

Hochschulstrasse 17
3001 Bern
Telefon +41 31 635 48 08
Fax +41 31 634 50 54
obergericht-straf.bern@justice.be.ch
www.justice.be.ch/obergericht

Urteil

SK 18 387

Bern, 10. April 2019

Besetzung

Oberrichter Schmid (Präsident i.V.), Oberrichterin Bratschi,
Oberrichter Aebi
Gerichtsschreiber Neuenschwander

Verfahrensbeteiligte

A. _____
v.d. Rechtsanwältin B. _____
Beschuldigte/Berufungsführerin

gegen

Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern, Maulbeerstrasse 10, Postfach 6250, 3001 Bern



Gegenstand

grobe Verletzung der Verkehrsregeln

Berufung gegen das Urteil des Regionalgerichts Bern-Mittelland
(Einzelgericht) vom 18. Juli 2018 (PEN 17 1088)

Erwägungen:

I. Formelles

1. Erstinstanzliches Urteil

Mit Urteil vom 18. Juli 2018 erkannte das Regionalgericht Bern-Mittelland (Einzelgericht; nachfolgend Vorinstanz) was folgt (pag. 125 ff.; Hervorhebungen im Original):

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 24.07.2017 auf der Autobahn A1 Ost R, Ittigen, Verzweigung Wankdorf - Verzweigung Schönbühl durch Rechtsüberholen

und in Anwendung der Art. 34aStGB (Version in Kraft bis zum 31.12.2017), Art. 42 Abs. 1 und 4, 47 StGB, Art. 35 Abs. 1, 90 Abs. 2 SVG, Art. 36 Abs. 5 VRV, Art. 426 ff. StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von 10 Tagessätzen zu CHF 170.00, ausmachend total **CHF 1'700.00**.
Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf zwei Jahre festgesetzt.
2. Zu einer **Verbindungsbusse** von **CHF 510.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf sechs Tage festgesetzt.
3. Zu den **Verfahrenskosten**, sich zusammensetzend aus Gebühren von CHF 1'700.00 und Auslagen von CHF 100.00, insgesamt bestimmt auf **CHF 1'800.00**.

Die Gebühren setzen sich zusammen aus:		
Kosten der Untersuchung	CHF	500.00
Kosten des Gerichts (inkl. schriftl. Begründung)	CHF	1'200.00
Total	CHF	1'700.00
Die Auslagen setzen sich zusammen aus:		
Kosten des Gerichts	CHF	100.00
Total	CHF	100.00
Total Verfahrenskosten	CHF	1'800.00

Wird keine schriftliche Begründung verlangt, reduziert sich die Gebühr um CHF 600.00. Die **reduzierten Verfahrenskosten** betragen damit **CHF 1'200.00**.

II.

Weiter wird verfügt:

1. Der regionalen Staatsanwaltschaft Bern-Mittelland, z.Hd. Staatsanwältin C. _____, schriftlich zu eröffnen (mit interner Post).
2. Schriftlich mitzuteilen nach Eintritt der Rechtskraft:
[Eröffnungsformel]

2. Berufung

Gegen dieses Urteil meldete A._____ (nachfolgend Berufungsführerin), vertreten durch Rechtsanwältin B._____, fristgerecht Berufung an (Berufungsanmeldung vom 24. Juli 2018, pag. 158).

Die erstinstanzliche Urteilsbegründung datiert vom 8. September 2018 (pag. 129 ff.).

In ihrer Berufungserklärung vom 2. Oktober 2018 focht die Berufungsführerin das erstinstanzliche Urteil vollumfänglich an (pag. 168 f.). Die Generalstaatsanwaltschaft verzichtete mit Schreiben vom 5. Oktober 2018 auf eine Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren (pag. 174).

3. Schriftliches Verfahren

Gegenstand des vorliegenden Berufungsverfahrens ist das Urteil eines Einzelgerichts. Art. 406 Abs. 2 lit. b der Schweizerischen Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 (StPO; SR 312.0) sieht für diesen Fall die Möglichkeit der Durchführung eines schriftlichen Verfahrens vor. Ein solches wurde von der Verfahrensleitung mit Verfügung vom 5. Oktober 2018 in Aussicht genommen (pag. 176 f.).

Nachdem sich die Berufungsführerin mit der Durchführung eines schriftlichen Berufungsverfahrens einverstanden erklärt hatte (pag. 179), reichte sie – innert zweimalig erstreckter Frist – am 16. Januar 2019 ihre Berufungsbegründung ein (pag. 208 ff.).

Mit Blick auf das schriftliche Urteil holte die Kammer von Amtes wegen einen aktuellen Strafregistrauszug (datierend vom 6. November 2018, pag. 192), einen aktuellen ADMAS-Auszug (datierend vom 22. Oktober 2018, pag. 186) und einen Bericht zu den aktuellen wirtschaftlichen Verhältnissen (datierend vom 13. November 2018, pag. 198 f.) der Berufungsführerin ein.

4. Anträge der Parteien

In ihrer Berufungsbegründung vom 16. Januar 2019 stellte die Berufungsführerin die folgenden Anträge (pag. 209):

1. A._____ sei freizusprechen von der Anschuldigung der groben Verkehrsregelverletzung, angeblich begangen am 24.07.2017 auf der Autobahn A1 Ost R, Ittigen, Verzweigung Wankdorf - Verzweigung Schönbühl.
2. A._____ sei eine Entschädigung gemäss Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO zuzusprechen.
3. Die erst- und oberinstanzlichen Verfahrenskosten seien dem Kanton Bern aufzuerlegen.

Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

5. Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer

Angesichts der vollumfänglichen Berufung durch die Berufungsführerin hat die Kammer das erstinstanzliche Urteil gesamthaft zu überprüfen. Dabei kommt ihr in Anwendung von Art. 398 Abs. 3 StPO volle Kognition zu. Aufgrund der alleinigen Berufung durch die Berufungsführerin ist oberinstanzlich eine strengere Bestrafung ausgeschlossen (Verschlechterungsverbot, Art. 391 Abs. 2 StPO).

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

6. Vorwurf gemäss Strafbefehl

Im Strafbefehl vom 13. September 2017 (pag. 28 ff.) wird der Berufungsführerin zusammengefasst vorgeworfen, auf der ersten Überholspur der Autobahn A1 Ost R zwei sich auf der zweiten Überholspur der nämlichen Autobahn befindliche Fahrzeuge rechts überholt zu haben. Durch dieses Manöver seien andere Verkehrsteilnehmer zumindest erhöht abstrakt gefährdet worden, da sie mit einem solchen Fahrverhalten nicht hätten rechnen müssen.

7. Unbestrittener und bestrittener Sachverhalt

Der Ablauf des vorliegend zu beurteilenden Manövers der Berufungsführerin ist in weiten Teilen unbestritten bzw. auf dem vorhandenen Polizeivideo nachvollziehbar. Unbestritten ist zunächst, dass die Berufungsführerin als Lenkerin des Personewagens D. _____ am 24. Juli 2017 gegen 07:55 Uhr auf der A1 West auf dem Verbindungsschenkel in Richtung Verzweigung Wankdorf fuhr. Bei dieser Verzweigung verbinden sich die zweispurige A1 West und die A6 Süd L zur neuen (bei km 0 beginnenden) A1 Ost R. Die Normalspur der A1 West bleibt auch auf der A1 Ost R die Normalspur und die Überholspur der A1 West wird zur ersten Überholspur der A1 Ost. Die Normalspur der A6 wird zur zweiten Überholspur und die Überholspur der A6 wird zur dritten Überholspur der A1 Ost welche kurz darauf abgebaut wird. Die Höchstgeschwindigkeit auf der beschriebenen Strecke beträgt durchwegs 80 km/h. Erst rund einen Kilometer nach dem Zusammenschluss (bei km 1.080) wird die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h erhöht.

Unbestritten ist weiter, dass die Berufungsführerin beim Autobahnzusammenschluss auf der ersten Überholspur daher kam und rechtsseitig an einem BMW 116D, weiss, BE _____ (nachfolgend weisser Personewagen) und einem Mercedes Sprinter, weiss, LU _____ (nachfolgend weisser Lieferwagen) vorbeifuhr. Daraufhin wechselte die Berufungsführerin von der ersten Überholspur vor den weissen Lieferwagen auf die zweite Überholspur und setzte ihre Fahrt fort. Ausserdem ist ein zweimaliges Betätigen der Bremse auf dem Video ersichtlich.

Bestritten ist dagegen, ob die Berufungsführerin während des rechtsseitigen Entlangfahrens beschleunigte und ob ihr Manöver unter den gegebenen Umständen als Rechtsüberholen im rechtlichen Sinne zu qualifizieren ist.

8. Erwägungen der Vorinstanz

Die Vorinstanz erachtete den angeklagten Sachverhalt im Wesentlichen als erstellt. Sie erwog zusammengefasst, dass zum Zeitpunkt als die Berufungsführerin zum Autobahnzusammenschluss gelangt sei, auf dem Normalstreifen der A6 (bzw. dem zweiten Überholstreifen der neuen A1) mehrere Fahrzeuge relativ dicht hintereinander unterwegs gewesen seien (weisser Personenwagen, weisser Lieferwagen, Personenwagen und Reisecar). Auch auf dem Normalstreifen der A1 rechts neben der Berufungsführerin seien mehrere Fahrzeuge dicht hintereinander gefahren (Lastwagen, Lieferwagen, Personenwagen und Lieferwagen). Auf der Spur der Berufungsführerin selber (also der ersten Überholspur der A1) sei der Verkehr dagegen weniger dicht gewesen.

Die Berufungsführerin sei zunächst rechtsseitig am weissen Personenwagen, welcher sich auf der zweiten Überholspur befunden habe, vorbeigefahren. Dieses Manöver habe vor dem Ende der Sicherheitslinie begonnen. Nach dem Autobahnzusammenschluss und damit nach der Aufhebung der Sicherheitslinie habe sich die Berufungsführerin bereits leicht versetzt vor dem weissen Personenwagen befunden. Darauf habe die Berufungsführerin kurz abgebremst, sei aber nach wie vor mit mehr als den erlaubten 80 km/h unterwegs gewesen. Im Anschluss habe der sich vor dem weissen Lieferwagen befindliche Reisecar die zweite Überholspur freigegeben und auf die Spur der Berufungsführerin gewechselt; die Berufungsführerin sei zu diesem Zeitpunkt noch leicht versetzt hinter dem weissen Lieferwagen unterwegs gewesen. Im weiteren Verlauf habe die Berufungsführerin ihr Fahrzeug beschleunigt, sei rechts am Lieferwagen vorbeigefahren, habe den Blinker gesetzt und anschliessend einen Spurwechsel auf die zweite Überholspur vollzogen. Fast zeitgleich habe auch der weisse Lieferwagen den Blinker gesetzt und von der zweiten auf die erste Überholspur gewechselt.

Im Ergebnis, so die Vorinstanz, könne das Verhalten der Berufungsführerin nicht anders gedeutet werden, als dass sie den weissen Lieferwagen «noch rasch rechts habe überholen wollen», um sich vor diesen auf die zweite Überholspur einzugliedern und ihr Tempo nicht demjenigen des langsameren Reisecars anpassen zu müssen.

9. Vorbringen der Berufungsführerin

Für die Berufungsführerin brachte Rechtsanwältin B._____ zunächst vor, von der im Polizeivideo angezeigten Geschwindigkeit lasse sich nicht auf die von der Berufungsführerin gefahrene Geschwindigkeit schliessen. Die Tempogestaltung vor dem besagten Autobahnzusammenschluss dürfe sodann nicht in die Beurteilung einfließen, da allfällige Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht Verfahrensthema seien.

Zum Manöver führte Rechtsanwältin B._____ zusammengefasst aus, der Schluss der Vorinstanz, dass die Berufungsführerin beschleunigt habe, als sie nach dem Ende der Sicherheitslinie rechts am weissen Lieferwagen vorbeigefahren sei, sei falsch. Die Berufungsführerin habe bereits mit einem höheren Tempo zu den auf der zweiten Überholspur fahrenden Fahrzeugen aufgeschlossen. In der Folge habe sie zwar noch zweimal gebremst, sei aber trotzdem weiter mit einer höheren

Geschwindigkeit unterwegs gewesen als der weisse Personenwagen und der weisse Lieferwagen und sei darum an diesen «entlanggefahren». Beachtlich sei für die Beurteilung des Falles weiter, dass sowohl auf der zweiten Überholspur als auch auf dem Normalstreifen Kolonnenverkehr geherrscht habe und die Abstände zwischen den einzelnen Fahrzeugen (insbesondere dem weissen Personenwagen und dem weissen Lieferwagen) sehr klein gewesen seien. Die von der Berufungsführerin befahrene erste Überholspur sei dagegen kaum befahren gewesen.

Der Berufungsführerin habe ein sehr kurzes Zeitintervall zur Verfügung gestanden, um die Gesamtsituation zu überblicken und angemessene Massnahmen (Bremsen, Vorbeifahren) zu treffen; dies immer im Bemühen, den Verkehrsfluss nicht durch ein unnötiges und gefährliches Bremsen zu stören. Hätte nämlich die Berufungsführerin gebremst, hätten auch die Verkehrsteilnehmer auf der Normalspur ihr Tempo verringern müssen.

10. Beweiswürdigung der Kammer

10.1 Allgemeine Grundlagen der Beweiswürdigung

Für die allgemeinen Grundlagen zur Beweiswürdigung kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (S. 6 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 134).

10.2 Beweismittel

Auch für die Zusammenfassung der massgeblichen Beweismittel ist vorab auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz zu verweisen (S. 7 ff. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 135 ff.). Es sind dies in objektiver Hinsicht der Anzeigerapport vom 28. Juli 2018 (pag. 1 ff.) und die von der Polizei zur Verfügung gestellte ViDistA-Aufnahme (pag. 50). In subjektiver Hinsicht sind es die von der Berufungsführerin anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung gemachten Aussagen (pag. 108 ff.).

Die Kammer geht im Rahmen der Beweiswürdigung direkt auf die erwähnten Beweismittel ein, soweit sie für die Beurteilung des Falles relevant erscheinen.

10.3 Zur Tempogestaltung der Berufungsführerin

10.3.1 Vor dem Autobahnzusammenschluss

Das von der Polizei erstellte Video der besagten Fahrt beginnt bereits vor dem fraglichen Autobahnzusammenschluss. Die damals in einem mit Video ausgerüsteten Zivilfahrzeug patrouillierenden Polizeibeamten E._____ und F._____ begründen den Beginn der Filmaufnahme in ihrem Anzeigerapport vom 28. Juni 2017 damit, dass sie von der Berufungsführerin «in rasanter Fahrt» überholt worden seien und sie eine Geschwindigkeitsüberschreitung vermutet hätten (pag. 2). Tatsächlich ist auf dem ersten Abschnitt des Videos ersichtlich, wie das Polizeiauto ab Zeitindex 7:54:00 bis 7:54:08 kontinuierlich von 86 km/h bis auf 95 km/h beschleunigt und die sich weiter vorne befindliche Berufungsführerin zunehmend Abstand gewinnt. Auch wenn sich – wie von der Berufungsführerin zutreffend ausgeführt – nicht sagen lässt, mit welcher Geschwindigkeit die Berufungsführerin zu diesem Zeitpunkt fuhr, lassen die Aufnahmen keine Zweifel daran, dass sie die auf

dem Streckenabschnitt geltende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h deutlich überschritt. Da der Berufungsführerin aber keine Geschwindigkeitsüberschreitung vorgeworfen wird, ist dieser Umstand für die weitere Beurteilung des Falles nicht von Bedeutung. Immerhin kann festgehalten werden, dass der Terminus «rasant» gemäss Anzeigerapport (pag. 2) nicht aus der Luft gegriffen ist und sich die Berufungsführerin auch kurz vor dem Zusammenschluss schneller fortbewegt hat, als die Fahrzeuge auf dem Normalstreifen, der späteren zweiten Überholspur und ihrer eigenen Fahrspur. Dabei ist kein Grund ersichtlich, weswegen sich alle anderen Fahrzeuge nicht der erlaubten Höchstgeschwindigkeit entsprechend fortbewegt haben sollten.

10.3.2 Passieren des weissen Personenwagens

Kurz vor dem Autobahnzusammenschluss hat das Polizeiauto im Video zur Berufungsführerin aufgeschlossen und fährt mit einer konstanten Geschwindigkeit von 107/108 km/h hinter ihr um die Kurve (Zeitindex 7:54:44 bis 7:54:47). Nach Abschluss der lang gezogenen Kurve rücken links die Verkehrsteilnehmer der A6 ins Blickfeld (weisser Personenwagen, weisser Lieferwagen, Personenwagen und Reisericar). Im Bereich des Bogens, der die Geschwindigkeitsbegrenzung in Erinnerung ruft (80 km/h), betätigt die Berufungsführerin ein erstes Mal die Bremse (Zeitindex 7:54:47 bis 7:54:50), offensichtlich weil sie im Begriff war, auf einen langsameren Verkehrsteilnehmer, der dann einen Spurwechsel auf die Normalspur tätigt, aufzuschliessen (Zeitindex 7:54:48).

Auch nach diesem Bremsmanöver ist die Berufungsführerin mit einer höheren Geschwindigkeit unterwegs, als die von links auf den Zusammenschluss zufahrenden Verkehrsteilnehmer, so dass sie sich nach Ende der ausgezogenen Sicherheitslinie bereits leicht versetzt vor dem weissen Personenwagen befindet (Zeitindex 7:54:50 bis 7:54:54). Weiter ist ersichtlich, wie der Reisericar einen Spurwechsel von der zweiten auf die erste Überholspur der A1 Ost einleitet (vgl. dazu die Standbilder auf S. 9 unten und S. 10 oben der erstinstanzlichen Urteilbegründung, pag. 137 f.), was die Berufungsführerin zum zweiten Betätigen des Bremspedals veranlasst. Die Geschwindigkeit der Berufungsführerin lässt sich für diesen Abschnitt anhand der Anzeige im Polizeivideo auf zwischen 90 und 95 km/h bestimmen.

10.3.3 Passieren des weissen Lieferwagens

Während die Berufungsführerin nach dem Ende der Sicherheitslinie den weissen Personenwagen vollständig hinter sich lässt, leitet sie, wie erwähnt, ein zweites Bremsmanöver ein (Zeitindex 7:54:54 bis 7:54:56). Dieses führt dazu, dass sie ihre Geschwindigkeit dem Tempo angleicht, das auch auf der zweiten Überholspur gefahren wird – so bewegt sie sich für einige Sekunden konstant parallel zur Lücke zwischen dem weissen Personenwagen und weissen Lieferwagen fort (Zeitindex 7:54:56 bis 7:55:00). Gleichzeitig ist erkennbar, wie der Reisericar seinen Spurwechsel vollendet und sich vor der Berufungsführerin auf der ersten Überholspur eingliedert. Das Polizeiauto, welches kurz nach Abschluss der Sicherheitslinie auf die zweite Überholspur wechselt, bremst in der Zwischenzeit von einer Geschwindigkeit von 91 km/h auf 83 km/h ab und reiht sich hinter dem weissen Personenwagen ein (Zeitindex 7:54:54 bis 7:55:02).

Nachdem die Berufungsführerin (wie soeben erwähnt) für einige Sekunden mit einer den Fahrzeugen auf der zweiten Überholspur angeglichenen Geschwindigkeit unterwegs war, bewegt sie sich ab Zeitindex 7:55:00 wieder mit einem vergleichsweise höheren Tempo fort und lässt auch den weissen Lieferwagen zügig hinter sich. Unmittelbar nach dem Passieren des weissen Lieferwagens wechselt die Berufungsführerin auf die zweite Überholspur und schickt sich an, den Reisecar zu überholen. Wie von der Vorinstanz zutreffend ausgeführt und anders als von der Verteidigung dargestellt, geht das vergleichsweise höhere Tempo der Berufungsführerin nach dem Parallelfahren auch nach Ansicht der Kammer nicht auf einen Abfall der Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer auf der zweiten Überholspur zurück, sondern rührt von einer Beschleunigung der Berufungsführerin her. Dies ergibt sich aus dem vorhandenen Bildmaterial klar: Zunächst leuchten während des gesamten Manövers zu keinem Zeitpunkt Bremslichter der sich auf der zweiten Überholspur befindlichen Fahrzeuge auf, was ein Bremsen ihrerseits ausschliesst. Auch verkehrstechnische Gründe, die zu einem Bremsmanöver oder einer Geschwindigkeitsreduktion hätten Anlass geben können, sind aus dem Video nicht ersichtlich. Unmittelbar gegen Ende der Phase, in welcher sich die Berufungsführerin parallel zu den Verkehrsteilnehmern auf der zweiten Überholspur fortbewegt, hat auch das Polizeifahrzeug auf den weissen Personenwagen aufgeschlossen und ist mit einer Geschwindigkeit von 84 km/h unterwegs (Zeitindex 7:55:00). In der Folge bleiben sowohl der Abstand zwischen dem weissen Lieferwagen und dem weissen Personenwagen, als auch jener zwischen dem weissen Personenwagen und dem Polizeiwagen in etwa konstant, wobei sich letzter mit einer Geschwindigkeit von durchwegs 83/84 km/h fortbewegt. Der in Bezug auf das Polizeifahrzeug grösser werdende Abstand der Berufungsführerin und ihr damit verbundenes höheres Tempo geht also eindeutig auf eine Beschleunigung ihrerseits zurück (am Zeitindex 7:55:00). Anhand der Geschwindigkeit des Polizeifahrzeugs lässt sich überdies sagen, dass die Berufungsführerin während des rechtsseitigen Passierens des weissen Lieferwagens mit einer Geschwindigkeit von deutlich über 84 km/h unterwegs war. Unmittelbar nach dem Passieren des Lieferwagens blinkt die Berufungsführerin gegen links, wechselt auf die zweite Überholspur und überholt den Reisecar. Nachdem die Berufungsführerin den Lieferwagen passiert hat und links blinkt, blinkt dieser nach rechts und wechselt auf die erste Überholspur.

Soweit sowohl die Vorinstanz als auch die Berufungsführerin gestützt auf die Videoaufnahmen Berechnungen zu den Abständen zwischen den verschiedenen involvierten Fahrzeugen anstellten (insb. S. 11 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung und S. 9 ff der Berufungsbegründung), erachtet die Kammer diese Angaben aufgrund der Kameraperspektive als mehr oder weniger grobe Schätzungen, die in dieser Form nicht geeignet sind, Massgebliches zur Beweiswürdigung beizutragen. Zudem sind sie für die Beurteilung des Manövers der Berufungsführerin nach Ansicht der Kammer bloss von untergeordneter Bedeutung.

Gleiches kann auch für die Aussagen der Berufungsführerin in erster Instanz gesagt werden. Dort brachte sie nämlich zusammengefasst lediglich vor, während der gesamten Fahrt keine ausserordentliche Situation wahrgenommen zu haben. Auch nach der Sichtung des Videos könne sie nicht nachvollziehen, was sie falsch gemacht habe (pag. 108 ff; bzw. S. 12 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung).

10.4 Zur Entwicklung der Verkehrssituation beim Autobahnzusammenschluss

Zum Zeitpunkt, als die Berufungsführerin auf dem Verbindungsschenkel in Richtung Verzweigung Wankdorf fährt (ab Zeitindex 7:54:20), hat es ausser ihr nur wenige Verkehrsteilnehmer auf dem Autobahnabschnitt. Erst als die je zwei Fahrspuren der A1 West und der A6 zu den neu drei Spuren der A1 Ost zusammengeführt werden, kommt es zu einer Verdichtung des Verkehrs (ab Zeitindex 7:54:50). So sind die Fahrzeuge sowohl links auf der zweiten Überholspur, als auch rechts auf der Normalspur kurzzeitig mit relativ geringem Abstand hintereinander unterwegs. Die Fahrspur der Berufungsführerin ist bis zu den Spurwechseln des schwarzen Personenwagens gegen rechts und des Reisecars weitgehend frei von Verkehrsteilnehmern. Als sich die Berufungsführerin anschickt, den Reisecar zu überholen und die geltende Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h erhöht wird, kann die Verkehrsdichte bereits wieder als locker bezeichnet werden (ab Zeitindex 7:55:13).

10.5 Erstellter Sachverhalt

Nach dem Gesagten erachtet es die Kammer ergänzend zum unbestrittenen Sachverhalt als erstellt, dass sich die Berufungsführerin auf der ersten Überholspur mit einer höheren Geschwindigkeit auf den Autobahnzusammenschluss zubewegte, als die von links auf der späteren zweiten Überholspur zufahrenden Verkehrsteilnehmer. Trotz eines ersten Bremsmanövers fuhr sie so rechtsseitig am weissen Personenwagen vorbei und befand sich nach Ende der Sicherheitslinie bereits leicht versetzt vor diesem Fahrzeug. Ihre Geschwindigkeit betrug zu diesem Zeitpunkt ca. zwischen 90 und 95 km/h. Durch ein weiteres Bremsmanöver verlangsamte die Berufungsführerin ihre Fahrt und bewegte sich für einige Sekunden mit konstanter, in etwa der geltenden Höchstgeschwindigkeit entsprechender Geschwindigkeit parallel zur Lücke zwischen dem weissen Personen- und dem weissen Lieferwagen auf der zweiten Überholspur fort. Daraufhin, mithin kurz nachdem der Reisecar einen Spurenwechsel von der zweiten auf die erste Überholspur beendet hatte, beschleunigte die Berufungsführerin ihr Fahrzeug, fuhr rechtsseitig am weissen Lieferwagen vorbei und reihte sich vor diesem auf die zweite Überholspur ein, während dieser auf die erste Überholspur wechselte.

Während auf dem Verbindungsschenkel in Richtung Verzweigung Wankdorf noch lockerer Verkehr herrschte, waren Fahrzeuge im Bereich des Zusammenschlusses sowohl auf der (linken) zweiten Überholspur als auch auf der (rechten) Normalspur mit relativ geringem Abstand hintereinander unterwegs. Die Fahrspur der Berufungsführerin war bis zum Spurwechsel des Reisecars weitgehend frei von Verkehrsteilnehmern. Mit dem Spurwechsel des Reisecars löste sich die kurzzeitige Verkehrsverdichtung auf und das Verkehrsaufkommen kann für den darauffolgenden Abschnitt wieder als eher schwach bezeichnet werden.

III. Rechtliche Würdigung

11. Zum Verbot des Rechtsüberholens

11.1 Grundlagen

Die Vorinstanz ist auf die massgebenden Bestimmungen eingegangen. Auf ihre zutreffenden Erwägungen (S. 17 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 145 f.) ist vorab zu verweisen.

Zusammengefasst ist nach Art. 35 Abs. 1 SVG links zu überholen, woraus ein Verbot des Rechtsüberholens folgt. Von einem Überholvorgang ist auszugehen, wenn ein Fahrzeug ein in gleicher Richtung vorausfahrendes einholt, an ihm vorbeifährt und vor ihm die Fahrt fortsetzt, wobei weder das Ausschwenken noch das Wiedereinbiegen eine notwendige Voraussetzung des Überholens bildet (BGE 133 II 58 E. 4, übersetzt in Pra 96 [2007] Nr. 107). Eine Ausnahme vom Verbot des Rechtsüberholens sieht Art. 8 Abs. 3 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) allgemein und Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV auf 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 133 II 58 E. 4 S. 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 mit Hinweisen).

11.2 Entwicklung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zum Kolonnenverkehr

In BGE 142 IV 93 präzierte das Bundesgericht den Begriff des Kolonnenverkehrs und der damit verbundenen Gefahrenbewertung unterschiedlicher Geschwindigkeiten auf einzelnen Fahrspuren. An der Unterscheidung zwischen dem grundsätzlichen Verbot, (auf Autobahnen) rechts zu überholen, und dem erlaubten Rechtsvorfahren, hielt es dagegen fest (BGE 142 IV 93 E. 4.1).

Im Einzelnen erwog das Bundesgericht, aufgrund des immer mehr verbreiteten notorischen Linksfahrens auf Autobahnen komme es – gerade zu Stosszeiten – auf der (linken und mittleren) Überholspur häufig zu dichterem Verkehr als auf der Normalspur. Die Folge sei, dass es auf der Überholspur regelmässig zum sogenannten Handorgeleffekt komme, während der Verkehr auf der Normalspur flüssig und bei konstanter Geschwindigkeit schneller fliesse bzw. schneller fließen könnte. Bei derartigen Verkehrssituationen habe die Beurteilung, ob Kolonnenverkehr vorliege, anhand des konkreten Gesamtverkehrsaufkommens, das sich dem Fahrzeuglenker biete, zu erfolgen und dürfe nicht ausschliesslich auf einem Vergleich der Fahrzeugabstände auf den jeweiligen Fahrbahnen basieren. Die Ausnahmeregelung in Art. 8 Abs. 3 Satz 1 VRV müsse auch für einen auf der Normalspur zirkulierenden Fahrzeuglenker gelten, der in einer solchen Situation mit konstanter Geschwindigkeit (passiv) rechts vorbeifahre. Eine bei Kolonnenverkehr auf der Nor-

malspur zirkulierende Fahrzeuglenkerin sei mit anderen Worten nicht gehalten, auf eine Geschwindigkeitsreduzierung der Fahrzeuge auf der Überholspur mit einem eigenen Abbremsen zu reagieren (BGE 142 IV 93 E. 4.2.1).

11.3 Einordnung des Manövers der Berufungsführerin

Der vorliegend zu beurteilende Fall unterscheidet sich nach Ansicht der Kammer wesentlich von der Situation, in welcher gemäss neuer bundesgerichtlicher Rechtsprechung auf der Autobahn (passiv) rechts an einem anderen Verkehrsteilnehmer vorbeigefahren werden darf.

Zunächst kann das Verhalten der Berufungsführerin nicht als passiv bezeichnet werden. Sie beschränkte sich nicht bloss darauf, nicht auf die langsameren Fahrzeuge der zweiten Überholspur zu reagieren. Gemäss dem Beweisergebnis beschleunigte sie ihr Fahrzeug vielmehr (aktiv), um sich vor dem weissen Lieferwagen auf die zweite Überholspur einzugliedern, nachdem sie zuvor für einige Sekunden mit ähnlicher Geschwindigkeit parallel zu diesem auf der ersten Überholspur unterwegs gewesen war.

Die Verkehrssituation kann insofern als speziell bezeichnet werden, als sich das Manöver im Bereich eines Autobahnzusammenschlusses ereignete. Auch dort gelten nach dem Ende der Sicherheitslinie die allgemeinen Überholregeln für mehrspurige Strassen bzw. Autobahnen (Urteil des Bundesgerichts 6B_2011 vom 1. Juni 2011 E. 2.5). Dass es im Bereich von Autobahnzusammenschlüssen kurzzeitig zu einer Verdichtung des Verkehrs kommen kann, ist vor dem Hintergrund des regelmässig mit dem Zusammenschluss verbundenen Spurabbaus nicht ungewöhnlich. Auch vorliegend verdichtete sich der Verkehr, als die je zwei Spuren der A1 West und der A6 zu den neu drei Spuren der A1 Ost zusammengeführt wurden. Während die Fahrspur der Berufungsführerin (bis zum Spurwechsel des Reisecars) nach wie vor frei von Verkehr war, zirkulierten sowohl links, als auch rechts neben ihr je drei Fahrzeuge mit relativ geringem Abstand hintereinander. Diese kurzzeitige Verdichtung löste sich aber wieder auf, als der Reisecar die zweite Überholspur freigab und sich vor der Berufungsführerin auf der ersten Überholspur einreichte. Zum Zeitpunkt des rechtsseitigen Vorbeifahrens am weissen Lieferwagen bestand somit keine Situation, in welcher Kolonnenverkehr herrschte und die Fahrzeuge auf der zweiten Überholspur faktisch nicht mehr schneller vorangekommen wären als diejenigen auf der ersten Überholspur (BGE 142 IV 93 E. 4.2.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_127/2017 vom 23. Juni 2017 E. 2). Entscheidend gegen ein rechtsseitiges Vorbeifahren im Kolonnenverkehr spricht sodann, dass bereits die Fahrzeuge auf der zweiten Überholspur nach den Feststellungen der Kammer mit einer Geschwindigkeit von konstant ca. 83/84 km/h (und damit im Bereich der geltenden Höchstgeschwindigkeit) unterwegs waren und die Berufungsführerin damit über die geltende Höchstgeschwindigkeit beschleunigt haben musste, um den weissen Lieferwagen einzuholen und hinter sich zu lassen.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass für die Berufungsführerin keine verkehrstechnische Notwendigkeit bestand, sich vor dem weissen Lieferwagen einzuordnen. Vielmehr wäre es ihr ohne Weiteres möglich gewesen, nicht zu beschleunigen, die Fahrzeuge auf der zweiten Überholspur an sich vorbeiziehen zu lassen,

und sich hinter dem zivilen Polizeifahrzeug auf der zweiten Überholspur einzureihen. Dies hätte aber bedingt, dass sie für eine gewisse Zeitspanne auf der ersten Überholspur verblieben und ihre Geschwindigkeit der (etwas tieferen) Geschwindigkeit des vor ihr fahrenden Reisecars angeglichen hätte. Wie bereits von der Vorinstanz erwogen, lässt sich das Verhalten der Berufungsführerin auch nach Ansicht der Kammer in der konkreten Situation nicht anders deuten, als dass sie das Sich-Einreihen hinter dem Reisecar (bzw. den damit verbundenen Zeitverlust) gerade verhindern wollte, weshalb sie beschleunigte und «noch schnell» rechts am weissen Lieferwagen vorbeifuhr, bevor sie sich vor diesem einreichte, um den Reisecar überholen zu können.

Das rechtsseitige Entlangfahren am weissen Lieferwagen ist in dieser Situation nicht als Rechtsvorbeifahren, sondern als (klassisches) Rechtsüberholen zu qualifizieren.

12. Zur groben Verkehrsregelverletzung

12.1 Grundlagen

Nach Art. 90 Abs. 2 SVG wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. In objektiver Hinsicht setzt die Annahme einer groben Verkehrsregelverletzung eine ernsthafte Gefährdung der Verkehrssicherheit voraus. Dabei genügt eine erhöhte 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 142 IV 93 E. 3.1; 131 IV 133 E. 3.2 je mit Hinweisen).

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

12.2 Subsumtion

Das Verbot des Rechtsüberholens ist eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschrift, deren Missachtung eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit mit beträchtlicher Unfallgefahr nach sich zieht und daher objektiv schwer wiegt. Wer auf Autobahnen fährt, muss sich darauf verlassen können, nicht plötzlich rechts überholt zu werden. Das Rechtsüberholen auf der Autobahn, auf der hohe

Geschwindigkeiten gefahren werden, stellt eine erhöhte abstrakte Gefährdung dar (BGE 142 IV 93 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_1423/2017 vom 9. Mai 2018 E. 2.1.2 je mit Hinweisen). Dies gilt für den vorliegend zu beurteilenden Fall ganz besonders. Aufgrund des Rechtsfahrgebots auf mehrspurigen Strassen hatte die Berufungsführerin damit zu rechnen, dass von der A6 herkommende Fahrzeuge nach dem Ende der Sicherheitslinie, d.h. am Ort wo das rechtseitige Überholen nicht gestattet war, auf den weiter rechts liegenden Streifen wechseln könnten (so auch im Urteil des Bundesgerichts 6B_211/2011 vom 1. Juni 2011 E. 3.3). Ein solches Manöver lag vorliegend zumindest für langsamere Fahrzeuge, die sich vom ehemaligen Normalstreifen der A6 auf den neuen Normalstreifen der A1 begeben wollten, nahe und wurde vom weissen Lieferwagen auch – unmittelbar nachdem er von der Berufungsführerin rechts überholt worden war – tatsächlich vollzogen.

Das Ziel der Berufungsführerin lag nicht in einer Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer. Dennoch setzte sie diese mit ihrem Manöver einer erhöhten abstrakten Gefahr aus und handelte so (unbewusst) fahrlässig. Indem sie ihre Geschwindigkeit aufgrund des Spurwechsels des Reisecars zunächst den Fahrzeugen auf der zweiten Überholspur anglich, sich daraufhin aber entschloss, zu beschleunigen und die sich ihr bietende Lücke zwischen dem weissen Lieferwagen und dem Reisecar zu nutzen, fuhr sie bewusst und in Kenntnis des Verbots des Rechtsüberholens rechts am weissen Lieferwagen vorbei. Wie bereits erwähnt (Ziff. 11.3 hiervor), wäre es der Berufungsführerin ohne Weiteres möglich gewesen, ihre Geschwindigkeit weiterhin dem vor ihr fahrenden Reisecar anzupassen, die Fahrzeuge auf der zweiten Überholspur passieren zu lassen, um sich später hinter ihnen auf der entsprechenden Spur einzugliedern. Ihr Verhalten erfüllt damit nach Ansicht der Kammer auch die bei Fahrlässigkeit in subjektiver Hinsicht vorausgesetzte Rücksichtslosigkeit.

Nichts am Gesagten ändert das Vorbringen der Berufungsführerin, wonach die Motion von Nationalrat Thierry Burkhardt sowohl vom National- als auch vom Ständerat mit grosser Mehrheit angenommen und der Bundesrat – der die Motion unterstütze – damit beauftragt worden sei, Art. 36 Abs. 5 VRV so anzupassen, dass das Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen generell zugelassen werde. So ist bis dato nicht klar, welche Form eine allfällige Umsetzung dieses Anliegens annehmen würde (dazu Urteil des Bundesgerichts 1C_650/2017 vom 28. März 2018 E. 2.5). Es ist weiter nicht davon auszugehen, dass das aktive Rechtsüberholen generell als rechtmässiges Verhalten ins Gesetz aufgenommen wird.

Ebenfalls unbehelflich ist der Einwand der Berufungsführerin, ihr Manöver habe den Verkehrsfluss gefördert und erscheine ihr auch im Nachhinein nicht als unzulässiges Rechtsüberholen. Massgebend ist nicht die Ansicht der Berufungsführerin, sondern die nach Überzeugung der Kammer vorliegende erhöhte abstrakte Gefährdung, die mit dem konkreten Manöver geschaffen wurde. Auch eine (geringfügige) Steigerung des Verkehrsflusses vermag eine erhöhte abstrakte Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer nicht zu rechtfertigen. Inwiefern die Berufungsführerin mit ihrem Manöver gar eine kritische Situation vermieden haben könnte (S. 16 der Berufungsbegründung), ist nicht ersichtlich.

Nach dem Gesagten erachtet die Kammer sowohl den objektiven als auch den subjektiven Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG als erfüllt und die Berufungsführerin ist der groben Verkehrsregelverletzung schuldig zu sprechen.

IV. Strafzumessung

13. Allgemeine Grundlagen der Strafzumessung

Für die allgemeinen Grundlagen der Strafzumessung kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz (S. 22 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 150 f.) verwiesen werden.

14. Konkrete Strafzumessung

Die Vorinstanz ist auf die massgeblichen Tat- und Täterkomponenten eingegangen und hat die Strafe unter Berücksichtigung des Referenzsachverhalts in den Richtlinien des Verbands Bernischer Richterinnen und Richter, Staatsanwältinnen und Staatsanwälte (VBRS-Richtlinien) auf 13 Tagessätze Geldstrafe festgesetzt. Dies ist nicht zu beanstanden und oberinstanzlich zu bestätigen (S. 24 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 152 f.).

Was die Berechnung der Höhe des Tagessatzes angeht, haben sich die persönlichen und finanziellen Verhältnisse der Berufungsführerin seit dem erstinstanzlichen Urteil nicht verändert. Sie verdient monatlich nach wie vor CHF 6'000.00 (zuzüglich 13. Monatslohn), ist verheiratet und hat weder Schulden noch Vermögen (pag. 108 f. i.V.m. pag. 198 f.). Auch für die Berechnung des Tagessatzes kann daher auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (S. 25 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 153). Nicht zu beanstanden ist insbesondere der von der Vorinstanz für das mutmasslich hohe Einkommen ihres Ehemannes aufgerechnete Zuschlag.

Weiter hat die Vorinstanz zutreffend ausgeführt, weshalb die Strafe zwar grundsätzlich aufzuschieben, vorliegend aufgrund der Spürbarkeit der Sanktion aber mit einer unbedingten Busse zu verbinden ist (S. 25 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 153 f.). Um sicherzustellen, dass der Verbindungsstrafe nicht eine lediglich symbolische Bedeutung zukommt, ist der unbedingt auszusprechende Teil der Strafe bei drei Strafeinheiten und damit leicht über der allgemeinen Obergrenze von 20% festzusetzen (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4). Die von der Vorinstanz irrtümlicherweise auf sechs Tage festgesetzte Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall des schuldhaften Nichtbezahlens (Ziff. I.2 des erstinstanzlichen Dispositivs i.V.m. S. 26 des erstinstanzlichen Motivs, pag. 154) wird oberinstanzlich auf drei Tage festgesetzt.

15. Fazit

Insgesamt ist die Berufungsführerin damit zu einer bedingten Geldstrafe von 10 Tagessätzen à CHF 170.00, ausmachend total CHF 1'700.00 zu verurteilen. Weiter hat sie eine unbedingte Verbindungsbusse von CHF 510.00 zu bezahlen,

wobei die Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall eines schuldhaften Nichtbezahlens auf drei Tage festgesetzt wird.

V. Kosten und Entschädigung

Die beschuldigte Person trägt die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO haben die Parteien die Kosten des Rechtsmittelverfahrens nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens zu tragen.

Die Berufungsführerin unterliegt im oberinstanzlichen Verfahren und wird wegen grober Verkehrsregelverletzung verurteilt. Folglich hat sie sowohl die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 1'800.00, als auch die oberinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 2'000.00, zu tragen.

Zufolge ihrer Verurteilung ist der Berufungsführerin keine Entschädigung auszurichten.

VI. Dispositiv

Die 2. Strafkammer erkennt:

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 24. Juli 2017 auf der Autobahn A1 Ost R in Ittigen, Verzweigung Wankdorf - Verzweigung Schönbühl durch Rechtsüberholen

und in Anwendung der
aArt. 34, 42 Abs. 1 und 4, Art. 47, 106 StGB
Art. 35 Abs. 1, 90 Abs. 2 SVG
Art. 8 und 36 Abs. 5 VRV
Art. 426 Abs. 1 und 428 Abs. 1 StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von **10 Tagessätzen zu CHF 170.00**, ausmachend total **CHF 1'700.00**.
Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf zwei Jahre festgesetzt.
2. Zu einer **Verbindungsbusse** von **CHF 510.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf drei Tage festgesetzt.
3. Zu den **erstinstanzlichen Verfahrenskosten** (Gebühren von CHF 1'700.00, Auslagen CHF 100.00) bestimmt auf **CHF 1'800.00**.
4. Zu den **oberinstanzlichen Verfahrenskosten**, bestimmt auf **CHF 2'000.00**.

II.

Zu eröffnen:

- der Berufungsführerin, v.d. Rechtsanwältin B. _____
- der Generalstaatsanwaltschaft

Mitzuteilen:

- der Vorinstanz
- der Koordinationsstelle Strafregister (nur Dispositiv; nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist oder Entscheid der Rechtsmittelbehörde)
- der Kommission für Administrativmassnahmen im Strassenverkehr des Kantons Freiburg (nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist oder Entscheid der Rechtsmittelbehörde)

Bern, 10. April 2019

Im Namen der 2. Strafkammer

Der Präsident i.V.:

Oberrichter Schmid

Der Gerichtsschreiber:

Neuenschwander

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung der schriftlichen Begründung beim Bundesgericht, Av. du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in Strafsachen gemäss Art. 39 ff., 78 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110) geführt werden. Die Beschwerde muss den Anforderungen von Art. 42 BGG entsprechen.