiden von ihm rechts überholten Fahrzeuge, die ihre Geschwindigkeit aufgrund der Signalisation verringerten, nicht damit rechnen mussten, von ihm rechts überholt zu werden und dass allgemein sowie aufgrund der vorliegenden Situation (signalisierte Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und nahe Autobahnverzweigung) die Möglichkeit bestand, dass eines der beiden Fahrzeuge oder beide einen Spurwechsel nach rechts vollziehen könnten. Angesichts der vorstehenden Ausführungen und zumal in casu keine besonderen Gegenindizien ersichtlich sind, die das Verhalten des Beschuldigten in milderem Licht erscheinen lassen könnten, ist von einem grobfahrlässigen und mithin rücksichtslosen Verhalten des Beschuldigten auszugehen, womit der Straftatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG auch in subjektiver Hinsicht erfüllt ist.

E. 2.14

Soweit der Beschuldigte im Hinblick auf den Vorwurf des ersten Rechtsüberholens schliesslich geltend macht, seiner Meinung nach liege ein verbotenes Rechtsüberholen nur vor, wenn man einen Spurwechsel durchführe, beschleunige, am anderen Fahrzeug rechts

vorbeifahre und sich dann vor dieses setze, möchte er sich sinngemäss auf einen Verbotsirrtum nach Art. 21 StGB (Schweizerisches Strafgesetzbuch, SR 311.0) berufen. Ein solcher liegt vor, wenn der Täter bei Begehung der Tat nicht weiss und nicht wissen kann, dass er sich rechtswidrig verhält. Einem Verbotsirrtum erliegt der Täter, der zwar alle Tatumstände kennt und somit weiss, was er tut, aber nicht weiss, dass sein Tun rechtswidrig ist (BGE 129 IV 238, E. 3.1). Das diesbezügliche Vorbringen des Beschuldigten erscheint in Anbetracht dessen, dass er seit 10 Jahren in der Schweiz wohnhaft ist und auch hier über viel Fahrpraxis verfügt, offensichtlich als Scheinargument, sodass vorliegend keineswegs davon ausgegangen werden kann, dem Beschuldigten sei nicht bewusst gewesen, gegen das Recht zu verstossen. Der Beschuldigte kann sich deshalb nicht auf einen Verbotsirrtum nach Art. 21 StGB berufen. Er hat sich somit im Hinblick auf den Vorwurf des ersten Rechtsüberholens der groben Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG strafbar gemacht.

E. 3

Vorwurf des zweiten Rechtsüberholens

E. 3.1

Mit Urteil vom 9. Januar 2020 legt die Strafgerichtspräsidentin im Hinblick auf den Vorwurf des zweiten Rechtsüberholens dar, auf dem Video (00.50s-1min10s) sei zu sehen, wie der Beschuldigte, kurz nachdem er an den beiden auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeugen rechts vorbeigefahren ist, kurz vor der Einfahrt in die A2, am Ende der 100-er Zone und zu Beginn der 80-er Zone, vom ersten Überholstreifen auf die Normalfahrspur fahre und dabei an einem weissen Fahrzeug rechts vorbeifahre und schliessend wieder auf den 1. Überholstreifen vor das weisse Fahrzeug einbiege. Der Aufnahme sei zu entnehmen, dass im Bereich des zweiten Überholmanövers zwar mehr Verkehr herrsche, jedoch immer noch nicht von Kolonnenverkehr ausgegangen werden könne. Der Beschuldigte habe sich damit erneut der groben Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG strafbar gemacht.

E. 3.2

Der Beschuldigte macht im Hinblick auf den Vorwurf des zweiten Rechtsüberholens hingegen geltend, er habe bei Sekunde 52 des Videos von der ersten Überholspur auf die Normalspur gewechselt, wobei er als ortsunkundige Person für sein Fahrziel entsprechend den Anweisungen seines Navigationsgeräts von der Notwendigkeit dieses Spurwechsels ausgegangen sei. Er habe das weisse Fahrzeug nicht überholen wollen, sondern habe die Absicht gehabt, bei der nahenden Verzweigung in Richtung Deutschland/Frankreich weiterzufahren. Wenn er hätte überholen wollen, hätte er nach links auf die zweite Überholspur wechseln können, da es auf der zweiten Überholspur Platz zum Überholen gehabt habe. Er sei bis Sekunde 73 des Videos auf der Normalspur gefahren, womit er während 19 (wohl: 21) Sekunden auf der Normalspur geblieben sei. Zu diesem Zeitpunkt seien sowohl die Normalspur als auch die erste Überholspur stark befahren gewesen. Er habe sich in dieser neuen Situation für einen Wechsel auf die erste Überholspur entschieden, weil er bemerkt habe, dass man auf beiden Spuren Richtung Deutschland/Frankreich fahren kann und weil der Verkehr auf seiner Spur langsam gewesen sei. Das lange Verbleiben auf der Normalspur nach dem Rechtsvorbeifahren spreche gegen ein Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen im Sinne von Art. 8 Abs. 3 VRV. Vielmehr sei er nach dem legalen Rechtsvorbeifahren viele

Sekunden später auf eine neue Situation gestossen und habe sich für den Wechsel auf die erste Überholspur entschieden. Es könne deshalb nicht von einem Gesamtvorgang des Überholens ausgegangen werden. Die Vorinstanz sei ausserdem zu seinen Gunsten vom Vorliegen von Kolonnenverkehr ausgegangen, womit das Rechtsvorbeifahren zulässig gewesen sei. Die für eine Verurteilung nach Art. 90 Abs. 2 SVG vorausgesetzte Gefahr müsse deshalb nach Meinung der Vorinstanz im Wechsel auf die linke Fahrspur bestanden haben. Eine solche Gefahr habe aber nicht vorgelegen, da er die Spur nicht unmittelbar nach dem Vorbeifahren gewechselt habe. Es sei deshalb nicht ersichtlich, weshalb der Lenker des weissen Fahrzeugs nicht damit hätte rechnen müssen, dass er irgendwann wieder auf die linke Fahrspur wechseln würde. Dies zumal es sich bei einem solchen Wechsel auf die linke Spur für sich gesehen klarerweise um ein rechtmässiges und zu erwartendes Verhalten handle. Er sei zudem nicht davon ausgegangen, dass sein Verhalten den Tatbestand erfülle, weshalb er nicht mit Vorsatz handeln könne. Er habe vielmehr geglaubt, nach dem legalen Rechtsüberholen nach einiger Zeit wieder auf die linke Fahrspur wechseln zu dürfen. Es sei nicht zu sehen, wie er vorsätzlich oder grobfahrlässig pflichtwidrig die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer in Betracht gezogen haben sollte.

E. 3.3

Die Staatsanwaltschaft bezieht sich in ihrer Berufungsantwort vom 28. August 2020 zugleich auf beide dem Beschuldigten vorgeworfenen Rechtsüberholmanöver, weshalb diesbezüglich auf Ziff. 2.3 des vorliegenden Urteils verwiesen wird.

Sachverhaltsfeststellung

E. 3.4

Hinsichtlich des Sachverhalts ist auch hier zunächst auf die sich in den Verfahrensakten befindende Videoaufzeichnung zu verweisen, welcher ab Sekunde 45 zu entnehmen ist, dass der Beschuldigte, unmittelbar nach dem rechtseitigen Vorbeifahren am zweiten auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeug (BMW), auf seiner Fahrspur sehr nahe auf ein weisses Fahrzeug (Audi) auffährt. Zudem ist erkennbar, dass der Beschuldigte bei der Annäherung an den vor ihm fahrenden Audi sein Fahrzeug zuerst in der eigenen Spur nach links in Richtung der linken Fahrbahnbegrenzungslinie lenkt und sein Fahrzeug anschliessend, mit sehr geringem Abstand zu dem vor ihm fahrenden Audi, nach rechts lenkt und bei Sekunde 52 des Videos einen Spurwechsel nach rechts auf die Normalspur durchführt. Soweit der Beschuldigte geltend macht, er hätte er zu diesem Zeitpunkt, wenn er hätte überholen wollen, nach links auf die zweite Überholspur wechseln können, da es dort Platz zum Überholen gehabt habe, kann ihm nicht ohne Weiteres gefolgt werden. Die Videosequenz zeigt, dass sich zu diesem Zeitpunkt auf der zweiten Überholspur ein weiteres Fahrzeug befindet (schwarzer VW Golf), welches versetzt vor dem weissen Audi fährt, während sich auf der Normalspur zu diesem Zeitpunkt kein Fahrzeug befindet. Ein Spurwechsel nach links wäre dem Beschuldigten deshalb zwar möglich gewesen, hingegen hätte er aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten des auf der zweiten Überholspur fahrenden schwarzen VW Golf und des auf der ersten Überholspur fahrenden weissen Audi, Letzteren nicht ohne Weiteres über die zweite Überholspur überholen können. Im Moment des Spurwechsels des Beschuldigten befinden sich dieser und der weisse Audi kurz vor der Autobahneinmündung von rechts. Im weiteren Verlauf des Videos ist zu sehen, wie der Beschuldigte mit geringem Geschwindigkeitsüberschuss auf der Normalspur fahrend rechts am auf der ersten Überholspur fahrenden weissen Audi vorbeifährt und kurz nach Passieren der Autobahneinmündung auf der Normalspur wiederum dicht auf ein silbernes Fahrzeug

auffährt, welches zuvor von rechts auf die Autobahn A2 eingemündet ist, und bei Sekunde 73 des Videos vor dem weissen Audi wieder nach links auf die erste Überholspur wechselt. Gleichzeitig zeigt die Videosequenz, dass das Verkehrsaufkommen nach der Autobahneinmündung zunimmt. Rechtliche Würdigung

E. 3.5

Hinsichtlich der rechtlichen Ausführungen betreffend Art. 90 Abs. 2 SVG sowie betreffend Art. 35 Abs. 1 SVG bzw. betreffend das Verbot des Rechtsüberholens wird auf die Ziffern 2.9 und 2.10 des vorliegenden Urteils verwiesen. Der Beschuldigte führt im Hinblick auf das, von der Vorinstanz als gemäss Art. 8 Abs. 3 VRV in jedem Fall verbotenes Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen gewürdigte, zweite Rechtsvorbeifahren aus, aufgrund der langen Dauer von 19 (recte: 21) Sekunden, während der er nach seinem Spurwechsel nach rechts und vor seinem Spurwechsel nach links auf der Normalspur gefahren sei, sei nicht von einem Gesamtvorgang des Überholens bzw. von einem Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen im Sinne von Art. 8 Abs. 3 VRV auszugehen. Vielmehr sei er nach dem legalen Rechtsvorbeifahren am weissen Audi viele Sekunden später auf eine neue Situation gestossen, in der er sich für den Wechsel auf die erste Überholspur entschieden habe. Dieser Argumentation des Beschuldigten kann nicht gefolgt werden. Wie bereits festgehalten (Ziffer 2.10 des vorliegenden Urteils), ist gemäss Art. 35 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 8 Abs. 3 VRV und Art. 36 Abs. 5 VRV das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen in jedem Fall verboten. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung liegt ein Überholen durch Ausschwenken nach rechts und Wiedereinbiegen nach links jedenfalls dann vor, wenn das Ausschwenken, das Vorbeifahren an einem oder bloss wenigen Fahrzeugen und das anschliessende Wiedereinbiegen in einem Zuge erfolgt (BGE 126 IV 192, E. 2a; 115 IV 244, E. 3b). Dieses Überholmanöver kann dabei je nach gefahrener Geschwindigkeit bzw. Geschwindigkeitsdifferenz zwischen überholendem und überholtem Fahrzeug und Vorhandensein einer genügenden Lücke für den Spurwechsel durchaus eine gewisse Zeit und Distanz in Anspruch nehmen (vgl. BGer 1P.488/2004 vom 7. Januar 2005, E. 5.2). Obwohl das Ausschwenken, das Rechtsvorbeifahren am weissen Audi und das anschliessende Wiedereinbiegen aufgrund der geringen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Fahrzeug des Beschuldigten und dem Audi in casu in einem Zeitraum von ca. 21 Sekunden stattfand, ist somit von einem Rechtsüberholen durch Ausschwenken, Vorbeifahren und Wiedereinbiegen in einem Zuge auszugehen. Im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen zum Zeitpunkt des zweiten Rechtsüberholens ist festzuhalten, dass dieses zwar stärker war, als zum Zeitpunkt des ersten Rechtsüberholens, dennoch ist auch in der vorliegenden Situation entgegen der Auffassung des Beschuldigten und mit der Auffassung der Vorinstanz nicht von parallelem Kolonnenverkehr im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung auszugehen. Eine für die Annahme von parallelem Kolonnenverkehr genügende Verkehrsverdichtung lässt sich anhand der vorliegenden Videoaufnahme erst nach Abschluss des Überholmanövers des Beschuldigten ab dem Bereich der Autobahnverzweigung auf den beiden Fahrstreifen Richtung Deutschland/Frankreich erkennen. Soweit der Beschuldigte diesbezüglich behauptet, die Vorinstanz sei zu seinen Gunsten vom Vorliegen parallelen Kolonnenverkehrs ausgegangen, verkennt er, dass die Vorinstanz lediglich zutreffend festgehalten hat, dass selbst wenn man vorliegend zu Gunsten des Beschuldigten davon ausgehen würde, dass Kolonnenverkehr geherrscht habe, sein Manöver trotzdem verboten bliebe, weil es sich um ein Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen handle, welches

unabhängig vom Vorliegen parallelen Kolonnenverkehrs in jedem Fall verboten sei. Es zeigt sich daher, dass der Beschuldigte, indem er den weissen Audi durch Ausschwenken, Vorbeifahren und Wiedereinbiegen rechts überholte, erneut eine wichtige Verkehrsvorschrift in gravierender Weise missachtet hat. Des Weiteren schuf er auch durch dieses Manöver eine ernstliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Die Auffassung des Beschuldigten, die gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG vorausgesetzte Gefahr habe vorliegend nicht bestanden, da er die Spur nicht unmittelbar nach dem Vorbeifahren gewechselt habe, weshalb nicht ersichtlich sei, weshalb der Lenker des weissen Fahrzeugs nicht damit hätte rechnen müssen, dass er irgendwann wieder auf die linke Fahrspur wechseln würde, kann nicht geteilt werden. Die Fahrzeuge fuhren auch hier mit hoher Geschwindigkeit und näherten sich zudem der rechtsseitigen Autobahneinmündung, wo weitere Fahrzeuge im Begriffe waren, auf die Autobahn aufzufahren. Es sind keinerlei Gründe ersichtlich, weshalb der Lenker des überholten weissen Audi sich in dieser Situation nicht hätte darauf verlassen dürfen, dass sich der Beschuldigte, zumal kurz vor bzw. im Bereich einer Autobahneinmündung, an das Verbot des Rechtsüberholens halten werde. Wie die Vorinstanz zutreffend ausführt, musste der Fahrer des weissen Audi vorliegend in keiner Weise damit rechnen, dass der Beschuldigte ihn in derart regelwidriger Weise durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen rechts überholen würde. Hinzu kommt, dass ein Rechtsüberholen, wie bereits angeführt (Ziff. 2.12 des vorliegenden Urteils), noch gefährlicher ist, wenn es, wie hier, unmittelbar nach einem Spurwechsel erfolgt, da die anderen Verkehrsteilnehmer umso mehr überrascht werden, wenn ihnen nicht bewusst ist, dass auf der Normalspur ein Fahrzeug in ihrer unmittelbaren Nähe fahren könnte. Dies gilt in casu umso mehr, da der Beschuldigte, wie in der Videosequenz zu erkennen ist, vor Beginn seines Rechtsüberholmanövers sein Fahrzeug innerhalb seiner Fahrspur nach links lenkte, bevor er den Spurwechsel nach rechts auf die Normalspur vollzog. Dieses Fahrverhalten ist geeignet, beim Lenker des vorausfahrenden Fahrzeugs die Erwartung eines Spurwechsels nach links auf die zweite Überholspur zu wecken, womit sich die Gefahr, dass der Fahrer durch das anschliessende Rechtsüberholen überrascht und zu gefährlichen Fehlreaktionen veranlasst wird, nochmals vergrössert. Die Tatsache, dass das Überholmanöver ohne erkennbares Beschleunigen des Beschuldigten und mit geringer Geschwindigkeitsdifferenz erfolgte, vermag daran nichts zu ändern. Die gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG zur Verwirklichung des objektiven Tatbestands vorausgesetzte erhöhte abstrakte Gefährdung liegt klarerweise vor.

E. 3.6

Auf der Ebene des subjektiven Tatbestands zeigt sich, dass der Beschuldigte den auf der ersten Überholspur fahrenden weissen Audi bewusst und gewollt, mithin also vorsätzlich, über die Normalspur rechts überholt hat. Dabei war dem Beschuldigten, wie er selbst angibt, bewusst, dass es sich bei einem Überholen durch Ausscheren, Rechtsvorbeifahren und Wiedereinbiegen um ein verbotenes Rechtsüberholen handelt. Trotzdem entschied er sich vorliegend dazu, den weissen Audi rechts zu überholen, obwohl es ihm problemlos möglich gewesen wäre, seine Geschwindigkeit zu verringern und hinter dem Audi zu bleiben. Die Einlassungen des Beschuldigten, er habe die Spurwechsel nur durchgeführt, weil er ortsunkundig gewesen und den Anweisungen seines Navigationsgeräts gefolgt sei, und er habe das weisse Fahrzeug nicht überholen wollen, was sich daran zeige, dass er nach links auf die zweite Überholspur hätte wechseln können, wenn er hätte überholen wollen, da es dort Platz für ein Überholmanöver gehabt habe, erscheinen vor dem Hintergrund der vorliegenden Verkehrssituation und der Fahrweise des Beschuldigten als

Schutzbehauptungen. Im Hinblick auf den Einwand, er hätte den weissen Audi links überholen können, wenn es ihm darum gegangen wäre, zu überholen, ist zunächst festzuhalten, dass sich zu diesem Zeitpunkt auf der zweiten Überholspur ein anderes Fahrzeug befand, welches leicht versetzt mit ungefähr gleicher Geschwindigkeit vor dem weissen Audi fuhr und damit zwar nicht einem Spurwechsel des Beschuldigten nach links entgegenstand, wohl aber einem flüssigen Überholen des weissen Audi über die zweite Überholspur, was der Beschuldigte anlässlich seines vor dem Spurwechsel nach rechts auf die unbefahrene Normalspur erfolgten Schlenkers nach links erkannt haben durfte. Dass es ihm somit auch bei seinem zweiten Rechtsüberholmanöver darum ging, sich möglichst mit unverminderter Geschwindigkeit und effizient durch den Verkehr zu bewegen, zeigt sich auch daran, dass er vor dem Spurwechsel nach rechts deutlich zu dicht auf den langsamer fahrenden weissen Audi aufgefahren ist und auch seinen nach dem Rechtsvorbeifahren am Audi erfolgten Spurwechsel nach links durchführte, nachdem er auf der Normalspur wiederum dicht auf ein langsamer fahrendes Fahrzeug aufgefahren war. Insgesamt ist das Fahrverhalten des Beschuldigten, wie sich anhand der gesamten Videosequenz erkennen lässt, von einem flüssigen Fahrstil unter Beibehaltung der gewählten Geschwindigkeit und der Suche nach der jeweils für ein rasches Vorankommen am besten geeigneten Überholmöglichkeit geprägt. Soweit die Vorinstanz dem Beschuldigten allerdings nicht nur im Hinblick auf die Verletzung einer wichtigen Verkehrsregel, sondern auch bezüglich der durch sein zweites Rechtsüberholen geschaffenen erhöhten abstrakten Gefahr (direkt-) vorsätzliches Verhalten vorwirft, ist ihr zu widersprechen. Es sind in casu keinerlei Anhaltspunkte ersichtlich, die darauf hindeuten, dass der Beschuldigte durch seine Fahrweise eine Gefahr schaffen wollte oder die Schaffung einer solchen auch nur in Kauf nahm, weshalb ihm weder eine direktvorsätzliche noch eine eventualvorsätzliche Tatbegehung vorgeworfen werden kann. Hingegen musste dem Beschuldigten, zumal als erfahrenem Fahrzeugführer, in der vorliegenden Situation bewusst sein, dass der Lenker des weissen Audi durch sein Rechtsüberholmanöver überrascht und zu Fehlreaktionen verleitet werden könnte. Dies bereits aufgrund des Rechtsüberholens durch ein zügiges Ausscheren nach rechts und Wiedereinbiegen nach links, aber auch deshalb, weil der Beschuldigte sein Fahrzeug innerhalb der eigenen Spur nach links gelenkt und damit einen Spurwechsel nach links angedeutet hatte, bevor er einen Spurwechsel nach rechts durchführte. Im Hinblick auf die Schaffung einer erhöhten abstrakten Gefahr ist dem Beschuldigten deshalb bewusst fahrlässiges Handeln vorzuwerfen. Zumal auch keine besonderen Gegenindizien ersichtlich sind, welche sein Verhalten in milderem Licht erscheinen lassen könnten, sondern nach dem Gesagten vielmehr belastende Indizien vorhanden sind, welche sein Verhalten zusätzlich als rücksichtslos erscheinen lassen, ist vorliegend von grobfahrlässigem Verhalten des Beschuldigten auszugehen, womit der Straftatbestand des Art. 90 Abs. 2 SVG auch in subjektiver Hinsicht erfüllt ist. Der Beschuldigte hat sich somit auch hinsichtlich des Vorwurfs des zweiten Rechtsüberholens der groben Verkehrsregelverletzung strafbar gemacht.

E. 3.7

Demzufolge ist der Beschuldigte in Abweisung seiner diesbezüglichen Berufung und dementsprechend in Bestätigung des angefochtenen Urteils der mehrfachen groben Verletzung der Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 35 Abs. 1 SVG schuldig zu erklären.

E. 4

Strafzumessung

E. 4.1

a) 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). In Anwendung von Art. 42 Abs. 1 StGB schiebt das Gericht den Vollzug einer Geldstrafe oder einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten und höchstens zwei Jahren in der Regel auf, wenn eine unbedingte Strafe nicht notwendig erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten. Wurde der Täter indessen innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Tat zu einer bedingten oder unbedingten Freiheitsstrafe von mehr als sechs Monaten verurteilt, so ist der Aufschub gemäss Art. 42 Abs. 2 StGB nur zulässig, wenn besonders günstige Umstände vorliegen. Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere gleichartige Strafen erfüllt, so verurteilt ihn das Gericht zu der Strafe der schwersten Straftat und erhöht sie angemessen (Art. 49 Abs. 1 StGB).

b) Gestützt auf Art. 42 Abs. 4 StGB kann eine bedingte Strafe mit einer Busse nach Art. 106 StGB verbunden werden. Die Bestimmung dient in erster Linie dazu, die sogenannte Schnittstellenproblematik zwischen der unbedingten Busse für Übertretungen und der bedingten Geldstrafe für Vergehen zu entschärfen (Roland M. Schneider/Roy Garré, Basler Kommentar Strafrecht I, 4. Auflage, Basel 2019, Art. 42 N 102). Verbindungsbussen kommen insbesondere in Betracht, wenn man dem Täter den bedingten Vollzug einer Geld- oder Freiheitsstrafe gewähren möchte, ihm aber dennoch in gewissen Fällen mit der Auferlegung einer zu bezahlenden Busse einen spürbaren Denkmittel verabreichen will. Die Strafenkombination dient hier spezialpräventiven Zwecken. Das Hauptgewicht liegt auf der bedingten Freiheits- oder Geldstrafe, während der Verbindungsbusse nur untergeordnete Bedeutung zukommt. Dies ergibt sich aus der systematischen Einordnung von Art. 42 Abs. 4 StGB, welche die Verbindungsbusse als bloss akzessorische Strafe ausweist. Die Verbindungsbusse soll nicht zu einer Straferhöhung führen oder eine zusätzliche Strafe ermöglichen, sie erlaubt lediglich innerhalb der schuldangemessenen Strafe eine täter- und tatangemessene Sanktion, wobei die an sich verwirkte Geldstrafe und die damit verbundene Busse in ihrer Summe schuldangemessen sein müssen. Um dem akzessorischen Charakter der Verbindungsstrafe gerecht zu werden, erscheint es sachgerecht, die Obergrenze grundsätzlich auf einen Fünftel bzw. 20 Prozent festzulegen. Abweichungen von dieser Regel sind im Bereich tiefer Strafen denkbar, um sicherzustellen, dass der Verbindungsbusse nicht eine lediglich symbolische Bedeutung zukommt (BGE 135 IV 188, E. 3.3 ff.). Art. 42 Abs. 4 StGB ist grundsätzlich eine Kann-Vorschrift. Bei gleichzeitiger Sanktionierung von Übertretungs- und Vergehenstatbeständen, die in unechter Gesetzeskonkurrenz stehen, muss Art. 42 Abs. 4 StGB indessen zwingend zur Anwendung kommen (BGE 134 IV 82, E. 8.3). Wenn also durch eine oder mehrere Handlungen mehrere Straftatbestände erfüllt werden und es sich bei diesen Straftatbeständen um ein Vergehen und zum anderen um eine - aufgrund der für das Vergehen vorgesehenen Strafe konsumierte - Übertretung handelt, dann muss gemäss Bundesgericht neben der Primärstrafe für das Vergehen eine Busse für die Übertretung ausgesprochen werden. Eine Busse ist hier also trotz der Formulierung von Art. 42 Abs. 4 StGB als Kann-Vorschrift

obligatorisch (BGE 134 IV 82, E. 8.3; vgl. auch BGer 6B_1042/2008 vom 30. April 2009, E. 2.1). Ist jedoch nur ein Vergehen zu beurteilen, liegt es im Ermessen des Gerichts, ob und wie die Strafenkombination zur Anwendung gelangt (BGer 6B_1042/2008 vom 30. April 2009, E. 2.2). Gemäss Art. 106 Abs. 1 StGB ist der Höchstbetrag der Busse CHF 10'000.--, soweit es das Gesetz nicht anders bestimmt. Für den Fall, dass die Busse schuldhaft nicht bezahlt wird, spricht das Gericht im Urteil eine Ersatzfreiheitsstrafe von mindestens einem Tag und höchstens drei Monaten aus (Art. 106 Abs. 2 StGB). Schliesslich bemisst das Gericht Busse und Ersatzfreiheitsstrafe je nach den Verhältnissen des Täters so, dass dieser die Strafe erleidet, die seinem Verschulden angemessen ist (Art. 106 Abs. 3 StGB). c) Das Gericht bewertet das Verschulden ausgehend von der objektiven Tatschwere. Es muss dazu gemäss Art. 50 StGB festhalten, welche die für die Strafzumessung erheblichen Umstände sind und wie es diese gewichtet. Hierzu muss das Gericht in seinem Urteil darlegen, welche verschuldensmindernden und welche verschuldenserhöhenden Gründe im konkreten Fall gegeben sind, um so zu einer Gesamteinschätzung des Tatverschuldens zu gelangen (BGE 136 IV 55, E. 5.5). Es liegt im Ermessen des Sachgerichts, in welchem Umfang es die verschiedenen Strafzumessungsfaktoren berücksichtigt. Es muss nicht ausdrücklich auf Umstände eingehen, die es - ohne dass dies ermessensverletzend wäre - bei der Strafzumessung als nicht massgebend oder nur von geringem Gewicht erachtet (BGer 6P.66/2006 vom 16. Februar 2007, E. 4). Auch ist das Gericht nicht gehalten, in Zahlen oder Prozenten anzugeben, wie es die einzelnen Strafzumessungskriterien berücksichtigt (BGE 136 IV 55, E. 5.6). Allerdings muss das Gericht das Gesamtverschulden qualifizieren und die Gesamteinschätzung des Tatverschuldens im Urteil ausdrücklich benennen, wobei von einer Skala denkbarer Abstufungen nach Schweregrad auszugehen ist (leicht, mittelschwer, schwer, sehr schwer). d) Nachdem das Gericht das Gesamtverschulden qualifiziert hat, muss es die (hypothetische) Strafe, die diesem Verschulden entspricht, innerhalb des zur Verfügung stehenden Strafrahmens der schwersten Straftat bestimmen. Die tat- und täterangemessene Strafe ist grundsätzlich innerhalb des ordentlichen Strafrahmens der schwersten anzuwendenden Strafbestimmung festzusetzen. Dieser Rahmen ist vom Gesetzgeber in aller Regel sehr weit gefasst worden, um sämtlichen konkreten Umständen Rechnung zu tragen. Der ordentliche Strafrahmen wird durch Strafschärfungs- oder Strafmilderungsgründe nicht automatisch erweitert oder verkleinert, um daraufhin in diesem neuen Strafrahmen die Strafe festzusetzen. Vielmehr ist der ordentliche Strafrahmen nur dann zu verlassen, wenn aussergewöhnliche Umstände vorliegen und die für die betreffende Tat angedrohte Strafe im konkreten Fall zu hart oder zu milde erscheint (BGE 136 IV 55, E. 5.8). Nachdem das Gericht innerhalb des Strafrahmens der schwersten Straftat die Einsatzstrafe festgelegt hat, muss diese unter Einbezug der anderen Straftaten zu einer Gesamtstrafe erhöht werden, wobei wiederum den jeweiligen Umständen Rechnung zu tragen ist. Die Bildung einer Gesamtstrafe ist indessen nur bei gleichartigen Strafen möglich. Ungleichartige Strafen sind kumulativ zu verhängen, da das Asperationsprinzip nur greift, wenn mehrere gleichartige Strafen ausgesprochen werden (BGE 138 IV 120, E. 5.2). Die so ermittelte Strafe kann dann gegebenenfalls in einem dritten Schritt aufgrund wesentlicher Täterkomponenten, d.h. aufgrund tatunabhängiger Strafzumessungsfaktoren erhöht oder reduziert werden (BGE 136 IV 55, E. 5.7; BGE 134 IV 132, E. 6.1).

E. 4.2

a) Hinsichtlich der konkreten Strafzumessung macht der Beschuldigte im Wesentlichen geltend, es sei vorliegend von einem sehr geringen Verschulden auszugehen. Von einer

konkreten Gefährdung fehle jede Spur und von einer abstrakten Gefährdung könne, wenn überhaupt, nur die Rede sein, weil diese beim Rechtsüberholen grundsätzlich ohne Würdigung der Umstände des Einzelfalles angenommen werde. Auch seien die geltend gemachte Ortsunkundigkeit des Beschuldigten sowie die Hinweise seines Navigationssystems mitzubersichtigen. Gemäss Art. 408 StPO fällt die Berufungsinstanz ein neues Urteil, welches das erstinstanzliche ersetzt. Dabei hat sie die Strafe nach ihrem eigenen Ermessen festzusetzen und muss sich nicht daran orientieren, wie die erste Instanz die einzelnen Strafzumessungsfaktoren gewichtet hat (vgl. BGer 6B_298/2013 vom 16. Januar 2014, E. 6.2). Im vorliegenden Fall ist der Beschuldigte der mehrfachen groben Verletzung der Verkehrsregeln schuldig zu erklären, womit der ordentliche Strafrahmen nach Art. 90 Abs. 2 SVG zwischen einer Geldstrafe von drei Tagessätzen und einer Freiheitsstrafe von höchstens drei Jahren liegt. Die Deliktsmehrheit ist gemäss Art. 49 Abs. 1 StGB strafschärfend zu gewichten, führt aber nicht automatisch zu einer Erhöhung des Strafrahmens, vielmehr bleibt gemäss der vorgängig zitierten Praxis des Bundesgerichts - nachdem in casu keine aussergewöhnlichen Umstände vorliegen - der ordentliche Strafrahmen bestehen. Die Deliktsmehrheit ist demnach vorliegend nicht strafschärfend, sondern innerhalb des ordentlichen Strafrahmens strafehöhend zu berücksichtigen. b) Den dargelegten Grundsätzen folgend (vgl. Ziffer 4.1 hiervor) muss das Kantonsgericht für die Bildung einer Gesamtstrafe in einem ersten Schritt den Strafrahmen für die schwerste Straftat bestimmen, wobei es von der abstrakten Strafandrohung ausgeht. Sodann muss es die Einsatzstrafe für diese Tat innerhalb des Strafrahmens festsetzen, wobei es alle strafehöhenden und strafmindernden Umstände miteinzubeziehen hat. Entgegen der Auffassung der Vorinstanz wiegen die beiden Rechtsüberholmanöver in casu nicht gleichschwer. Vielmehr stellt vorliegend das zweite Rechtsüberholmanöver die schwerere Straftat dar. Bei der Festlegung der Einsatzstrafe für das zweite Rechtsüberholen als grobe Verletzung der Verkehrsregeln ist auf der Seite der objektiven Tatkomponenten zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte auf der Autobahn fahrend kurz vor bzw. im Bereich einer Einmündung von rechts sowie einer nahenden Autobahnverzweigung und damit in einer unübersichtlichen Situation ein anderes Fahrzeug durch Ausschwenken auf die Normalspur und Wiedereinbiegen auf die erste Überholspur rechts überholt hat. Durch dieses Manöver hat er zwar eine erhöhte abstrakte, aber keine konkrete Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen, zumal zur fraglichen Zeit gute Sicht-, Licht- und Fahrbahnverhältnisse und ein zwar zunehmendes, aber noch nicht besonders dichtes Verkehrsaufkommen geherrscht haben und keine Hinweise darauf bestehen, dass ein anderer Fahrzeugführer bedrängt oder durch das Fahrverhalten des Beschuldigten zu einem unbedachten Manöver veranlasst worden wäre. Erschwerend ist allerdings zu gewichten, dass der Beschuldigte vor seinem Spurwechsel nach rechts sein Fahrzeug innerhalb der eigenen Spur nach links gelenkt und damit einen Spurwechsel nach links angedeutet hatte, wobei ein solches Fahrmanöver zusätzlich geeignet ist, den überholten Fahrzeugführer zu überraschen und zu unbedachten Manövern zu veranlassen. Das Fahrverhalten des Beschuldigten ist insgesamt als flüssig und zügig zu bezeichnen, jedoch nicht als aggressiv. In Bezug auf die subjektiven Tatkomponenten ist entgegen der Vorinstanz davon auszugehen, dass dem Beschuldigten lediglich grobfahrlässiges Verhalten anzulasten ist. Eine Betrachtung seiner Fahrweise im Rahmen des zweiten Rechtsüberholmanövers zeigt in Übereinstimmung mit einer Gesamtbetrachtung seiner Fahrweise anhand der Videosequenz, dass es dem Beschuldigten darum ging, sich möglichst schnell und effizient unter Beibehaltung der gewählten Geschwindigkeit und unter Ausnutzung der sich

bietenden - einschliesslich der verbotenen - Überholmöglichkeiten durch den Verkehr zu bewegen, ohne aber jemanden gefährden zu wollen oder eine Gefährdung in Kauf zu nehmen. Insgesamt ist mit Blick auf das zweite Rechtsüberholen des Beschuldigten von einem leichten Verschulden und einer angemessenen Einsatzstrafe von 15 Tagessätzen auszugehen. c) In einem zweiten Schritt hat das Kantonsgericht diese Einsatzstrafe von 15 Tagessätzen unter Einbezug des ebenfalls als grobe Verletzung der Verkehrsregeln zu würdigenden ersten Rechtsüberholens zu einer Gesamtstrafe zu erhöhen, wobei es wiederum den jeweiligen Umständen Rechnung zu tragen hat. Im Hinblick auf das erste Rechtsüberholen ist auf der Seite der objektiven Tatkomponenten zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte auf der ersten Überholspur der Autobahn fahrend an zwei auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeugen rechts vorbeigefahren ist. Dabei passten die beiden überholten Fahrzeuglenker ihre Geschwindigkeit aufgrund der signalisierten Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h an, während der Beschuldigte mit gleichbleibender Geschwindigkeit bzw. leicht verlangsamt mit einem geringen Geschwindigkeitsüberschuss gegenüber den Überholten an diesen vorbeifuhr. Durch dieses Manöver hat der Beschuldigte eine erhöhte abstrakte, aber keine konkrete Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen, zumal zur fraglichen Zeit ein normales Verkehrsaufkommen und gute Sicht-, Licht und Fahrbahnverhältnisse geherrscht haben und keine Hinweise darauf bestehen, dass der Beschuldigte andere Fahrzeugführer durch sein Fahrverhalten zu einem unbedachten eigenen Manöver veranlasst hat. Im Hinblick auf die subjektiven Tatkomponenten ist zu berücksichtigen, dass dem Beschuldigten auch hier lediglich grobfahrlässiges Verhalten anzulasten ist. Schliesslich lässt auch die Fahrweise des Beschuldigten im Rahmen des ersten Rechtsüberholmanövers darauf schliessen, dass es ihm darum ging, sich möglichst schnell und effizient durch den Verkehr zu bewegen, ohne aber jemanden gefährden zu wollen oder eine Gefährdung in Kauf zu nehmen. Insgesamt ist das Verschulden hinsichtlich des ersten Rechtsüberholens, in Übereinstimmung mit der Vorinstanz, im untersten Bereich einzuordnen, was zu einer Erhöhung der Einsatzstrafe um weitere fünf Tagessätze und somit zu einer Gesamtstrafe von 20 Tagessätzen führt. d) Im Hinblick auf die Täterkomponenten, welche die Faktoren Vorleben, persönliche Verhältnisse, Nachtatverhalten und Verhalten im Strafverfahren umfassen, bringt der Beschuldigte vor, dass er über einen guten fahrerischen Leumund und über geordnete persönliche Verhältnisse verfüge. Seine Vorstrafe aus dem Jahr 2010 stehe in keinem Zusammenhang zu den im vorliegenden Fall in Frage stehenden Delikten. Wie sich aus dem vorinstanzlichen Urteil ergibt, handelt es sich bei der Vorstrafe des Beschuldigten um ein Vergehen gegen das Waffengesetz, welches dazu führte, dass er am 6. Oktober 2010 von der Staatsanwaltschaft Jura-Porrentruy zu einer bedingt vollziehbaren Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je CHF 50.--, bei einer Probezeit von zwei Jahren, sowie zu einer Busse von CHF 200.-- verurteilt wurde. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung fallen Vorstrafen bei der Strafzumessung umso weniger ins Gewicht, je geringfügiger sie sind und je länger sie zurückliegen (BGE 121 IV 3, E. 1c/dd mit Hinweisen). Sodann ist wesentlich, ob die Vorstrafe einen anderen Bereich betrifft oder ob sie einschlägig ist (Hans Mathys , Leitfaden Strafzumessung, 2. Auflage, Basel 2019, Rz. 322 mit Verweis auf BGer 6S.199/2004 vom 27. April 2005, E. 3.3). Da die Vorstrafe in casu nicht einschlägig ist und zudem zehn Jahre zurückliegt, ist sie vorliegend nicht straf erhöhend zu berücksichtigen. Entgegen der Auffassung des Beschuldigten vermag sodann weder seine geltend gemachte berufliche Angewiesenheit auf den Führerausweis noch die Tatsache, dass das erstinstanzliche Urteil dem kantonalen Migrationsamt ohne Zuwarten der

Rechtskraftbescheinigung zugestellt wurde, eine besondere Strafempfindlichkeit zu begründen, die strafmindernd zu berücksichtigen wäre. In Ermangelung weiterer nennenswerter Umstände sind die Täterkomponenten somit insgesamt als neutral zu werten, sodass sich eine Anpassung der vorgängig definierten Strafe erübrigt. Im Ergebnis ist somit in Würdigung der relevanten persönlichen und tatbezogenen Umstände unverändert von einer angemessenen Strafe von 20 Tagessätzen auszugehen. e) In Anbetracht der dem Beschuldigten zur Last gelegten Tatbestände sowie dessen leichten Verschuldens steht ausser Frage, dass die Verurteilung wegen mehrfacher grober Verletzung der Verkehrsregeln in casu mit einer Geldstrafe zu sanktionieren ist. Die Höhe der einzelnen Tagessätze ist allerdings in Gutheissung des diesbezüglichen Antrags des Beschuldigten an seine seit Ergehen des erstinstanzlichen Urteils verschlechterte finanzielle Situation anzupassen, was zu einer reduzierten Höhe der einzelnen Tagessätze von CHF 150.-- führt. Da in casu keinerlei Hinweise für eine ungünstige Legalprognose bestehen, ist der Vollzug der Geldstrafe gemäss Art. 42 Abs. 1 StGB, in Übereinstimmung mit dem vorinstanzlichen Urteil, bedingt aufzuschieben, dies bei Anordnung der minimalen Probezeit von 2 Jahren nach Art. 44 Abs. 1 StGB. f) Abzuändern ist das angefochtene Urteil hingegen im Hinblick auf die Frage der Verbindungsbusse. Diesbezüglich ist zunächst festzuhalten, dass vorliegend kein Fall der gleichzeitigen Sanktionierung von in unechter Gesetzeskonkurrenz stehenden Übertretungs- und Vergehenstatbeständen gegeben ist, bei dem nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung zwingend eine Verbindungsbusse zu verhängen ist (vgl. Ziff. 4.1 b des vorliegenden Urteils). Vielmehr sind in casu allein Vergehen zu beurteilen, sodass die Frage, ob und wie die Strafenkombination zur Anwendung gelangt, im Ermessen des Gerichts liegt (BGer 6B_1042/2008 vom 30. April 2009, E. 2; Roland M. Schneider/Roy Garré, a.a.O., Art. 42 N 104). Obwohl vorliegend zweifelsohne ein Fall der sogenannten Schnittstellenproblematik vorliegt, bei der im Bereich der Verkehrsdelikte eine Verbindungsbusse aus generalpräventiven Überlegungen grundsätzlich angezeigt ist, hat die Berufungsverhandlung gezeigt, dass dem Beschuldigten im vorliegenden Fall kein spürbarer Denkkettel durch die Auferlegung einer Busse verabreicht werden muss. In casu ist deshalb aus spezialpräventiven Überlegungen darauf zu verzichten, einen Teil der Gesamtstrafe von 20 Tagessätzen Geldstrafe in die Form der unbedingten Busse zu kleiden. g) Gemäss den vorstehenden Erwägungen ist das angefochtene Urteil der Vorinstanz in teilweiser Gutheissung der Berufung des Beschuldigten in dem Sinne abzuändern, dass dieser zwar nach wie vor der mehrfachen groben Verletzung der Verkehrsregeln schuldig zu erklären ist, demgegenüber aber auf die Ausfällung einer Verbindungsbusse verzichtet wird, sodass das Strafmass, unter Berücksichtigung der Veränderung der finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten, auf eine bedingt vollziehbare Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je CHF 150.-- (bei einer Probezeit von zwei Jahren) reduziert wird. Die bereits rechtskräftige vorinstanzliche Verurteilung zu einer Busse von CHF 100.-- bleibt unberührt.

E. 5

Kosten Bei diesem Verfahrensausgang - indem der Beschuldigte nach wie vor der mehrfachen groben Verletzung der Verkehrsregeln schuldig erklärt, hingegen das Strafmass auf eine bedingt vollziehbare Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je CHF 150.-- sowie eine Busse in der Höhe von CHF 100.-- (bzw. im Falle schuldhafter Nichtbezahlung der Busse eine Ersatzfreiheitsstrafe von einem Tag) reduziert wird - rechtfertigt es sich nach Art. 428 Abs. 1 StPO, die ordentlichen Kosten des Berufungsverfahrens in der Höhe von CHF 3'850.-- (beinhaltend eine Gebühr von CHF 3'750.-- sowie Auslagen von CHF 100.--) im

Verhältnis von 90% (= CHF 3'465.--) zu Lasten des Beschuldigten und im Verhältnis von 10% (= CHF 385.--) zu Lasten des Staates zu verlegen. Ausserdem wird dem Beschuldigten zufolge der teilweisen Gutheissung seiner Berufung eine reduzierte pauschale Parteienschädigung in der Höhe von CHF 538.50 (CHF 500.-- pauschaler Aufwand inklusive Auslagen und CHF 38.50 Mehrwertsteuer) zu Lasten des Staates zugesprochen. Im Übrigen hat er die Kosten seines Rechtsvertreters selbst zu tragen. Gestützt auf den vorliegenden Verfahrensausgang hat das Kantonsgericht schliesslich keine Veranlassung, am Kostenentscheid der Vorinstanz eine Änderung vorzunehmen.

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