

BGer 6B_104/2015 vom 20. August 2015

Bundesgericht, 2015-08-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_104_2015

FR: TF 6B_104/2015 du 20 août 2015

IT: TF 6B_104/2015 del 20 agosto 2015

Erwägungen

E. 1.1

Das Bundesgericht wies die Sache wegen Verletzung des rechtlichen Gehörs an die Vorinstanz zurück. Im Übrigen trat es auf die Beschwerde nicht ein. Die Neubeurteilung unterlag insoweit keiner weiteren Einschränkung (vgl. Urteile 6B_1213/2014 vom 7. April 2015 E. 1.1 und 6B_1220/2013 vom 18. September 2014 E. 1.4).

E. 1.2

Das Bezirksgericht sprach den Beschwerdeführer in dubio pro reo frei, weil die Video-Aufzeichnung kein scharfes Bild ergab und keine Beweise vorlagen, welche geeignet waren, einen Verstoss gegen die Abstandsvorschriften (oben Bst. A.b) rechtsgenügend nachzuweisen (zum "ausreichenden Abstand" Urteile 6B_92/2015 vom 27. Mai 2015 E. 1.3.1 und 6B_1030/2010 vom 22. März 2011 E. 3.3.2). Die Anklage betrifft damit noch das Überholmanöver vor einer Kurve (oben Bst. A.a). Auf den Polizeirapport kann nicht abgestellt werden (oben Bst. B). Bei dieser Prozesslage ist auf die umstrittene Sichtweite unter Willkür Gesichtspunkten näher einzugehen (vgl. Urteil 6B_161/2015 vom 8. Juli 2015 E. 5.3).

E. 1.3

Der Anspruch auf rechtliches Gehör verpflichtet zur Urteilsbegründung (Art. 29 Abs. 2 BV ; Art. 81 Abs. 3 lit. a StPO). Diese kann sich auf die wesentlichen Punkte beschränken (BGE 136 I 229 E. 5.2 ; 134 I 83 E. 4.1). Gemäss Art. 112 Abs. 1 lit. b BGG muss aus dem Urteil klar hervorgehen, von welchem Sachverhalt ausgegangen wird und welche rechtlichen Überlegungen angestellt wurden (BGE 138 IV 81 E. 2.2; 135 II 145 E. 8.2 S. 153; Urteil 6B_1224/2014 vom 9. April 2015 E. 1.2.1). Diesen Anforderungen genügt das Urteil.

E. 2

Der Beschwerdeführer wirft der Vorinstanz eine tatsachen- und aktenwidrige, auf ungesetzlichen Berechnungsmethoden gestützte Beurteilung vor. Sie wolle sich in aktenwidriger und willkürlicher Annahme nicht mit seinen Ausführungen bzw. mit seiner Berechnung auseinandersetzen. "Vermutlich auch, weil [sie] die Bedeutung der Berechnung verkennt oder nicht versteht (iudex non calculat) ".

E. 2.1

"Überholen [...] ist nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird" (Art. 35 Abs. 2 SVG). "In unübersichtlichen Kurven [...] darf nicht überholt werden" (Art. 35 Abs. 4 SVG). Der Wortlaut "in unübersichtlichen Kurven" ist mit "bei" oder "im Bereich von derartigen Kurven" gleichzusetzen (BGE 109 IV 134 E. 3).

E. 2.2

Gemäss konstanter Rechtsprechung muss nicht nur die für den Überholvorgang benötigte Strecke übersichtlich und frei sein, sondern zusätzlich jene, die ein entgegenkommendes Fahrzeug bis zu jenem Punkt zurücklegt, wo der Überholende die linke Strassenseite freigegeben haben wird. Es genügt daher nicht, dass letzterer danach trachtet, den Überholvorgang kurz vor der unübersichtlichen Kurve abzuschliessen, sondern er muss ihn schon so weit vor der Biegung beendet haben, dass ein während des Überholens auf der Gegenfahrbahn auftauchendes Fahrzeug seinen Weg unter Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit fortsetzen kann, ohne gefährdet zu werden (BGE 109 IV 134 E. 2; Urteil 6B_272/2010 vom 9. Juli 2010 E. 4). Der Überholende muss von Anfang an die Gewissheit haben, sein Überholmanöver sicher und ohne Gefährdung Dritter abschliessen zu können (BGE 103 IV 256 E. 3a; Urteil 6B_1209/2013 vom 26. Juni 2014 E. 1.2). In BGE 118 IV 277 E. 5b nahm das Bundesgericht an, dass auf Hauptstrassen ausserorts beim Gegenverkehr mit Geschwindigkeiten von 90 km/h zu rechnen ist.

E. 2.3

Nach der Beschwerde sieht die Vorinstanz den Anklagevorwurf aktenwidrig als genügend erstellt und nimmt willkürlich an, dass jederzeit mit Gegenverkehr zu rechnen ist. Denn es sei erstellt, dass kein Gegenverkehr herrschte. Die Anklage spreche davon, dass er "nicht Gewissheit haben konnte ...". Das sei auslegungsbedürftig. Dies bestätige sich darin, dass das Bezirksgericht und die Vorinstanz "jeweils die Tages- und Uhrzeit und auch den Gegenverkehr in den Anklagesachverhalt hineininterpretieren und damit den Anklagesachverhalt unzulässigerweise ergänzen bzw. erweitern".

Dass die Vorinstanz bei der Angabe "um 11.25 Uhr" von "Mittagszeit" spricht, erscheint hier weder entscheidenderheblich noch willkürlich. Sie nimmt willkürfrei an, beim Überholen müsse mit Gegenverkehr gerechnet werden. "Wer vor einer unübersichtlichen Kurve vorfahren will, muss berücksichtigen, dass bis zum Abschluss seines Unternehmens aus der Biegung heraus ein Fahrzeug auftauchen und sich ihm nähern könnte" (BGE 109 IV 134 E. 2).

Es bestand eine die Fahrbahnmitte kennzeichnende Leitlinie (Art. 73 Abs. 3 SSV). Das erlaubte kein vorbehaltloses Überholen, sondern nur ein Überholen ohne Behinderung des Gegenverkehrs (Urteil S. 18). Der Beschwerdeführer konnte aus der "Strassensignalisation" nicht ableiten, über genügend Sichtweite zu verfügen. Die behaupteten Verletzungen des Anklagegrundsatzes sind insgesamt unbegründet.

E. 2.4

Nach JÜRGEN BOLL muss zwischen dem Wiedereinbiegen des überholenden Fahrzeugs und dem Kreuzen mit einem allfällig entgegenkommenden Fahrzeug eine "Sicherheitszeit" von mindestens 2 Sekunden bestehen (Grobe Verkehrsregelverletzung, Eine eingehende Darstellung der Praxis des Bundesgerichts, 1999, S. 84).

Das überholende Fahrzeug muss somit bereits während 2 Sekunden auf dem rechten Fahrstreifen wieder eingespurt sein, bevor es mit dem entgegenkommenden kreuzt. Deshalb ist die während 2 Sekunden zu befahrende Strecke der Sicherheitszeit aufgrund der jeweiligen Geschwindigkeiten für jedes der beteiligten Fahrzeuge individuell zu berechnen. Dabei sind nach der Rechtsprechung für das entgegenkommende Fahrzeug ausserorts grundsätzlich 90 km/h zu veranschlagen (oben E. 2.2). Das überholende und das entgegenkommende Fahrzeug müssen die 2-Sekunden-Sicherheitszeit zusätzlich zu ihrem

Fahrweg einhalten. Nur unter dieser physikalischen Bedingung erfolgt das Kreuzen an jenem Punkt, welcher durch den Überholweg zuzüglich der für die 2-Sekunden-Sicherheitszeit benötigten Strecke des überholenden Fahrzeugs bestimmt ist (ferner unten E. 2.10).

Die 2-Sekunden-Regel ist hinsichtlich des ausreichenden Abstands gegenüber allen Strassenbenützern, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren, weitherum bekannt (BGE 131 IV 133 E. 3.1). Das Bundesgericht nahm dazu bislang nicht abschliessend Stellung (vgl. Urteile 6B_508/2012 vom 3. Mai 2013 E. 1.4.3 und 6B_92/2015 vom 27. Mai 2015). Die Vorinstanz beurteilt das Überholmanöver nach dieser Regel.

E. 2.5

Der Überholweg lässt sich mittels einer von Ing. E. PETER erstellten physikalischen Formel berechnen (STEFAN MAEDER, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, Rz. 40 zu Art. 35 SVG). Sie lautet auf die zu beurteilende Konstellation angewendet:

Überholweg: $v1 \times [(a + b + c + d) / (v1 - v2)]$

v1 durchschn. Geschw. der überholenden Ducati (80 km/h)

v2 durchschn. Geschw. des überholten Subaru (45 km/h)

a Ausbiegestrecke in Meter

b Wiedereinbiegestrecke in Meter

a + b entspricht der in km/h ausgedrückten v1 (Ducati: 80 m)

c Länge der überholenden Ducati (2 m)

d Länge des überholten Subaru (4 m).

Die Vorinstanz und der Beschwerdeführer stützen sich auf die Formel nach HANS GIGER (Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, 8. Aufl. 2014, Rz. 10 zu Art. 35 SVG) :

Überholweg: $v1 \times [(2a + l1 + l2) / (v1 - v2)]$

v1 durchschn. Geschw. der überholenden Ducati (80 km/h)

v2 durchschn. Geschw. des überholten Subaru (45 km/h)

2a Ausbiegestrecke und Einbiegestrecke in Meter

entspricht der in km/h ausgedrückten v1 (Ducati: 80 m)

l1 Länge der überholenden Ducati (2 m)

l2 Länge des überholten Subaru (4 m).

Distanzschätzungen sind im Verkehrsgeschehen schwierig (BOLL, a.a.O., S. 83). Mit der Formel lässt sich der Überholweg nur annäherungsweise ermitteln (GIGER, a.a.O.; MAEDER, a.a.O., Rz. 38, 43). Nach der Vorinstanz kann mit ihr immerhin auf einfache Art und Weise ein Annäherungswert berechnet werden.

E. 2.6

Die Vorinstanz stellt fest, wie sich aus der Video-Aufzeichnung des Überholvorgangs ergebe, habe der Beschwerdeführer vor einer unübersichtlichen Rechtskurve den Subaru

überholt. Dieser Eindruck, dass es sich um eine unübersichtliche Kurve handle, werde durch die Fotoaufnahmen beim Augenschein untermauert, mit der Konsequenz, dass er einen allenfalls herannahenden Gegenverkehr nicht einsehen konnte. Einzusehen sei lediglich jene Strecke gewesen, die für das Überholmanöver selbst benötigt wurde. Die Video-Aufzeichnung belege klar, dass er dieses erst (knapp) in der Kurve abgeschlossen hatte. Die ein Jahr später beim Augenschein vorgefundenen Verhältnisse (Jahreszeit, Witterung, Sichtverhältnisse, Vegetation etc.) seien praktisch identisch mit denjenigen beim Überholmanöver gewesen (Urteil S. 21 f.). Die beim Augenschein ausgemessene Sichtweite habe ab Höhe Subaru 93 m betragen (unten E. 2.14).

E. 2.7

Nach der Vorinstanz resultiert ein theoretischer Überholweg von $80 \times [(80 + 2 + 4) / (80 - 45)] = 196,6 \text{ m}$ (Formel nach HANS GIGER).

Weil auf die Höhe des überholten Subaru abzustellen sei, bilde die Mitte des Überholmanövers den Ausgangspunkt der Berechnung, und der tatsächlich benötigte Überholweg sei zu halbieren, weshalb ein Überholweg von 98,3 m verbleibe (Urteil S. 22 f.). In dieser Zeit hätte ein mit der zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h herannahendes Fahrzeug ebenfalls 98,3 m zurückgelegt. Unter Berücksichtigung der Sicherheitszeit von 2 Sekunden ergebe "dies im Hinblick auf die für das Überholen nötige Sichtweite eine Strecke 88,88 m ($[80 \text{ km/h} \times 2 \text{ Sekunden}] \times 2$), welche in der Zeit von 2 Sekunden von beiden Fahrzeugen zurückgelegt würde und zum Überholweg (98,3 m) sowie zur Strecke des derweil herannahenden Fahrzeuges (98,3 m) hinzuzuzählen ist. Auf diese Weise ergibt sich eine Strecke von insgesamt rund 285,5 Metern ($88,88 \text{ m} + 98,3 \text{ m} + 98,3 \text{ m}$), welche für das [...] Überholmanöver hätte überblickt werden müssen" (Urteil S. 23).

E. 2.8

Wird für den Überholweg die "Höhe des überholten Subaru" ("d" = 2) und eine Wiedereinbiegestrecke "b" = 40 (= "halber Tacho" [v1]) berücksichtigt, ergibt sich: $80 \times [(0 + 40 + 2 + 2) / (80 - 45)] = 100,57 \text{ m}$. Wird auf den dem Beschwerdeführer günstigeren "halben Tacho" [v2] des Subaru abgestellt (BOLL, a.a.O., S. 84; Urteil 6B_508/2012 vom 3. Mai 2013 E. 1.4.3), folgt ein theoretischer Überholweg mit der Einsetzung von $80 \times [(0 + 22,5 + 2 + 2) / (80 - 45)] = 60,57 \text{ m}$.

Für die Zurücklegung von 60,57 m hätte der Beschwerdeführer mit 80 km/h 2,72 Sekunden benötigt. Während 2,72 Sekunden legte ein herannahendes Fahrzeug mit 90 km/h 68 m zurück. Beiden Fahrzeugen sind die individuell zu berechnenden 2-Sekunden-Sicherheitszeiten hinzuzurechnen (oben E. 2.4). Diese betragen für die überholende Ducati 44,44 m und das herannahende Fahrzeug 50 m. Das ergibt $(60,57 + 44,44) + (68 + 50) = 223,01 \text{ m}$.

E. 2.9

Der Beschwerdeführer wendet gegen die vorinstanzliche "abstrakte" Berechnung ein, wie aus der Video-Aufnahme hervorgehe, sei der Überholvorgang nach 2 Sekunden beendet gewesen. Er habe mit einem gleich schnell (80 km/h) entgegenkommenden Fahrzeug 88,88 m benötigt, um keine Verkehrsteilnehmer zu gefährden. Die einsehbare Distanz von 93 m genüge.

Nach der Vorinstanz benötigte der tatsächlich 2 Sekunden dauernde Überholvorgang $2 \text{ Sekunden} \times 80 \text{ km/h} = 44,44 \text{ m}$. Das ergebe für beide Fahrzeuge 88,88 m. Der

Beschwerdeführer beachte die Sicherheitszeit von 2 Sekunden nicht, die 88,88 m betrage, woraus sich nach der konkreten Berechnungsmethode des Beschwerdeführers 178 m errechnen liessen, die hätten überblickt werden müssen (Urteil S. 24).

E. 2.10

Der Beschwerdeführer macht geltend, auf welcher gesetzlichen Grundlage oder Rechtsprechung die Vorinstanz zu dem zusätzlichen Sicherheitsabstand von 2 Sekunden komme, sei nicht nachvollziehbar und damit willkürlich. Offensichtlich gehe es einmal mehr darum, ihm nicht Recht geben zu müssen, dass die 88,88 m für den Überholvorgang ausreichend waren. Der Sicherheitsabstand dürfe nicht zwei Mal genommen werden. Die Vorinstanz komme mit einem willkürlichen Vier-Sekunden-Zuschlag auf 285,5 m (Beschwerde S. 11, 15).

Dass der "Sicherheitsabstand" (Sicherheitszeit) doppelt eingerechnet werden muss, ist nicht in einer vorinstanzlichen Willkür, sondern physikalisch begründet (oben E. 2.4). Würde die Sicherheitszeit nur dem ersten (überholenden) Fahrzeug zugerechnet, käme es zum Aufeinandertreffen beider Fahrzeuge, ohne dass jenes erste Fahrzeug diese Strecke tatsächlich zurücklegen konnte. Das ist darin begründet, dass das zweite Fahrzeug ohne Sicherheitszeit fahren würde und auf das erste Fahrzeug trifft, bevor dieses die für die 2-Sekunden-Sicherheitszeit benötigte Strecke befahren kann. Wird beiden Fahrzeugen die individuelle Sicherheitszeit zu ihren ordentlichen Fahrstrecken hinzugerechnet, kreuzen sie sich genau in dem Zeitpunkt, in dem jedes der beiden Fahrzeuge die für die individuelle Sicherheitszeit benötigte Strecke zurückgelegt hat - und damit (relativ) ungefährlich im Zeitpunkt, in welchem das überholende Fahrzeug bereits 2 Sekunden wieder auf seinem rechten Fahrstreifen fährt.

Die Berechnungsmethode führt erstens zu einem Einbiegen, ohne das überholte Fahrzeug zu gefährden (insbesondere muss es nicht verlangsamen, um das Überholen zu ermöglichen), und zweitens dazu, dass dem vortrittsberechtigten herannahenden Fahrzeug die Fahrbahn (lediglich) zwei Sekunden vor dem Kreuzen freigegeben wird (dessen Insassen werden nicht erschreckt und sein Lenker muss nicht bremsen, um eine gefährliche Situation zu vermeiden).

E. 2.11

Der Beschwerdeführer selber kommt gestützt auf die Formel nach HANS GIGER zu folgendem Ergebnis:

v1 Werteinsetzung von 80 km/h der Ducati

v2 Werteinsetzung von 45 km/h des Subaru

2a keine Werteinsetzung bzw. Null, da Ausbiegestrecke aufgrund Fortführung des Überholvorgangs entfällt sowie keine Einbiegestrecke aufgrund des rechtskräftigen Freispruchs

11 keine Werteinsetzung bzw. Null, da sich die Ducati schon an der Seite des Subaru befand

12 Werteinsetzung von restlichen 2 m, da sich die Ducati in der Mitte des Subaru befand.

Überholweg: $80 \times [(0 + 0 + 2) / (80 - 45)] = 4,57$ m. Die Formel zeige eine notwendige Sichtweite von 4,57 m, bzw. doppelt und aufgerundet gerechnet, von 10 m. Das ist abwegig. Derartige Berechnungen sind denn auch nur so präzise wie die verwendeten Ausgangsdaten (Urteil 1P.227/2006 vom 30. Juni 2006 E. 4).

Aufgrund der auch vom Beschwerdeführer anerkannten Geschwindigkeiten der Fahrzeuge von 45 bzw. 80 km/h sowie der Annahme eines 2 Sekunden dauernden tatsächlichen Überholvorgangs legten der Subaru 25 m und die Ducati 44,44 m zurück. Damit hätte der Beschwerdeführer den Sicherheitsabstand von 2 Sekunden nicht einhalten können und wäre dem Subaru beim Wiedereinbiegen "vor die Nase" gefahren (Beschwerde S. 13, 15). Da der Subaru 25 m in 2 Sekunden fuhr, hätte die Ducati in der gleichen Zeit 69,44 m zurücklegen müssen, um einen 2-Sekunden-Abstand einhalten zu können ($25 \text{ m} + 44,44 \text{ m} = 69,44 \text{ m}$). Das war mit der angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit der Ducati von 80 km/h (Höchstgeschwindigkeit ausserorts) in 2 Sekunden nicht möglich.

War der tatsächliche Überholvorgang nach 2 Sekunden und 44,44 m abgeschlossen, bog die Ducati bereits vor der Marke 44,44 m wieder auf den rechten Fahrstreifen ein. Damit erfolgte die Wiedereinbiegung mit 80 km/h in einem Abstand zum Subaru von weniger als 15,44 m, da $44,44 \text{ m} - (25 \text{ m} + 2 \text{ m} + 2 \text{ m}) = 15,44 \text{ m}$ (die zweimalige Einsetzung des Wertes "2 m" betrifft die Variablen "c, d"). Dies bedeutete bei 80 km/h eine Unterschreitung der Distanz von 40 m nach der Faustregel "halber Tacho" [v1] um mehr als die Hälfte. Die Wiedereinbiegung auf den rechten Fahrstreifen wäre im Abstand von unter 1 Sekunde zum Subaru erfolgt (1 Sekunde = 22,22 m). Ein Einbiegeabstand von 15,44 m hätte auch die 22,5 m der günstigeren Variante "halber Tacho" [v2] unterschritten.

E. 2.12

Für das Bundesgericht ist grundsätzlich der vorinstanzlich beweismässig festgestellte Sachverhalt massgebend (Art. 105 Abs. 1 BGG). Die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung kann vor Bundesgericht nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG). Offensichtlich unrichtig ist die Sachverhaltsfeststellung, wenn sie willkürlich ist (BGE 140 III 264 E. 2.3).

Die Ducati legte im tatsächlich 2 Sekunden dauernden Überholvorgang 44,44 m zurück. Die gleichen 44,44 m sind für ein herannahendes Fahrzeug zu veranschlagen, sofern für dieses mit der Vorinstanz 80 km/h angenommen werden. Als Sicherheitszeit sind $2 \times 44,44 \text{ m}$ hinzuzurechnen (oben E. 2.10). Das ergibt eine Fahrstrecke von insgesamt $44,44 \text{ m} \times 4 = 177,76 \text{ m}$ (ebenso die Vorinstanz, oben E. 2.9). Diese Sichtweite errechnet sich, ohne dass eine Einbiegestrecke mit korrektem Abstand zum Subaru in Rechnung gestellt wird. Bei unterstellten Geschwindigkeiten von 80 km/h ergibt sich somit:

- | | |
|--|----------|
| a) 2-Sekunden-Überholvorgang Ducati | 44,44 m |
| b) 2-Sekunden-Weg entgegenkommendes Fahrzeug | 44,44 m |
| c) 2-Sekunden-Sicherheitszeit | 88,88 m |
| d) erforderliche Sichtweite | 177,76 m |

Die frei überblickbare Fahrstrecke von 93 m genügte weder unter den günstigeren Annahmen der "theoretischen" (oben E. 2.8) noch der in dubio pro reo vorgenommenen

"konkret-juristischen" (E. 2.12) Berechnung für ein regelkonformes Überholen. Es handelt sich indessen um dynamische Vorgänge. Die hier ohne technisches Gutachten vorgenommenen Berechnungen dienen lediglich als Annäherungswerte (oben E. 2.5). Das Bundesgericht verkennt nicht, dass im Verkehrsalltag auch mit Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie Nichteinhalten von Abstandsvorschriften und Sicherheitszeiten überholt wird. Die ins Recht gefasste Person kann sich indessen nicht darauf berufen, auch andere Verkehrsteilnehmer würden sich verkehrregelwidrig verhalten, da dies an der Strafbarkeit ihres Verhaltens nichts ändert (Urteil 6B_92/2015 vom 27. Mai 2015 E. 1.5).

E. 2.13

Entscheidend ist die Feststellung, nach welcher die Video-Aufzeichnung klar belegt, dass der Beschwerdeführer "das Überholmanöver erst (knapp) in der Kurve abgeschlossen hatte" (Urteil S. 21).

Der Beschwerdeführer beruft sich dagegen auf einen Satz im Rapport der Verkehrspolizei vom 2. August 2011: "Letzteres Überholmanöver nahm [der Beschwerdeführer] unmittelbar vor einer unübersichtlichen Rechtskurve vor." Er macht geltend, diese "entlastende Tatsache" könne aufgrund von Art. 147 Abs. 4 StPO als erstellt gelten. Gegenteiliges sei wegen der Unverwertbarkeit des Polizeirapports nicht erstellbar. Somit sei erstellt, dass er "nie

in einer unübersichtlichen Rechtskurve überholte, sondern

weit vor einer Rechtskurve auf einer geraden Strecke" (Beschwerde S. 17 mit Unterstreichungen).

Nach der zitierten Stelle aus dem Polizeirapport nahm der Beschwerdeführer das Überholmanöver "unmittelbar vor einer unübersichtlichen Rechtskurve vor", mithin entgegen seiner Auslegung nicht "weit vor" einer Rechtskurve. Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch bedeutet "unmittelbar": nicht vermittelt; durch keinen oder kaum einen räumlichen oder zeitlichen Abstand getrennt; direkt, geradewegs (Duden, Deutsches Universalwörterbuch, 7. Aufl. 2014). Weil er "unmittelbar vor einer unübersichtlichen Rechtskurve" überholte, konnte er nicht die Gewissheit haben, das Manöver ohne Behinderung des Gegenverkehrs abschliessen zu können (oben E. 2.2).

E. 2.14

Unbehelflich ist ferner der Einwand des Beschwerdeführers, er habe sich "auf dem Motorrad in einer relativ hohen Sitzposition" befunden. So habe er anders als die Polizisten im Polizeiwagen und ihrer Video-Aufnahme "über die Leitplanke hinaus durch die Böschung gesehen". Es habe dort keine Bäume gehabt (Beschwerde S. 17, 18).

Im Protokoll Augenschein vom 18. Juni 2012 wird festgehalten: "Aufgrund des Fotoblattes (act. 2, S. 3) und der Aussagen des Beschuldigten wird die Stelle ermittelt, an welcher der Beschuldigte nach dem Überholen des Polizeifahrzeuges sein Überholmanöver zum Überholen des grünen Subarus weitergeführt hat. Von dieser Stelle aus wird ein Foto erstellt (act. 32). Der Beschuldigte zeigt, wie weit er gesehen habe. Diese Sichtweite wird ausgemessen, sie beträgt 93 Meter".

Act. 32 zeigt eine Fotoaufnahme von der linken Strassenseite aus in die Einfahrt einer durch Bäume und Gebüsch verdeckten Rechtskurve. In der am 29. Juli 2011 erstellten

Fotodokumentation findet sich auf S. 2 eine Aufnahme mit einem am linken Strassenrand stehenden Polizisten in 78 m Entfernung zur Rechtskurve, die nicht einsehbar ist. Die Strasse ist auf sämtlichen Aufnahmen, insbesondere den Video-Aufnahmen, gesäumt von Bäumen und Gebüsch (im Übrigen oben E. 2.6). Die Einwände des Beschwerdeführers überzeugen in keiner Weise. Es ist nicht einsichtig, wie er sich beim Überholmanöver mit 80 km/h "durch die Büsche hindurch" rechtskonform ernsthaft hätte vergewissern können, dass kein Fahrzeug entgegenkommt.

E. 2.15

Das vorinstanzliche Beweisergebnis einer ungenügenden Sichtweite, um vor der nicht einsehbaren Rechtskurve überholen zu dürfen, erweist sich nicht als willkürlich.

E. 3

Der Beschwerdeführer will vom Vorwurf der grobfahrlässigen Verkehrsregelverletzung freigesprochen werden.

E. 3.1

Der seit dem 1. Januar 2013 lediglich redaktionell revidierte Art. 90 Abs. 2 SVG ist nicht milder (Urteil 6B_461/2012 vom 6. Mai 2013 E. 4.2.1), weshalb die Strafnorm in der früheren Fassung anzuwenden ist (Art. 2 Abs. 2 StGB).

Gemäss aArt. 90 Ziff. 2 SVG macht sich strafbar, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Den objektiven Tatbestand erfüllt, wer eine wichtige Verkehrsregel in objektiv schwerer Weise missachtet und die Verkehrssicherheit ernstlich gefährdet. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Diese bedingt die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung. Subjektiv erfordert der Tatbestand ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit (ausführlich BGE 131 IV 133 E. 3.2). Ferner kommt die Annahme von dolus eventualis in Betracht (BGE 126 IV 192 E. 2c).

E. 3.2

Überholen gehört zu den gefährlichsten Fahrmanövern. Überholen ist nur gestattet, wenn es nicht überhaupt verboten ist, der nötige Raum übersichtlich und frei ist und andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert oder gefährdet werden (BGE 129 IV 155 E. 3.2.1 S. 158). Diese Voraussetzungen waren nach der im Ergebnis willkürfreien vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellung nicht gegeben. Dass eine konkrete Gefährdung ausgeblieben ist, war dem Zufall zu verdanken (vgl. BGE 106 IV 48 E. 2a). Wie PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, Rz. 92 zu Art. 90 SVG) ausführt, bejaht das Bundesgericht in der Regel eine mindestens erhöhte abstrakte Gefährdung und damit eine objektiv grobe Verkehrsregelverletzung, wenn ein Fahrzeuglenker überholt, obschon er aufgrund einer eingeschränkten Sicht nach vorne nicht sicher sein kann, ohne Behinderung bzw. Gefährdung wieder einbiegen zu können (BGE 121 IV 235 E. 1b; Urteil 6S.128/2004 vom 15. Juni 2004 E. 3).

E. 3.3

Der Beschwerdeführer legte eine aggressive Fahrweise an den Tag. Das Überholen war "in hohem Masse unfallträchtig" (vgl. BGE 106 IV 48 E. 2b S. 50). Es kann zugestanden werden, dass ein Motorrad eine besondere Dynamik aufweist, insbesondere hinsichtlich der geltend gemachten "Motorleistung und/oder Beschleunigung". Auf öffentlichen Strassen (Art. 1 SVG) darf indessen nicht "rennmässig" (nota bene: ohne Gegenverkehr) gefahren werden. Das Überholen vor einer unübersichtlichen Kurve mit 80 km/h ist als schwerwiegend verkehrsregelwidriges Verhalten zu qualifizieren.

Ein riskant fahrender Lenker kann durch sein gewagtes Fehlverhalten selbst zum Opfer werden. Man wird ihm daher selbst bei riskanter Fahrweise, beispielsweise einem "waghalsigen Überholmanöver" (so noch BGE 130 IV 58 E. 9.1.1 S. 64; nunmehr aber Art. 90 Abs. 3 SVG), in der Regel zugestehen, dass er leichtfertig darauf vertrauen wird, es werde schon nicht zu einem Unfall kommen. Die Annahme, er habe sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden und nicht im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut, darf deshalb nicht leichthin angenommen werden (BGE 130 IV 58 E. 9.1.1 S. 64 f. sowie Urteil 6B_463/2012 vom 6. Mai 2013 E. 3.2; die Urteile betrafen nicht Gefährdungshandlungen, sondern Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang). Wie das Bundesgericht in einem grundlegenden Entscheid aus dem Jahre 1943 ausführte, kennt der Täter bei der bewussten Fahrlässigkeit die Möglichkeit, dass der objektive Tatbestand sich verwirkliche. Er verhält sich ihr gegenüber jedoch ablehnend, vertraut darauf, dass der Erfolg nicht eintrete. Wer dagegen mit Eventualvorsatz handelt, ist mit dem als möglich vorausgesehenen Erfolg einverstanden, will ihn für den Fall, dass er eintreten sollte (BGE 69 IV 75 E. 5 S. 80).

Der Beschwerdeführer vertraute nicht darauf, eine Gefährdung vermeiden zu können. Vielmehr nahm er eine erhöhte abstrakte Gefährdung im Sinne von Art. 12 Abs. 2 StGB in Kauf, um den Subaru überholen zu können. Damit ist Eventualvorsatz gegeben.

E. 3.4

Das Bezirksgericht erkannte auf Grobfahrlässigkeit. Die Vorinstanz nimmt primär Eventualvorsatz an, weist aber die Berufung ab. Damit verletzt sie kein Bundesrecht. Es bleibt beim bezirksgerichtlichen Urteilsdispositiv (BGE 139 IV 282 E. 2.6).

E. 4

Die Beschwerde ist abzuweisen. Die Gerichtskosten sind dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 BGG).

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