

SK-Nr. 2010/29

Urteil der 1. Strafkammer des Obergerichts des Kantons Bern,

unter Mitwirkung von Oberrichter Zihlmann (Präsident i.V.), Oberrichter Stucki und Oberrichterin Schnell sowie Kammerschreiberin Kurt

vom 22. April 2010

in der Strafsache gegen

A.

vertreten durch Fürsprecher X.

Angeschuldigter/Appellant

wegen SVG-Widerhandlung

Regeste:

Das Signal „Verzweigung 1'200m“ begründet (noch) keine Einspurstrecken im Sinne von Art. 36 Abs. 5 lit. b VRV, die ausnahmsweise ein Rechtsüberholen erlauben (E. III. 1.). In casu grobe Verkehrsregelverletzung bejaht (E. III. 2.).

Redaktionelle Vorbemerkungen:

Der Angeschuldigte fuhr auf der dreispurigen Autobahn A1 West an einem Fahrzeug, das in langsamerer Fahrt auf dem ersten Überholstreifen unterwegs war, rechts vorbei, dies obschon der zweite Überholstreifen frei gewesen wäre. Nach diesem Manöver setzte der Angeschuldigte seine Fahrt zunächst auf der Normalspur fort, um erst kurz vor der Verzweigung A1/Ost – A6/Süd auf den 1. Überholstreifen zu wechseln und auf der Autobahn A1/Ost weiterzufahren. Die Vorinstanz sprach den Angeschuldigten der groben Verkehrsregelverletzung schuldig und verurteilte ihn zu einer bedingten Geldstrafe von 10 Tagessätzen à Fr. 130.00 sowie einer Verbindungsbusse von Fr. 650.00. Dagegen erklärte der Angeschuldigte die Appellation. Die Kammer bestätigte das erstinstanzliche Urteil.

Auszug aus den Erwägungen:

(...)

III. RECHTLICHES

1. Rechtsüberholen

Gemäss Art. 35 Abs. 1 SVG ist links zu überholen, woraus sich ein Verbot des Rechtsüberholens ergibt. Als Überholen wird der Verkehrsvorgang bezeichnet, bei welchem ein Fahrzeug einen sich langsamer in gleicher Richtung bewegendem anderen Verkehrsteilnehmer links- oder rechtsseitig passiert und vor ihm die Fahrt fortsetzt. Die Bewegung des Aus- und Wiedereinbiegens gehört dabei nicht notwendig zum Begriff des Überholens und bildet auch nicht das Unterscheidungsmerkmal gegenüber dem blossen Vorbeifahren (vgl. GIGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 6. Auflage, Zürich 2002, S. 110 mit Verweisen auf BGE 95 IV 84, 104 IV 196 f., 115 IV 245, vgl. auch Entscheid des Bundesgerichts 6B_959/2009 vom 23. Februar 2010, E. 3.1.2.).

Ausnahmen statuiert Art. 36 Abs. 5 VRV, wonach der Fahrzeugführer in folgenden Fällen rechts an anderen Fahrzeugen vorbeifahren darf:

- a. beim Fahren in parallelen Kolonnen;
- b. auf Einspurstrecken, sofern für die einzelnen Fahrstreifen unterschiedliche Fahrziele signalisiert sind;
- c. auf dem Beschleunigungstreifen von Einfahrten bis zum Ende der Doppellinien-Markierung;
- d. auf dem Verzögerungstreifen von Ausfahrten.

Zur Diskussion steht vorliegend die Ausnahme gemäss lit. b (Vorbeifahren auf Einspurstrecken).

Der Verteidiger bringt vor, die Autobahn auf dem Felsenauviadukt sei dreispurig. Die Trennung A1/A6 werde frühzeitig mit dem Signal „Verzweigung 1'200m“ angekündigt. Der rechte Fahrstreifen sei vorgesehen zur Abfahrt nach rechts auf die A6 Richtung Thun-Interlaken resp. zur Ausfahrt nach dem Wankdorf. Der äusserste Fahrstreifen links sei signalisiert für die Weiterfahrt auf der A1 Richtung Zürich; der mittlere sei für beide Möglichkeiten vorgesehen. Das mache Sinn, weil sowohl die Abfahrt in Richtung A6 als auch die Weiterfahrt auf der A1 zweispurig sei. Wer auf der A6 bleiben und nicht nach der Abfahrt Richtung Wankdorf ausfahren wolle, wähle vernünftigerweise bei der Anfahrt den mittleren Fahrstreifen, und tue das möglichst frühzeitig. Dann sei auf der Abfahrt kein weiterer

Spurwechsel mehr erforderlich. Der fragliche Überholvorgang sei im Bereich des genannten Ankündigungssignals eingeleitet worden und der Angeschuldigte habe erst eine Weile danach, aber noch ca. 300m vor der Abfahrt nach der A6 auf die erste Überholspur gewechselt.

Vor diesem Hintergrund sei hier das Rechtsvorfahren resp. Rechtsvorbeifahren auf dem rechten gegenüber dem mittleren Fahrstreifen buchstäblich an der Tagesordnung. Das störe niemanden. Vielmehr werde es von allen Verkehrsteilnehmern als selbstverständlich hingenommen, zumal die Geschwindigkeitslimite von 80 km/h unverständlich sei und deshalb nur eine bescheidene Beachtung erfahre. So würden sich relativ viele Überholvorgänge ergeben. Angesichts der geschilderten Verhältnisse sei auch das Fahrverhalten des anderen Personenwagens alles andere als aussergewöhnlich. Das gleiche Fahrverhalten sei im Übrigen auch im Bereich anderer grosser Autobahnverzweigungen als allgemein üblich zu beobachten. Wenn dem so sei, sei es aber weltfremd, einfach darauf abzustellen, ob solche Vorgänge erst nach der entsprechenden Spurordnung oder auch etwas früher stattfinden würden. Der Angeschuldigte sei daher vom Vorwurf des Rechtsüberholens freizusprechen.

Wie der Angeschuldigte und sein Verteidiger geltend machten, erfolgte das rechts Vorbeifahren bereits im Bereich des Ankündigungssignals „Verzweigung 1'200m“. Fahrspuren waren noch nicht signalisiert. In Übereinstimmung mit der Vorinstanz und der Generalprokuratur kann von einer oder mehreren Fahrspuren im Sinne von Art. 36 Abs. 5 lit. b VRV vernünftigerweise erst dann die Rede sein, wenn für die einzelnen Fahrspuren unterschiedliche Fahrziele signalisiert sind. Das Signal „Verzweigung 1'200m“ kündigt lediglich an, dass in einer Entfernung von 1'200 m eine Verzweigung erfolgt. Welcher Art diese ist, wie viele und welche Fahrspuren in welche Richtung abzweigen, ist dieser Tafel nicht zu entnehmen. Der Angeschuldigte befand sich damit zur Zeit des Manövers nicht auf einer Einspurstrecke, weshalb das Rechtsvorbeifahren nicht gestattet war. Daran würde auch nichts ändern, wenn die signalisierte Geschwindigkeitslimite im entsprechenden Streckenabschnitt tatsächlich nur bescheiden eingehalten und es an der Tagesordnung stehen würde, dass rechts vorbeigefahren wird. Das kann an der gesetzlichen Ordnung nichts ändern. Tatsache ist, dass im Zeitpunkt, als der Angeschuldigte am anderen Personenwagen vorbeifuhr, dieser immer noch rechts hätte abbiegen können. Die definitiven Spuren waren noch nicht bezogen und es musste mit weiteren – im Bereich einer angekündigten Abzweigung gar mit vermehrten – Spurwechseln gerechnet werden. Dass dies auch dem Angeschuldigten bewusst war, zeigen bereits seine Aussagen, wonach er mit gewisser Vorsicht am anderen Wagen vorbeigefahren sei und darauf geachtet habe, was dieser mache. Insbesondere nahm der Angeschuldigte selber nach dem Manöver noch einen

Spurwechsel nach links vor. Er hatte also selber noch nicht definitiv eingespurt und konnte damit nicht von einer Einspurstrecke ausgehen oder davon, dass der andere Fahrer selber auf seiner Spur bleiben würde. Es kann damit auch keine Rede davon sein, dass das Rechtsvorbeifahren auf einer Einspurstrecke einfach etwas früher als erlaubt stattgefunden habe, was als „üblich“ bezeichnet werden könne. Erst der definitive Bezug der Fahrspuren macht eine Ausnahme vom Verbot des Rechtsüberholens überhaupt vertretbar. Dies geht auch aus BGE 95 IV 84, E. 2. a hervor:

Das blosse Vorhandensein mehrerer Fahrstreifen berechtigt einen Fahrer jedoch nicht, ein auf dem linken Streifen in gleicher Richtung verkehrendes Fahrzeug rechtsseits zu überholen. Wollte man der gegenteiligen Auffassung des Obergerichts folgen, so müsste auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen das Linksfahren ebenso allgemein erlaubt sein. Damit aber würde die gesetzliche Ordnung, wonach Fahrzeuge grundsätzlich rechts fahren müssen und nur links überholen dürfen, in ihr Gegenteil verkehrt. Das widerspräche zudem dem Sinn und Zweck der in Art. 8 Abs. 1 und 3 VRV enthaltenen Ausführungsvorschriften. Aus dem Vergleich dieser Vorschriften erhellt, dass das Rechtsüberholen nur erlaubt sein kann, wo gleichzeitig dem zu Überholenden das Linksfahren gestattet oder vorgeschrieben ist, der Rechtsüberholende also annehmen kann, der Linksfahrende werde seine Fahrtrichtung beibehalten. Das ist insbesondere der Fall beim Fahren in parallelen Kolonnen. Doppelkolonnen können und dürfen sich bei dichtem Verkehr und genügendem Raum (Art. 8 Abs. 2 VRV) vor allem in Städten bilden. Diesfalls darf die rechte Kolonne an der linken vorbeifahren, wenn diese vorübergehend langsamer fährt oder ins Stocken gerät. Das liegt im Interesse des Verkehrsabflusses und bedeutet bei dem naturgemäss eher langsamen Kolonnenverkehr keine besondere Gefahr. Zulässig ist das Rechtsüberholen ferner, wenn das langsamere Fahrzeug oder die langsamere Kolonne zum Abbiegen nach links eingespurt hat (Art. 35 Abs. 6 SVG). Andere Ausnahmen von der gesetzlichen Regelung können den Abs. 1 und 3 von Art. 8 VRV vernünftigerweise nicht entnommen werden.

Das Manöver des Angeeschuldigten stellte damit ein verbotenes Rechtsüberholen dar. Eine Ausnahme lag nicht vor.

2. Qualifikation als einfache oder grobe Verkehrsregelverletzung

2.1. Tatbestand

Zu prüfen bleibt, ob das beschriebene Manöver eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln darstellte und der Angeschuldigte eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorgerufen oder in Kauf genommen hat (Art. 90 Ziffer 2 SVG).

Art. 90 Ziffer 2 SVG ist objektiv erfüllt, wenn der Täter eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit abstrakt oder konkret gefährdet. Subjektiv erfordert der Tatbestand, dass dem Täter aufgrund eines rücksichtslosen oder sonst wie schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist (vgl. BGE 126 IV 192 E. 3.). Grobe Fahrlässigkeit ist immer zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist (vgl. Entscheid des Bundesgerichts 6B_959/2009 vom 13. Februar 2010 E. 3.2.1. mit Hinweis auf BGE 131 IV 133 E. 3.2.).

2.2. In concreto

2.2.1. Objektiver Tatbestand

Vorweg genommen werden kann, dass das Bundesgericht bereits mehrfach festgehalten hat, dass das Verbot des Rechtsüberholens eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschrift ist, 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 Autobahn, wo hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, stellt eine erhöht abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer dar (BGE 126 IV 192 E. 3, vgl. auch Entscheid des Bundesgerichts 6B_959/2009 vom 13. Februar 2010 E. 3.3.).

Wie sich nachfolgend zeigen wird, kann auch im vorliegenden Fall nichts anderes gelten.

Der Angeschuldigte ist nach eigenen Angaben mit ca. 90 bis 95 km/h auf der Normalspur der Autobahn rechts an einem anderen Personenwagen vorbeigefahren. Wie auch aus den Aussagen der kontrollierenden Polizistin hervorgeht, war das Verkehrsaufkommen zwar nicht gross, es war aber ausgehend von der Jahres- und Uhrzeit noch dunkel, womit die Sichtverhältnisse schlecht waren. Der Angeschuldigte war auch schneller als mit den

erlaubten 80 km/h unterwegs. Die Verzweigung war noch über einen Kilometer entfernt und die Einspurstrecken noch nicht signalisiert. Die zweite Überholspur ganz links war zudem frei. Selbst wenn der passierte Personenwagen auf dem Mittelstreifen in casu nichts vom Manöver des Angeschuldigten gemerkt hat, hat letzterer eine abstrakte Gefährdung geschaffen. Ausgehend davon, dass die Verzweigung noch ein gutes Stück entfernt und die zweite Überholspur frei war, musste der andere Fahrer nicht damit rechnen, dass er rechts überholt wurde. Wenn der Verteidiger ausführt, auf der konkreten Strecke werde grundsätzlich und konsequent die eigene Spur beibehalten und Spurwechsel würden nach amerikanischem Grundsatz „hold your line“ möglichst vermieden, ist anzufügen, dass der Angeschuldigte hier seine Spur eben gerade nicht behalten hat, sondern später auch auf die erste Überholspur gewechselt hat. Der Angeschuldigte konnte folglich nicht wissen, ob nicht auch der andere Personenwagen die Spur wieder wechseln würde, zumal noch ein Kilometer bis zur Verzweigung zurück zu legen war und von einer definitiven Einspurung nicht ausgegangen werden kann, wie das Beispiel des Angeschuldigten gerade selber zeigt. Selbst wenn auf dieser Strecke grundsätzlich die Spuren beibehalten werden, kann das Verhalten der anderen Fahrer nicht generalisiert und daraus abgeleitet werden, es habe keine abstrakte Gefährdung bestanden. Fakt ist, dass der Angeschuldigte mit einer Geschwindigkeit von mehr als den erlaubten 80 km/h bei eingeschränkten Sichtverhältnissen an einem anderen Personenwagen vorbeigefahren ist, obwohl die Spuren noch nicht definitiv bezogen waren und ein Spurwechsel gerade in Anbetracht der bevorstehenden Verzweigung nicht ausgeschlossen war. Damit hat er eine wichtige Verkehrsvorschrift in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit abstrakt gefährdet.

2.2.2. Subjektiver Tatbestand

Wie bereits ausgeführt, erfordert der subjektive Tatbestand ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Diese ist immer zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist.

Der Verteidiger führte in diesem Zusammenhang aus, es fehle an der besonderen Rücksichtslosigkeit. Zwar hätte der Angeschuldigte im konkreten Fall ohne weiteres links überholen können, aber dazu hätte er zunächst einen doppelten Spurwechsel nach links und dann einen dritten nach rechts ausführen müssen, was mit einer erheblich grösseren abstrakten Gefährdung verbunden gewesen wäre. Der Angeschuldigte habe das Manöver zudem mit der gebotenen Umsicht vorgenommen, indem er das überholte Fahrzeug genau

beobachtet habe und etwas vom Gas gegangen sei. Im Falle eines Spurwechsels des Vordermannes hätte er also ohne weiteres reagieren können.

Der Angeschuldigte führte das Manöver ganz bewusst aus. Er betonte, sich auf den anderen Wagen konzentriert und darauf geachtet zu haben, was dieser mache. Auch bei einem Personenwagen gebe es viele tote Winkel. Er habe auch nach links geschaut, da er gedacht habe, der andere Wagen könne ihn evtl. nicht sehen. Wie aus diesen Aussagen hervorgeht, wusste er um die Gefährlichkeit seines Manövers. Gerade weil ihm die Gefährlichkeit seines Manövers bewusst war und er trotzdem rechts vorbeigefahren ist, nahm er aber das damit verbundene Risiko auch in Kauf. Daran ändert auch nichts, wenn er angibt, vorsichtig gewesen zu sein. Selbst wenn ihm zugute gehalten werden kann, dass er etwas vom Gas gegangen ist, so war er nach seinen Angaben immer noch mit mindestens 90 km/h unterwegs, weshalb entgegen den Ausführungen des Verteidigers nicht davon ausgegangen werden kann, er hätte ohne weiteres noch reagieren können. Nur weil er schneller als die erlaubten 80 km/h gefahren ist, war es ihm überhaupt möglich, den anderen Fahrer zu überholen. Die überhöhte Geschwindigkeit ist ein zusätzliches Gefahrenmoment. Der Angeschuldigte hätte aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens ohne Schwierigkeiten und ohne zusätzliche Gefährdung die Spur nach links wechseln und den Opelfahrer normal links überholen können. Gerade in Anbetracht der bevorstehenden Verzweigung bestand eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, dass der andere Fahrer die Spur doch noch wechseln würde, weshalb das links Überholen auf jeden Fall die sicherere Variante gewesen wäre. Der Grund, weshalb der Angeschuldigte trotz des Bewusstseins um die Gefährlichkeit seiner Fahrweise rechts vorbeigefahren ist, dürfte allein in seiner Bequemlichkeit zu suchen sein. Gerade in Anbetracht, dass es sich nicht bloss um eine momentane Unaufmerksamkeit, sondern um eine bewusste Inkaufnahme der Gefahr aus Bequemlichkeit gehandelt hat, ist auf ein schwerwiegend verkehrswidriges Verschulden zu erkennen.

Damit hat der Angeschuldigte auch den subjektiven Tatbestand erfüllt und ist wegen grober Verkehrsregelverletzung schuldig zu sprechen.

(...)