

Hochschulstrasse 17
Postfach
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 18 489

Bern, 5. Juni 2019

Besetzung

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

Verfahrensbeteiligte

A. _____
v. d. Rechtsanwalt B. _____
Beschuldigter/Berufungsführer

gegen

Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern, Nordring 8,
3013 Bern



Gegenstand

Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz

Berufung gegen das Urteil des Regionalgerichts Bern-Mittelland
(Einzelgericht) vom 12. September 2018 (PEN 18 109)

Erwägungen:

I. Formelles

1. Erstinstanzliches Urteil

Mit Urteil vom 12. September 2018 erkannte das Regionalgericht Bern-Mittelland (Einzelgericht; nachfolgend Vorinstanz) was folgt (pag. 93 ff.; Hervorhebungen im Original):

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 20.02.2017, auf der Autobahn A1-West R Bern, Bern/Neufeld – Bern/Wankdorf, durch Rechtsüberholen mit ungenügendem Abstand beim Spurwechsel,

und in Anwendung der Art. 34, Art. 42 Abs. 1 und 4, Art. 47 StGB, Art. 34 Abs. 3, Art. 35 Abs. 1, Art. 90 Abs. 2 SVG, Art. 36 Abs. 5 VRV, Art. 426 Abs. 1 StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von 12 Tagessätzen zu CHF 100.00, ausmachend total **CHF 1'200.00**.

Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.

2. Zu einer **Verbindungsbusse** von **CHF 500.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 3 Tage festgesetzt.

3. Zu den **Verfahrenskosten**, sich zusammensetzend aus Gebühren von CHF 1'600.00 und Auslagen von CHF 100.00, insgesamt bestimmt auf **CHF 1'700.00**.

Die Gebühren setzen sich zusammen aus:			
Kosten der Untersuchung		CHF	600.00
Kosten des Gerichts	(inkl. schriftl. Begründung)	CHF	1'000.00
Total		CHF	1'600.00
Die Auslagen setzen sich zusammen aus:			
Kosten des Gerichts		CHF	100.00
Total		CHF	100.00
Total Verfahrenskosten		CHF	1'700.00

Wird keine schriftliche Begründung verlangt, reduziert sich die Gebühr um CHF 600.00. Die **reduzierten Verfahrenskosten** betragen damit **CHF 1'100.00**.

II.

Weiter wird verfügt:

[Eröffnungsformel]

2. Berufung

Gegen dieses Urteil meldete A._____ (nachfolgend Berufungsführer), vertreten durch Rechtsanwalt B._____, fristgerecht Berufung an (Berufungsanmeldung vom 19. September 2018, pag. 98).

Die erstinstanzliche Urteilsbegründung datiert vom 16. November 2018 (pag. 102 ff.).

In seiner Berufungserklärung vom 10. Dezember 2018 focht der Berufungsführer das erstinstanzliche Urteil vollumfänglich an (pag. 145 f.). Die Generalstaatsanwaltschaft verzichtete mit Schreiben vom 19. Dezember 2018 auf eine Teilnahme am Berufungsverfahren (pag. 151 f.).

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 21. Dezember 2018 in Aussicht genommen (pag. 153 f.).

Nachdem sich der Berufungsführer mit der Durchführung eines schriftlichen Berufungsverfahrens einverstanden erklärt hatte (pag. 156), reichte er – innert zweimalig erstreckter Frist – am 8. März 2019 seine Berufungsbegründung ein (pag. 174 ff.).

Praxisgemäss holte die Kammer von Amtes wegen einen Strafregisterauszug (datierend vom 21. Januar 2019, pag. 164) und einen ADMAS-Auszug (datierend vom 18. Januar 2019, pag. 162) des Berufungsführers ein.

4. Anträge der Parteien

In seiner Berufungsbegründung vom 8. März 2019 stellte der Berufungsführer die folgenden Anträge (pag. 175):

1. A._____ sei freizusprechen vom Vorwurf der Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz durch grobe Verkehrsregelverletzung (Rechtsüberholen und ungenügender Abstand beim Wiedereinbiegen);
2. Es seien die erst- und oberinstanzlichen Verfahrenskosten dem Staat Bern aufzuerlegen und es sei A._____ eine Entschädigung in gerichtlich zu bestimmender Höhe für die im Rahmen des Haupt- wie des Rechtsmittelverfahrens entstandenen Anwaltskosten auszurichten;
3. Eventualiter sei A._____ wegen Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz durch einfache Verkehrsregelverletzung (ungenügender Abstand beim Wiedereinbiegen) unter anteilmässiger Auflegung der Verfahrenskosten schuldig zu erklären.

- unter Kosten- und Entschädigungsfolgen -

5. Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer

Angeichts der vollumfänglichen Berufung durch den Berufungsführer 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 den Berufungsführer ist oberinstanzlich eine strengere Bestrafung ausgeschlossen (Verschlechterungsverbot, Art. 391 Abs. 2 StPO).

II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

6. Vorwurf gemäss Strafbefehl

Dem Berufungsführer wird im (modifizierten) Strafbefehl vom 23. Januar 2018 vorgeworfen, am 20. Februar 2017 auf dem Autobahnabschnitt Bern/Neufeld – Bern/Wankdorf eine grobe Verkehrsregelverletzung begangen zu haben. Die Staatsanwaltschaft legte ihrem Strafbefehl das folgende Verhalten zu Grunde:

Der Beschuldigte fuhr auf dem Normalstreifen des Autobahnabschnittes Bern/Neufeld – Bern/Wankdorf. Dabei fuhr er an mindestens vier Fahrzeugen, welche sich auf der 1. Überholspur befanden, rechts vorbei. Vor der Verzweigung Wankdorf wechselte er nach links auf den 1. Überholstreifen, wobei sein Abstand zum nachfolgenden Fahrzeug lediglich 6.7 Meter betrug. Der Beschuldigte kündigte zudem den Spurwechsel erst während des Manövers an. [...] Vom 1. Überholstreifen wechselte er anschliessend direkt auf den 2. Überholstreifen. Der Beschuldigte schuf durch seine Fahrweise eine zumindest erhöht abstrakte Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer, wobei er die Gefährdung in rücksichtsloser Weise nicht bedachte.

7. Allgemeine Grundlagen der Beweiswürdigung und zugängliche Beweismittel

Für die allgemeinen Grundlagen der Beweiswürdigung kann vorab auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (S. 6 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 107).

Weiter fasste die Vorinstanz auch die für die Beurteilung des Sachverhalts zur Verfügung stehenden Beweismittel vollständig und korrekt zusammen (S. 8 ff. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 109 ff.). Es sind dies in objektiver Hinsicht der Anzeigerapport der Kantonspolizei Bern vom 6. März 2017 (pag. 1 f.) sowie der Nachtrag vom 12. Dezember 2017 (pag. 43 ff) und die ViDistA-Aufzeichnung (pag. 21 und 68). In subjektiver Hinsicht sind es die Aussagen des Berufungsführers vom 30. November 2017 gegenüber der Staatsanwaltschaft (pag. 37 ff) und anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vor der Vorinstanz (pag. 81 ff.).

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

8. Unbestrittenes Rahmengeschehen

Das dem Berufungsführer vorgeworfene Verhalten ist in weiten Teilen unbestritten bzw. auf dem vorhandenen Polizeivideo ersichtlich. So ist nicht bestritten, dass der Berufungsführer am 20. Februar 2017 kurz nach 11 Uhr mit seinem Fahrzeug BE _____ auf der rechten Spur der Autobahn A1 West R (Abschnitt

Bern/Neufeld – Bern/Wankdorf) rechtsseitig an mehreren auf der mittleren Fahrspur zirkulierenden Fahrzeugen vorbeifuhr, bevor er sein Fahrzeug vor einen blauen Personenwagen auf die mittlere und im gleichen Zug weiter auf die linke Fahrspur lenkte.

9. Zur Verkehrssituation

Zu Beginn der ViDistA-Aufzeichnung ist das mit dem Videoaufnahmegerät ausgerüstete Polizeifahrzeug im Begriff, von der mittleren der drei Fahrspuren auf die linke Fahrspur zu wechseln und schickt sich an, den vor ihm fahrenden weissen Lieferwagen zu überholen. Dazu erhöht es sein Tempo von anfänglich 88 km/h kontinuierlich bis auf 93 km/h (Zeitindex 11:11:30 bis 11:11:34). Bei Zeitindex 11:11:35 befindet sich das Polizeifahrzeug in etwa auf gleicher Höhe mit dem weissen Lieferwagen und passiert drei Überkopftafeln, welche die Fahrziele der jeweiligen Fahrspuren signalisieren. Für die mittlere und die linke Fahrspur sind dies «Zürich, Basel, Biel/Bienne», für die rechte Fahrspur «Interlaken, Thun, Bern-Wankdorf». In der Folge reduziert das Polizeifahrzeug seine Geschwindigkeit wieder marginal bis es mit ca. 88 km/h einen Bogen passiert, der die geltende Maximalgeschwindigkeit (80 km/h) in Erinnerung ruft (Zeitindex 11:11:42). Während sowohl die linke als auch die rechte Fahrspur weitgehend bzw. zumindest für die kommenden 100 Meter (anhand der Bodenmarkierungen abschätzbar) frei von Verkehr sind, fahren die Fahrzeuge auf der mittleren Fahrspur mit relativ geringen Abständen hintereinander her. Ihre Geschwindigkeit lässt sich anhand der Geschwindigkeitsanzeige im Polizeivideo auf zwischen 80 und 85 km/h abschätzen. Ab Zeitindex 11:11:48 beginnt das Polizeifahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 90 bis zu 93 km/h die Fahrzeuge auf der mittleren Fahrspur zu überholen (silberner Personenwagen, schwarzer Personenwagen und schliesslich grauer Personenwagen). Wie von der Vorinstanz bildlich festgehalten (Abbildung auf S. 9 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 110), erscheint das Fahrzeug des Berufungsführers (bzw. dessen Rückspiegel) erstmals ab Zeitindex 11:11:57 auf der rechten Fahrspur im Bildausschnitt, als es sich auf der Höhe des grauen Personenwagens befindet. Auch wenn sich die Geschwindigkeit des Berufungsführers nicht genau bestimmen lässt, kann doch gesagt werden, dass er sich nicht nur mit einem höheren Tempo fortbewegt, als die Fahrzeuge auf der mittleren Fahrspur, sondern auch schneller unterwegs ist, als das Polizeifahrzeug, welches zu diesem Zeitpunkt nach wie vor mit knapp 90 km/h parallel zum Berufungsführer auf der linken Fahrspur zirkuliert.

10. Zum Spurwechsel

10.1 Ablauf und Abstand zum blauen Personenwagen

Ab Zeitindex 11:12:03 leitet der Berufungsführer einen Spurwechsel ein und beginnt, sich von seiner rechten Fahrspur vor den blauen Personenwagen auf die mittlere Fahrspur zu schieben. Gemäss den polizeilichen Berechnungen im Nachtrag vom 12. Dezember 2017, welche nicht nur die involvierten Fahrzeugtypen, sondern auch die zu Gunsten des Berufungsführers vorzunehmenden Abzüge berücksichtigen, betrug der Abstand zwischen dem Berufungsführer und dem blauen Personenwagen 6.7 Meter (pag. 43 ff.). Es ist für die Kammer nicht ersichtlich,

dass die Polizei bei ihrer Berechnung entscheidende Angaben ausser Acht gelassen oder falsch gewichtet hätte. Die gemachten Berechnungen erscheinen vielmehr stimmig und sind nachvollziehbar; auf sie wird in der Folge abzustellen sein. Das ermittelte Ergebnis ist allerdings insofern zu präzisieren, als sich die 6.7 Meter Abstand zwischen dem blauen Personenwagen und dem Fahrzeug des Berufungsführers auf den «Entscheidungszeitpunkt» des Berufungsführers (pag. 44) – mithin auf jenen Zeitpunkt unmittelbar vor der Querung der Leitlinie zur mittleren Fahrspur (Abbildung auf pag. 46) – beziehen. Da der Berufungsführer auch nach dem Messzeitpunkt mit einem höheren Tempo unterwegs war als der blaue Personenwagen, vergrösserte sich dieser Abstand zunehmend und betrug bereits rund 18 Meter, als der Berufungsführer den Spurwechsel auf die mittlere Fahrspur abgeschlossen hatte (Zeitindex 11:12:05; Abbildung und Berechnung der Vorinstanz auf S. 12 oben der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 113). Für die Entwicklung des Abstandes zwischen dem Entscheidungszeitpunkt und dem Abschluss des Spurwechsels kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (S. 11 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 112 f.), wobei zu beachten ist, dass die jeweils berechneten Abstände bloss auf Schätzungen beruhen, die als solche mit einer gewissen Zurückhaltung zu würdigen sind.

10.2 Anzeigen des Richtungswechsels

Auch wenn der Berufungsführer anlässlich seiner ersten Befragung angab, den Fahrspurwechsel frühzeitig angezeigt zu haben (pag. 41 Z. 130 f.), bzw. anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung präziserte, er habe ihn «gleichzeitig» mit dem Spurwechsel angezeigt, ist auf der Videoaufnahme ersichtlich, dass er den entsprechenden Blinker zumindest so lange nicht stellte, bis er sich bereits partiell auf der mittleren Fahrspur befand und der Blinker vom blauen Personenwagen verdeckt wird. Gleichzeitig zeigt die Videoaufnahme, dass die Bremslichter des blauen Personenwagens während dem Spurwechsel des Berufungsführers zu keinem Zeitpunkt aufleuchten.

10.3 Grund für den Spurwechsel

Gegenüber der Polizei gab der Berufungsführer nach dem Vorfall an, er sei rechts an den Fahrzeugen vorbeigefahren und habe Richtung Bern-Ostring gewollt. Er habe sich dann aber kurzfristig umentschieden und auf den Fahrstreifen in Richtung Schönbühl gewechselt (pag. 2). In der staatsanwaltschaftlichen Befragung präziserte er, normalerweise gehe er montags immer mit seinem Sohn noch etwas essen. Am besagten Tag habe ihn sein Sohn aus der Schule angerufen, ihm mitgeteilt, dass es ihm schlecht gehe und ihn gefragt, ob er ihn abholen könne. Dies habe er nach vorgängiger Orientierung der Schule gemacht (pag. 38 Z. 34-38). Seit Fahrtbeginn hätten sie darüber gesprochen, wie es ihm (dem Sohn) gehe. Er habe eigentlich – so wie es besprochen gewesen sei – Pizza essen gehen wollen. Sie hätten dann beschlossen, nach Hause zu fahren und nicht essen zu gehen (pag. 38 Z. 39-43). Es sei viel Verkehr bzw. Kolonnenverkehr gewesen. Er (der Berufungsführer) sei rechts vorbeigefahren. Dann habe sich der Verkehr gelichtet. Er habe seine Geschwindigkeit immer beibehalten. Er habe in den Spiegel geschaut und es sei frei gewesen. Er habe ein Zeichen gesetzt und sei rübergefahren (pag. 38 Z. 44-47). Der Berufungsführer gab weiter an, er habe gedacht, sie wür-

den Essen gehen, weil es ihm immer besser gehe, wenn er etwas gegessen habe. Wenn er zum Vornherein gewusst hätte, dass sie nach Hause fahren würden, wäre er schon früher nach links gefahren. Er habe dann «zügig Gas gegeben» und sie seien noch rüber gefahren (pag. 39 Z. 82-85). Anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung auf diese Aussage angesprochen, bestätigte der Berufungsführer zunächst die erwähnte Vorgeschichte und gab weiter an, er habe mit seinem Sohn im Kolonnenverkehr eine Unterredung gehabt. Dort seien sie zum Ergebnis gekommen, dass es aufgrund seiner Verfassung (jener des Sohnes) besser sei, nicht essen zu gehen, sondern nach Hause zu fahren. Er (der Berufungsführer) könne sich noch gut daran erinnern; er habe in den linken Spiegel geschaut und gesehen, dass relativ viel Platz da gewesen sei. Er habe etwas Gas gegeben und sei ohne jemanden zu gefährden auf die mittlere Spur gefahren. Er habe gesehen, dass niemand neben ihm gewesen sei, habe noch etwas Gas gegeben und sei nach links gefahren (pag. 84 Z. 19-29).

Beim Grund, der den Berufungsführer dazu bewegte, seine Spur zu wechseln, handelt es sich um eine innere Tatsache, über die sich nur sehr begrenzt objektivierbare Aussagen machen lassen. Es erscheint der Kammer aber grundsätzlich plausibel, dass der schlechte Gesundheitszustand seines Sohnes den Berufungsführer dazu veranlasst haben könnte, von seinem ursprünglichen Plan, wie üblich Pizza essen zu gehen, abzurücken und stattdessen den Heimweg in Angriff zu nehmen. Wie bereits von der Vorinstanz ausgeführt, auf deren Erwägungen diesbezüglich ergänzend zu verweisen ist (S. 17 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 118), erscheint es aufgrund des vorhandenen Polizeivideos und der in diesem Zusammenhang wenig nachvollziehbaren bzw. teilweise sogar widersprüchlichen Aussagen des Berufungsführers aber wenig wahrscheinlich, dass er diese Entscheidung derart kurzfristig fällte, wie er nun nachträglich begreiflich machen will. Für die Beurteilung bedeutsam ist vorab, dass der Berufungsführer bereits vor dem Spurwechsel mit einem Tempo unterwegs war, das nicht nur deutlich höher war, als jenes der Verkehrsteilnehmer auf der mittleren Fahrspur, sondern auch deutlich über jenem des parallel auf der rechten Fahrspur mit rund 90 km/h zirkulierenden Polizeifahrzeugs und damit über der geltenden Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h lag. Hätte der Berufungsführer in dieser Situation beim Blick auf die Seite keine anderen Verkehrsteilnehmer wahrgenommen, wie er geltend machte, hätte für ihn auch kein Anlass dazu bestanden, vor dem Spurwechsel «zügig Gas zu geben». Umso weniger wäre der Spurwechsel bei einer zusätzlichen Beschleunigung und freier Sicht zur Seite mit einem derart kleinen Abstand zum nachfolgenden Fahrzeug erfolgt. Unter Berücksichtigung des hohen Tempos des Berufungsführers und des knappen Abstandes beim Spurwechsel zum nachfolgenden blauen Personenwagen erscheint es höchst unwahrscheinlich, dass die finale Entscheidung, die Route anzupassen, erst gefällt wurde, als der Berufungsführer den blauen Personenwagen bereits passiert hatte. Dies gilt umso mehr, als der Berufungsführer um den schlechten Gesundheitszustand seines Sohnes wusste bzw. dieser bereits seit der Abfahrt aus der Schule Gesprächsthema war. Daneben scheint ein auswärtiges Pizzaessen bei Übelkeit und Magen-/Darmbeschwerden, die einen weiteren Schulbesuch nicht mehr zuließen, wohl kaum der Weisheit letzter Schluss zu sein. Der Entschluss, den Männertag ausfallen zu lassen, dürfte da-

her recht schnell und nicht erst nach längerer Autofahrt gefasst worden sein. Wie bereits die Vorinstanz, geht auch die Kammer davon aus, dass es dem Berufungsführer beim rechtsseitigen Passieren in erster Linie um ein schnelleres Fortkommen ging und seine gegenteiligen Aussagen darauf ausgerichtet sind, dieses Verhalten nachträglich zu legitimieren. Dies überzeugt nicht.

11. Abschliessende Beweiswürdigung und erstellter Sachverhalt

Ergänzend zum unbestrittenen Rahmengeschehen erachtet es die Kammer zusammenfassend als erstellt, dass sowohl die linke als auch die rechte Fahrspur weitgehend bzw. zumindest für die kommenden 100 Meter frei von Verkehr waren, als das Polizeifahrzeug die Überkopftafeln passierte (Zeitindex 11:11:35), welche für die linken beiden Fahrspuren «Zürich, Basel, Biel/Bienne» und für die rechte Fahrspur «Interlaken, Thun, Bern-Wankdorf» als Fahrziele signalisierten. Auf der mittleren Fahrspur fuhren die Verkehrsteilnehmer dagegen mit relativ geringen Abständen hintereinander.

Als das Fahrzeug des Berufungsführers als erstes Fahrzeug auf der rechten Fahrspur ins Blickfeld der Kamera gelangt, passiert das Polizeiauto gerade den schwarzen Personenwagen. Das Polizeifahrzeug hatte zu diesem Zeitpunkt (seit Beginn der Aufzeichnung) bereits den weissen Lieferwagen und den silbernen Personenwagen überholt und war zu keinem Zeitpunkt mit einer Geschwindigkeit von weniger als 87 km/h unterwegs. Die Kammer erachtet es daher weiter als erstellt, dass der Berufungsführer, dessen Auto vorher ja nicht ersichtlich war, rechts an den besagten Fahrzeugen vorbeifuhr. Er musste zudem mit einer Geschwindigkeit unterwegs gewesen sein, die über jener des Polizeiautos und damit deutlich über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h lag. In der Folge ist ersichtlich, wie der Berufungsführer – nach eigenen Angaben unter «zügigem Gas geben» – auch rechts am grauen und am blauen Personenwagen vorbeifährt, bevor er sich vor den blauen Personenwagen auf die mittlere Fahrspur und unmittelbar danach auf die linke Fahrspur begibt. Ausgehend von den polizeilichen Berechnungen geht die Kammer davon aus, dass der Abstand zwischen dem blauen Personenwagen und dem Fahrzeug des Berufungsführers im «Entscheidungspunkt» des Berufungsführers – mithin unmittelbar vor Querung der Leitlinie zur mittleren Fahrspur – 6.7 Meter betrug. Weiter ist auf dem Polizeivideo ersichtlich, dass der Berufungsführer zumindest so lange keinen Blinker setzte, bis dieser vom blauen Personenwagen verdeckt wird und der Berufungsführer sich bereits partiell auf der mittleren Fahrspur befindet. Da die Bremslichter des blauen Fahrzeugs zu keinem Zeitpunkt aufleuchten, geht die Kammer davon aus, dass der Spurwechsel des Berufungsführers den Fahrer des blauen Personenwagens nicht zu einem Bremsmanöver veranlasste.

Schliesslich erachtet es die Kammer als erstellt, dass sich der Berufungsführer nicht erst nach dem Passieren des blauen Personenwagens für einen Spurwechsel entschied. Sie geht vielmehr davon aus, dass dies bereits sein Ziel war, bevor er rechts am besagten Fahrzeug vorbeifuhr.

III. Rechtliche Würdigung

12. Rechtliche Grundlagen

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

Art. 36 Abs. 5 lit. a VRV erlaubt das Rechtsvorfahren auf Autobahnen «beim Fahren in parallelen Kolonnen». Gestattet ist, allenfalls unter Wechsel des Fahrstreifens, rechts an anderen Fahrzeugen vorbeizufahren, wenn dies ohne Behinderung des übrigen Verkehrs möglich ist (vgl. Art. 44 Abs. 1 SVG; BGE 133 II 58 E. 4 mit Hinweisen). Das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist hingegen gemäss Art. 8 Abs. 3 Satz 2 VRV ausdrücklich untersagt. Beim Fahren in parallelen Kolonnen auf Autobahnen darf deshalb in keinem Fall durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen rechts überholt werden. Dies ist namentlich der Fall, wenn ein Fahrzeuglenker die Lücken in den parallelen Kolonnen ausnützt, um auf der rechten Fahrbahn zu überholen (BGE 142 IV 93 E. 3.3 mit Hinweisen).

Nach Art. 36 Abs. 5 lit. b VRV darf auf Autobahnen auf Einspurstrecken rechts vorgefahren werden, sofern für die einzelnen Fahrstreifen unterschiedliche Fahrziele signalisiert sind. Dies gilt auch, wenn die Spuren nicht durch eine Sicherheitslinie abgetrennt sind (BGE 104 IV 196 E. 3c S. 198; Urteil des Bundesgerichts 6B_590/2017 vom 4. September 2017 E. 5.4). Einspurstrecken dürfen nicht dazu missbraucht werden, andere Fahrzeuge rechts zu überholen (BGE 128 II 285 E. 1.4 S. 288; Urteil 1C_280/2012 vom 28. Juni 2013 E. 3.2).

Einspurtafeln über der Fahrbahn zeigen auf mehrspurigen Strassen vor Verzweigungen an, welche Fahrstreifen zu einem bestimmten Ziel hinführen (Art. 53 der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]. Einspurstrecken sind Fahrstreifen, die zum Einspuren bestimmt und als solche gekennzeichnet sind (BGE 95 IV 29 E. 1). Ob eine Einspurtafel in jedem Fall den Beginn einer Einspurstrecke markiert, liess das Bundesgericht bis anhin offen, es hielt aber fest, dass eine zum Rechtsvorfahren berechtigende Einspurstrecke nur dann vorliegt, wenn auf dieser Spur ausschliesslich ein anderes Fahrziel als auf der benachbarten Spur signalisiert ist (Urteil des Bundesgerichts 6B_216/2018 vom 14. November 2018 E. 1.7).

13. Entwicklung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zum Kolonnenverkehr

In BGE 142 IV 93 präzisierte 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.

Kolonnenverkehr, so das Bundesgericht im erwähnten Urteil, sei anhand der konkreten Verkehrssituation und des Regelungsgehalts der Normen des SVG und der VRV zu bestimmen. Auf Autobahnen herrsche gerade zu Stosszeiten auf der (linken und mittleren) Überholspur im Gegensatz zur Normalspur häufig dichter Verkehr, so dass es auf der Überholspur regelmässig zum sog. Handorgeleffekt komme, während der Verkehr auf der Normalspur flüssig und bei konstanter Geschwindigkeit schneller fliesse bzw. fließen könnte. Bei derartigen, regelmässig auftretenden Verkehrssituationen sei namentlich bei mehr als zwei gleich gerichteten Fahrspuren die Beurteilung, ob paralleler Kolonnenverkehr vorliege, anhand des konkreten Gesamtverkehrsaufkommens, das sich dem Fahrzeuglenker biete, vorzunehmen. Kolonnenverkehr auf der Normalspur mit der Begründung zu verneinen, die Abstände zwischen den Fahrzeugen auf der Normalspur seien rund doppelt so gross wie diejenigen zwischen den Fahrzeugen auf der (linken und/oder mittleren) Überholspur, widerspreche dem Rechtsfahrgebot und lasse sich mit den geltenden Abstandsregeln und dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr in Einklang bringen (E. 4.2.1, S. 99). Die Ausnahmeregelung, bei Kolonnenverkehr ausnahmsweise rechts «überholen» zu dürfen (Art. 8 Abs. 3 Satz 1 VRV), müsse bei einer solchen Verkehrssituation auch für den vorschriftsmässig auf der Normalspur fahrenden Fahrzeuglenker beim (passiven) Rechtsvorbeifahren mit konstanter Geschwindigkeit zur Anwendung gelangen, und zwar unabhängig davon, ob bzw. dass die Abstände zwischen den Fahrzeugen auf der Normalspur grösser seien als zwischen denen auf der linken (und mittleren) Überholspur. Andernfalls würden insbesondere die das Rechtsfahrgebot und häufig die Abstandsvorschriften ignorierenden Fahrer auf der mittleren Überholspur privilegiert, da bei diesen paralleler Kolonnenverkehr mit der linken Überholspur zu bejahen wäre und sie folglich sowohl links wie auch rechts überholen dürften (während der auf der Normalspur fahrende Fahrzeuglenker dafür bestraft würde, dass er sich an das Rechtsfahrgebot und die Abstandsvorschriften hält). Paralleler Kolonnenverkehr sei deshalb bereits dann anzunehmen, wenn es auf der linken (und mittleren) Überholspur zu einer derartigen Verkehrsverdichtung komme, dass Fahrzeuge auf der Überholspur faktisch nicht mehr schneller vorankommen würden, als diejenigen auf der Normalspur, mithin die gefahrenen Geschwindigkeiten annähernd gleich seien. Dass die Abstände zwischen den Fahrzeugen auf beiden Fahrspuren nicht identisch seien und die auf den Fahrstreifen gefahrenen Geschwindigkeiten verkehrsbedingt geringfügig differierten, sei unvermeidlich und ohne Bedeutung (E. 4.2.1, S. 99 f.). Paralleler Kolonnenverkehr setze nicht voraus, dass sich die Fahrzeugkolonnen auf allen Fahrspuren permanent mit identischer Geschwindigkeit unter Einhaltung gleichgrosser Abstände fortbewegten. Dies sei bereits faktisch unmöglich. Sei die Verkehrsdichte auf der linken (und mittleren) Überholspur derart stark, dass sich die Fahrzeuge auf allen Spuren mit praktisch gleicher Geschwindigkeit fortbewegten, müsse auf Geschwindigkeitsreduzierungen der Fahrzeuge auf der (linken oder mittleren) Überholspur (welche häufig durch den sog. Handorgeleffekt entstünden) nicht mit eigenem Abbremsen reagiert werden. Vielmehr könne die Fahrt diesfalls bei gleichbleibender Geschwindigkeit unter Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt fortgesetzt werden (E. 4.2.1, S. 101).

Weiter führte das Bundesgericht aus, das (passive) Rechtsvorbeifahren bei dichtem Verkehr sei mittlerweile eine alltägliche Situation, die sich kaum vermeiden lasse und auch nicht per se zu einer abstrakt erhöhten Gefahrensituation führe. Im Gegensatz zum eigentlichen Rechtsüberholen tauche das rechts auf der Normalspur fahrende Auto nämlich nicht plötzlich und unvermittelt (mit hoher Geschwindigkeit) auf, sondern bewege sich mit konstanter Geschwindigkeit fort. Gefährlichkeitsbeurteilungen auf Grundlage hypothetischer Szenarien eines denkbaren Fehlverhaltens des durch den Überholvorgang „irritierten“ Fahrzeuglenkers würden sich als spekulativ erweisen und nicht berücksichtigen, dass auch der links fahrende Fahrzeuglenker sich verkehrsregelkonform zu verhalten habe. Dieser habe den Spurwechsel anzuzeigen, auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen und dürfe den Spurwechsel nur unter Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes vornehmen (Art. 34 Abs. 3 und Art. 44 Abs. 1 SVG; Art. 10 Abs. 2 VRV). Das links fahrende Auto sei bei einem Spurwechsel nicht vortrittsberechtigt, sondern –belastet. Dies gelte umso mehr, als auch auf der Autobahn grundsätzlich die rechte Fahrspur zu benutzen sei. Der die mittlere oder linke Überholspur benutzende Fahrzeuglenker könne bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und einer Reduzierung seiner eigenen Geschwindigkeit nicht darauf vertrauen, dass neben ihm auf der Normalspur fahrende Autos sich dem Verkehrsaufkommen auf der Überholspur anpassten und ihrerseits die Geschwindigkeit reduzierten, um ein blindes Einscheren zu ermöglichen (E. 4.4.2, S. 101 f.).

14. Einordnung des Verhaltens des Berufungsführers

14.1 Rechtsüberholen vs. Rechtsvorfahren

14.1.1 Zum Kolonnenverkehr

Gemäss dem Beweisergebnis lag im vorliegend zu beurteilenden Fall eine Situation vor, in welcher die Fahrzeuge auf dem mittleren Fahrstreifen im Kolonnenverkehr fuhren, der linke Fahrstreifen und die Fahrspur «Interlaken/Thun/Bern-Wankdorf» dagegen weitgehend frei von Verkehr waren. Beachtlich ist, dass auch die in kurzem Abstand hintereinander fahrenden Fahrzeuge auf dem mittleren Fahrstreifen mit rund 80 km/h unterwegs waren und sich so mit der auf dem Streckenabschnitt zulässigen Höchstgeschwindigkeit fortbewegten. Auch wenn dem Berufungsführer keine Geschwindigkeitsüberschreitung vorgeworfen wird, ist doch zu konstatieren, dass er sich mit einem Tempo fortbewegte, welches deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit lag. Das Verhalten des Berufungsführers kann bereits unter diesem Gesichtspunkt nicht als *vorschriftsmässig* bezeichnet werden, wie es vom Bundesgericht für ein zulässiges Rechtsvorfahren vorausgesetzt wird. Der Berufungsführer liess sich des Weiteren auch nicht unter Beibehaltung seines Tempos passiv an den Verkehrsteilnehmern auf der mittleren Fahrspur vorbeitragen, sondern führte selber aus, er habe «zügig Gas gegeben» bevor er auf den mittleren Fahrstreifen gewechselt habe.

Selbst bei einer Annahme von Kolonnenverkehr auf der mittleren Fahrspur ist das Verhalten des Berufungsführers nach dem Gesagten nicht als Anwendungsfall eines zulässigen (passiven) Rechtsvorfahrens zu qualifizieren.

14.1.2 Zur Einspurstrecke

Das rechtsseitige Vorbeifahren des Berufungsführers ereignete sich auf einem Abschnitt der Autobahn, auf dem für seine rechte Fahrspur ausschliesslich andere Fahrziele angegeben waren, als für die benachbarten zwei Fahrspuren. Unter diesem Gesichtspunkt erfüllt der vom Berufungsführer befahrene Fahrstreifen die Voraussetzungen einer Einspurstrecke. Zu berücksichtigen ist aber gleichzeitig, dass den Überkopftafeln, welche die verschiedenen Fahrziele definieren, ein weiteres Schild folgt, das die entsprechende Verzweigung erst für 1200 Meter vorsieht (Überkopftafel rechts neben der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, Zeitindex 11:11:39). Den Verkehrsteilnehmern verblieb somit noch genügend Zeit, um sich auf der für sie passenden Fahrspur einzureihen. Es erscheint zumindest fraglich, ob bei einer derart weit von der tatsächlichen Verzweigung entfernten Signalisation bereits von einer Einspurstrecke ausgegangen werden kann.

Selbst wenn davon ausgegangen wird, der Berufungsführer habe sich auf einer Einspurstrecke befunden, ist sein Verhalten nicht als Rechtsvorfahren im Sinne von Art. 36 Abs. 5 lit. b VRV zu qualifizieren. So war dem Berufungsführer spätestens vor dem Passieren des blauen Personenwagens klar, dass er nicht auf der rechten Fahrspur bleiben, sondern auf die in Richtung Zürich/Basel/Biel führenden Fahrstreifen wechseln wollte. Indem er in dieser Situation beschleunigte und rechts am besagten Fahrzeug vorbei fuhr, missbrauchte er die Einspurstrecke dazu, einen auf der von ihm angestrebten Fahrbahn zirkulierenden Verkehrsteilnehmer rechts zu überholen.

14.1.3 Fazit

Nach dem Gesagten ist das Verhalten des Berufungsführers als Rechtsüberholen und nicht als Rechtsvorfahren zu qualifizieren.

14.2 Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer / Anzeigen des Richtungswechsels

14.2.1 Allgemeines

Ein Lenker, der seine Spur wechseln oder überholen will, hat dies rechtzeitig anzuzeigen und auf die anderen Verkehrsteilnehmer, namentlich auf die ihm nachfolgenden oder überholten Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen (Art. 34 Abs. 3, Art. 35 Abs. 1, Art. 39 Abs. 1 und Art. 44 Abs. 1 SVG sowie Art. 10 Abs. 2 VRV). Die Vorinstanz ist auf die massgeblichen Bestimmungen und die theoretischen Grundlagen eingegangen und hat das Verhalten des Berufungsführers zutreffend darunter subsumiert. Es wird diesbezüglich vorab auf ihre Erwägungen verwiesen (S. 21 f. und S. 25 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 122 f. und 126 f.).

14.2.2 Zum Anzeigen des Richtungswechsels

Zunächst ist auf dem Polizeivideo klar ersichtlich, dass der Berufungsführer seinen Richtungswechsel auch dann noch nicht angezeigt hatte, als er sich bereits partiell auf der Spur des ihm nachfolgenden blauen Personenwagens befand. Das Anzeigen des Spurwechsels kann daher nicht als rechtzeitig im Sinne von Art. 39 Abs. 1 SVG gelten.

14.2.3 Zum Abstand beim Spurwechsel

Der Berufungsführer wendet oberinstanzlich erneut ein, für die Beurteilung der Gefährlichkeit des Spurwechsels sei bloss entscheidend, dass der Lenker des blauen Personenwagens nicht gebremst habe und daher durch den Spurwechsel auch nicht erschreckt bzw. gefährdet worden sei. Weiter obliege die Pflicht zum Einhalten eines genügenden Abstandes stets dem nachfahrenden Fahrzeuglenker. Dem kann nicht gefolgt werden.

Der Fahrzeugführer hat beim Hintereinanderfahren einen ausreichenden Abstand zu wahren, so dass er auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig halten kann (Art. 12 Abs. 1 VRV). Bei der Einschätzung des gebotenen Abstands muss der Fahrzeuglenker die gesamten Umstände und damit diverse Faktoren wie Bremsverzögerungen, Geschwindigkeit, Reaktionszeit sowie Strassen- und Verkehrsverhältnisse in Betracht ziehen. Als Faustregel hat sich etwa ein Abstand von zwei Sekunden oder vom «halben Tacho» empfohlen (MAEDER STEFAN, in: Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 1. Aufl. 2014, N 51 ff. zu Art. 34 SVG mit Hinweisen). Bei einem Wiedereinbiegen nach einem Überholvorgang oder einem Spurwechsel muss in erster Linie der Agierende dafür besorgt sein, dass zwischen ihm und den nachfolgenden Verkehrsteilnehmern ein ausreichender Sicherheitsabstand gewährleistet ist. Muss der Überholte abbremsten, um überhaupt den minimalen Sicherheitsabstand wiederherzustellen, ist der Überholende in unzureichendem Abstand wieder eingeschwenkt und der Überholte wurde durch das Manöver behindert bzw. gefährdet (MAEDER, a.a.O, N 37 zu Art. 35 SVG mit Hinweis auf BGE 101 IV 225 E. 2b). Als Faustregel dient auch hier der Abstand des «halben Tachos», wobei im Einzelfall wie beim Hintereinanderfahren die gesamten Verkehrs-, Sicht- und Strassenverhältnisse ausschlaggebend sind (MAEDER, a.a.O, N 37 zu Art. 35 SVG).

Indem sich der Berufungsführer anschickte vor dem blauen Personenwagen auf den mittleren Fahrstreifen zu wechseln, als zwischen den beiden Fahrzeugen lediglich ein Abstand von 6.7 Metern bestand, unterschritt er den minimal gebotenen Sicherheitsabstand deutlich und missachtete so das Gebot der Rücksichtnahme auf die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer. Dass der Führer des blauen Personenwagens nicht abrupt abbremste, um den gebotenen Sicherheitsabstand wiederherzustellen, entlastet den Berufungsführer in seinem Verhalten nicht. Unzutreffend ist schliesslich der Hinweis des Berufungsführers, dass es ausschliesslich Sache des Überholten sei, um einen ausreichenden Abstand besorgt zu sein. So wäre der Lenker des blauen Personenwagens angesichts des unangekündigten Spurwechsels gar nicht in der Lage gewesen, das Manöver des Berufungsführers zu antizipieren und sein Tempo entsprechend anzupassen.

14.2.4 Fazit

Nach dem Gesagten kam der Berufungsführer bei seinem Spurwechsel seinen Pflichten zur Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer und zum frühzeitigen Anzeigen eines Richtungswechsels nicht nach.

15. Zur groben Verkehrsregelverletzung

15.1 Grundlagen

Nach Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) 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).

15.2 Subsumtion

Das Verbot des Rechtsüberholens auf Autobahnen ist nach der Praxis des Bundesgerichts eine für die Verkehrssicherheit objektiv wichtige Vorschrift, deren Missachtung eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit mit beträchtlicher Unfallgefahr nach sich zieht und daher objektiv schwer wiegt. Wer auf Autobahnen fährt, muss sich darauf verlassen können, nicht plötzlich rechts überholt zu werden. Die Reaktionen des überholten Fahrzeuglenkers können von einfachem Erschrecken bis zu ungeplanten Fahrmanövern reichen. Das Rechtsüberholen auf der Autobahn, auf der hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, stellt eine erhöhte abstrakte Gefährdung dar (BGE 142 IV 93 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 6B_216/2018 vom 14. November 2018 E. 2.1.2 je mit Hinweisen).

Auf dem fraglichen Autobahnabschnitt wäre es für die Verkehrsteilnehmer auf dem mittleren Fahrstreifen zulässig gewesen, auf die rechte Fahrspur zu wechseln. Sie bewegten sich sodann im Bereich der geltenden Höchstgeschwindigkeit fort und mussten vor diesem Hintergrund nicht mit einem Verkehrsteilnehmer rechnen, der sie rechts mit einem deutlich über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit liegenden Tempo überholt. Bereits in diesem Zusammenhang ist eine erhöhte abstrakte Gefährdung der rechts überholten Verkehrsteilnehmer zu bejahen. Die Art und Weise, wie der Berufungsführer schliesslich den Spurwechsel vollzog – auf der Au-

tobahn mit einer Geschwindigkeit von mehr als 90 km/h unvermittelt und ohne vorgängiges Anzeigen des Richtungswechsels von der rechten auf die rege befahrene Mittelspur wechselnd – und der Umstand, dass der Abstand zum nachfolgenden Fahrzeug im Entscheidungszeitpunkt des Berufungsführers lediglich 6.7 Meter betrug, lässt den Eintritt einer konkreten Gefährdung nachfolgender Verkehrsteilnehmer als naheliegend erscheinen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_1064/2015 vom 6. September 2016 E. 3.4.3).

Auch wenn das Ziel des Berufungsführers nicht in einer Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer lag, setzte er sie doch zumindest einer erhöhten abstrakten Gefahr aus und handelte so (unbewusst) fahrlässig. Dem Berufungsführer war sich des auf Autobahnen geltenden Verbots des Rechtsüberholens bewusst und gab sogar an, er «hasse es», wenn andere rechts überholen würden (pag. 38 Z. 53). Dennoch nutzte der Berufungsführer den freien Platz auf seinem Fahrstreifen und fuhr mit einer deutlich über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit liegenden Geschwindigkeit rechts an den sich auf der mittleren Fahrspur befindlichen Verkehrsteilnehmern vorbei, um sich vor ihnen auf dem mittleren bzw. anschliessend dem linken Fahrstreifen einzureihen. Dem Berufungsführer hätte sodann bewusst sein müssen, dass er mit seinem unangekündigten Spurwechsel, den er mit einem Abstand von bloss 6.7 Metern zum nachfolgenden Fahrzeug begann, bei diesem potentiell eine unkontrollierte Reaktion und mit schwerwiegenden Folgen hätte hervorrufen können.

Wie bereits von der Vorinstanz zutreffend ausgeführt, wäre es dem Berufungsführer ohne Weiteres möglich gewesen, sein Tempo zu reduzieren, sich zurückfallen zu lassen und sich schliesslich hinter dem blauen Personenwagen auf der mittleren Fahrspur einzureihen.

Nach dem Gesagten erfüllte der Berufungsführer mit seinem Verhalten nicht nur den objektiven Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung; sein Handeln erfüllt nach Ansicht der Kammer auch die bei Fahrlässigkeit vorausgesetzte Rücksichtslosigkeit. Der Berufungsführer ist daher der groben Verkehrsregelverletzung schuldig zu sprechen.

Die Frage, ob der vom Berufungsführer mit geringem Abstand vor den blauen Personenwagen vollzogene, unangekündigte Spurwechsel (bzw. die damit verbundene erhöhte abstrakte Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer) Anlass zu einer eigenständigen Verurteilung wegen grober Verkehrsregelverletzung gegeben haben könnte, muss vor dem Hintergrund des vorliegend greifenden Verschlechterungsverbots nicht beantwortet werden.

IV. Strafzumessung

16. Allgemeine Grundlagen der Strafzumessung

Für die allgemeinen Grundlagen zur Strafzumessung und zum anwendbaren Recht wird auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz (S. 29 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 130 f.) verwiesen.

17. 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 15 Tagessätze Geldstrafe festgesetzt. Dies ist nicht zu beanstanden und oberinstanzlich zu bestätigen (S. 30 ff. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 131 ff.). Auch die Kammer geht vorliegend aufgrund der Anzahl von überholten Verkehrsteilnehmern und des zusätzlichen unangekündigten Spurwechsels von einem leicht überdurchschnittlichen Fall des Rechtsüberholens und einem damit etwas schwerer wiegenden Verschulden aus. Unter Berücksichtigung der zumindest grobfahrlässigen Tatbegehung erscheinen die von der Vorinstanz ausgefallten 15 Tagessätze Geldstrafe angemessen.

Was die Berechnung der Höhe des Tagessatzes angeht, stellte die Vorinstanz auf die Angaben ab, welche der Berufungsführer anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung machte (pag. 81 Z. 25 ff.) und legte die Tagessatzhöhe auf CHF 100.00 fest. Es ist nicht ersichtlich, dass sich die persönlichen und finanziellen Verhältnisse des Berufungsführers seit dem erstinstanzlichen Urteil verändert hätten.

Die Vorinstanz hat weiter zutreffend ausgeführt, weshalb die Strafe grundsätzlich aufzuschieben, vorliegend aufgrund der Schnittstellenproblematik und der Denkmalfunktion aber mit einer unbedingten Busse zu verbinden ist (S. 33 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 134 f.). Aufgrund des akzessorischen Charakters der Verbindungsstrafe, ist die Obergrenze des unbedingt auszusprechenden Teils der Strafe in der Regel bei 20 % der Sanktion anzusetzen (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4). Um sicherzustellen, dass der Verbindungsbusse nicht bloss eine symbolische Bedeutung zukommt, erscheint es mit Blick auf die finanzielle Situation des Berufungsführers angemessen aber auch erforderlich, die Höhe des unbedingt auszusprechenden Teils auf den in den VBRS-Richtlinien vorgesehenen (leicht über der erwähnten Obergrenze liegenden) Mindestwert von CHF 500.00 festzusetzen. Die Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall des schuldhaften Nichtbezahlens ist dagegen bei den 20% der Gesamtstrafe entsprechenden drei Tagen zu belassen. Einer Erhöhung der Ersatzfreiheitsstrafe stünde das Verschlechterungsverbot entgegen.

18. Fazit

Nach dem Gesagten ist der Berufungsführer zu einer bedingten Geldstrafe von 12 Tagessätzen à CHF 100.00, total ausmachend CHF 1'200.00, zu verurteilen. Zusätzlich ist eine Verbindungsbusse von CHF 500.00 auszusprechen, wobei die

Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall des 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.

Der Berufungsführer unterliegt im oberinstanzlichen Verfahren und wird wegen grober Verkehrsregelverletzung verurteilt. Folglich hat er sowohl die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 1'700.00, als auch die oberinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 2'000.00, zu tragen.

Zufolge seiner Verurteilung ist dem Berufungsführer keine Entschädigung auszurichten.

VI. Verfügungen

Für die zu treffenden Verfügungen wird direkt auf das Dispositiv verwiesen.

VII. Dispositiv

Die 2. Strafkammer erkennt:

I.

A. _____ wird schuldig erklärt:

der **groben Verkehrsregelverletzung**, begangen am 20. Februar 2017, auf der Autobahn A1-West R Bern, Bern/Neufeld – Bern/Wankdorf, durch Rechtsüberholen bzw. Spurwechsel mit ungenügendem Abstand und ohne Anzeigen des Richtungswechsels

und in Anwendung der Artikel

34, 42 Abs. 1 und 4, 47, 106 StGB,

34 Abs. 3, 35 Abs. 1, 44 Abs. 1, 90 Abs. 2 SVG,

10 Abs. 2, 36 Abs. 5 VRV

426 Abs. 1 und 428 Abs. 1 StPO

verurteilt:

1. Zu einer **Geldstrafe** von **12 Tagessätzen** zu **CHF 100.00**, ausmachend total **CHF 1'200.00**.

Der Vollzug der Geldstrafe wird aufgeschoben und die Probezeit auf 2 Jahre festgesetzt.

2. Zu einer **Verbindungsbusse** von **CHF 500.00**. Die Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung wird auf 3 Tage festgesetzt.
3. Zu den **erstinstanzlichen Verfahrenskosten**, sich zusammensetzend aus Gebühren von CHF 1'600.00 und Auslagen von CHF 100.00, insgesamt ausmachend **CHF 1'700.00**.
4. Zu den **oberinstanzlichen Verfahrenskosten** von **CHF 2'000.00**.

II.

Zu eröffnen:

- dem Beschuldigten/Berufungsführer, v.d. Rechtsanwalt B. _____
- der Generalstaatsanwaltschaft

Mitzuteilen:

- der Vorinstanz
- der Koordinationsstelle Strafregister (nur Dispositiv; nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist oder Entscheid der Rechtsmittelbehörde)

- dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern, Abteilung Administrative Verkehrssicherheit (nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist oder Entscheid der Rechtsmittelbehörde)

Bern, 5. Juni 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.