

GR_GERICHTE SB 2003 56 vom 3. Dezember 2003

GR Gerichte, 2003-12-03, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SB 2003 56](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SB_2003_56)

FR: GR_GERICHTE SB 2003 56 du 3 décembre 2003

IT: GR_GERICHTE SB 2003 56 del 3 dicembre 2003

Regeste

grobe Verletzung von Verkehrsregeln | Strassenverkehrsgesetz

Erwägungen

E. 2

Dafür wird er bestraft mit einer Busse von Fr. 4'000.--.

E. 3

Der Eintrag der Busse im Strafregister wird nach Ablauf einer Probezeit von 1 Jahr vorzeitig gelöscht.

E. 4

(Kosten)

E. 5

(Rechtsmittelbelehrung)

E. 6

len, ob der Berufungskläger mit seinem Überholmanöver auch gegen die Verkehrsregel von Art. 34 Abs. 4 SVG verstossen hat und er sich im übrigen der leichten oder groben Verkehrsregelverletzung schuldig gemacht hat. Zu überprüfen ist ferner die ausgesprochene Strafe. 3. Wird im Berufungsverfahren eine Änderung des vorinstanzlichen Urteils zu Ungunsten des Verurteilten oder Freigesprochenen beantragt, so kann die Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung verlangen. In den übrigen Fällen kann der Kantonsgerichtspräsident eine solche von sich aus oder auf Antrag der Parteien anordnen (Art. 144 Abs. 1 StPO). Findet keine mündliche Berufungsverhandlung statt, so trifft der Kantonsgerichtsausschuss seine Entscheidung ohne Parteivortritt auf Grund der Akten (Art. 144 Abs. 3 StPO). Der Angeschuldigte in einem Strafverfahren hat aber unabhängig von der kantonalen Verfahrensordnung gestützt auf Art. 6 Ziff. 1 EMRK einen Anspruch darauf, dass seine Sache in billiger Weise und öffentlich gehört wird. Dieser Anspruch ist Teilgehalt der umfassenden Garantie auf ein faires Verfahren. Das Gebot der Verfahrensoffenheit gilt dem Grundsatz nach nicht nur für das erstinstanzliche Strafverfahren, sondern erstreckt sich auf die Gesamtheit eines korrekten Strafverfahrens inklusive des gesamten Rechtsmittelweges, somit auch auf das Berufungsverfahren gemäss Art. 141 ff. StPO. Die Art der Anwendung von Art. 6 Ziff. 1 EMRK auf ein Verfahren vor einer Rechtsmittelinstanz hängt von deren Besonderheiten ab. Von einer mündlichen Verhandlung vor der Rechtsmittelinstanz kann etwa abgesehen werden, soweit die erste Instanz tatsächlich mündlich verhandelt hat, wenn nur Rechtsfragen oder Tatfragen zur Diskussion stehen, die sich leicht nach den Akten

beurteilen lassen, ferner wenn eine reformatio in peius ausgeschlossen oder die Sache von geringer Tragweite ist und sich keine Fragen zur Person und deren Charakter stellen (vgl. BGE 119 Ia 316 E. 2b; ZGRG 2/99, S. 46). Zudem darf einem nicht-öffentlichen Verfahren kein wichtiges öffentliches Interesse entgegenstehen. Der Betroffene kann auch von sich aus auf eine mündliche Verhandlung verzichten. Voraussetzung eines wirksamen Verzichts ist, dass er ausdrücklich erklärt wird oder sich aus dem Stillschweigen des Betroffenen eindeutig ergibt. Der Berufungskläger liess keinen Antrag auf Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung stellen. Es stellt sich daher im folgenden die Frage, ob auch die weiteren Voraussetzungen für einen Verzicht auf eine mündliche Berufungsverhandlung erfüllt sind. Das angefochtene Urteil des Bezirksgerichtsausschusses Prättigau/Davos vom 7. November 2002 wurde im Anschluss an eine mündliche Hauptverhandlung erlassen. Im anstehenden Rechtsmittelverfahren stellt sich primär die Frage, ob der

E. 7

Berufungskläger mit seinem Überholmanöver auch Art. 34 Abs. 4 SVG verletzt hat und er wegen der zugestandenen Verletzung von Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG nur der leichten oder aber der groben Verkehrsregelverletzung schuldig zu sprechen ist. Der Kantonsgerichtsausschuss hat sich daher zur Hauptsache mit Rechtsfragen auseinanderzusetzen. Diese können auf Grund der Akten beantwortet werden. Die Frage der reformatio in peius (Art. 146 Abs. 1 StPO) stellt sich vorliegend nicht, da lediglich der Berufungskläger gegen das vorinstanzliche Urteil Berufung erhoben hat und der Kantonsgerichtsausschuss - wiewohl er nach Art. 146 Abs. 1 StPO das erstinstanzliche Urteil grundsätzlich frei überprüfen kann - mithin die Strafe oder Massnahme nicht verschärfen darf. Auch steht im vorliegenden Fall einem nicht-öffentlichen Verfahren kein wichtiges öffentliches Interesse entgegen. Der Kantonsgerichtsausschuss kommt daher zum Schluss, dass die streitige Strafsache gestützt auf die vorliegenden Akten sachlich gerecht entschieden werden kann. Ein persönliches Vortreten des Berufungsklägers vor Gericht ist folglich nicht notwendig. 4. a) Gemäss Art. 35 Abs. 2 SVG ist das Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Der vom Gesetz als übersichtlich und frei geforderte "nötige Raum" ist unter einem doppelten Gesichtspunkt zu verstehen, nämlich im Sinne einer genügenden Breite wie auch einer genügenden Länge der Überholspur. Daher muss nicht nur die für den Überholvorgang benötigte Weglänge übersichtlich und frei sein, sondern zusätzlich jene, die ein entgegenkommendes Fahrzeug bis zu jenem Punkt zurücklegt, wo der Überholende die linke Strassenseite wieder freigibt. Es genügt daher nicht, dass der Überholende danach trachtet, den Überholvorgang kurz vor der unübersichtlichen Stelle abzuschliessen, sondern er muss ihn so weit vor diesem Punkt 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 121 IV 238, BGE 109 IV 134 E. 2). Im Weiteren ist nach Art. 34 Abs. 4 SVG gegenüber allen Strassenbenützern ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Wer überholt, hat auch von einem allenfalls entgegenkommenden Strassenbenützer ausreichend Abstand zu wahren. Nur wo letzteres möglich ist, ist der zum Überholen nötige Raum in Sinne von Art. 35 Abs. 2 SVG "frei" und das Überholen - Übersicht vorausgesetzt - gestattet. b) Der Berufungskläger argumentiert, dass sich bei einem Überholmanöver lediglich der seitliche Abstand zum überholenden

E. 8

Abs. 4 SVG richten würde. Anwendbar sei Art. 34 Abs. 4 SVG jedoch nicht auf den Abstand des Überholenden zu einem auf der Überholspur entgegenkommenden Lenker. Ob der Überholende zum entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer einen ausreichenden Abstand aufweise, beurteile sich einzig nach der Sonderregelung von Art. 35 Abs. 2 SVG. Wie gross dieser Abstand sein müsse, lasse sich nicht generell festlegen, sondern hänge von den konkreten Umständen ab. Vorliegend habe der Abstand beim Wiedereinbiegen 45 Meter betragen. Selbst wenn die Lenkerin des entgegenkommenden VW Käfers nicht abgebremst hätte, wären die beiden Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Wiedereinbiegens immer noch 27 Meter voneinander entfernt gewesen, woraus der Berufungskläger zu schliessen scheint, dass der Abstand ausreichend gewesen sei. In konstanter Praxis wendet der Kantonsgerichtsausschuss Graubünden Art. 34 Abs. 4 SVG neben Art. 35 SVG an, sofern die einzelnen Voraussetzungen der jeweiligen Bestimmungen erfüllt sind (vgl. in diesem Sinne BGE 100 IV 76). Art. 34 Abs. 4 SVG ist so formuliert, dass er ausnahmslos gilt: Der genügende Abstand ist immer einzuhalten. Der ausreichende Abstand ist damit auch beim Überholen, was in Art. 34 Abs. 4 SVG ausdrücklich erwähnt wird, zu wahren. Der Sicherheitsabstand ist dabei gegenüber allen Verkehrsteilnehmern, also auch gegenüber dem entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer einzuhalten. Die Einhaltung dieses Sicherheitsabstandes hat nun der Berufungskläger verletzt. Wie die Vorinstanz zutreffend darlegte, genügte die beim Wiedereinbiegen zum entgegenfahrenden VW Käfer innegehabte Distanz nicht. Der Gutachter des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts St. Gallen hat festgestellt, dass es vom Zeitpunkt an, als der Berufungskläger wiederum komplett auf der rechten Fahrbahnspur war, zirka 1.2 Sekunden dauerte, bis der Kreuzvorgang mit dem VW Käfer erfolgte (act. 3.18, S. 8). Der Überholweg darf nun nicht so kurz bemessen sein, dass der Überholende bei einem allfällig entgegenkommenden Fahrzeug noch haarscharf vor diesem und dem Überholten wieder einbiegen kann. Die beiden Fahrzeuge fahren schliesslich mit der Summe ihrer Geschwindigkeiten aufeinander zu. Ein Fahrzeuglenker, welcher einen ungenügenden Sicherheitsabstand einhält, schafft die hohe Gefahr, dass der Lenker eines allfällig entgegenkommenden Fahrzeuges durch das frontal auf ihn zukommende Fahrzeug erschrickt oder zumindest vorsichtshalber, wenn er nicht sicher ist, ob es noch reicht, eine Vollbremsung vornimmt. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 80km/h besteht bei vielen wenig routinierten Lenkern die Gefahr, dass sie die Herrschaft über ihr Fahrzeug verlieren können. Zwischen dem Wiedereinbiegen des überholenden Fahrzeuges und dem Kreuzen mit einem entgegenkommenden Fahrzeug muss daher ein Sicherheitsabstand von mindestens 2 Sekunden bestehen (Jürg

E. 9

Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, Verlag Bauzi 1999, S. 83f.). Vorliegend dauerte es 1.2 Sekunden bis zum Kreuzen der beiden Fahrzeuge. Als der Berufungskläger nach dem Überholvorgang brüsk auf die rechte Fahrspur gewechselt hatte, betrug der Abstand zum VW Käfer lediglich 45 Meter. Wie knapp die Angelegenheit war, zeigt auch das Videoband. Zum Zeitpunkt des Wiedereinbiegens hatte der Berufungskläger bereits eine Geschwindigkeit von über 70km/h erreicht (vgl. Gutachten des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts St. Gallen, S. 8, act. 3.18). Der VW Käfer dürfte auch wieder etwa 70km/h innegehabt haben. Bei zwei Fahrzeugen, die mit rund 70km/h aufeinanderzufahren, genügt ein Sicherheitsabstand von 1.2 Sekunden nicht, um eine Gefährdung des

entgegenkommenden Fahrzeuglenkers aus- zuschliessen. Hätten die beiden Fahrzeuge nämlich unmittelbar vor dem vollständigen Wiedereinbiegen des Berufungsklägers eine Notbremsung einleiten müssen, hätten sie zusammen einen Bremsweg von rund 71 Metern benötigt, womit offensichtlich wird, dass eine Sicherheitsdistanz von 45 Metern nicht ausreichend ist. Der Berufungskläger hat somit zum entgegenfahrenden Fahrzeug keinen genügenden Abstand eingehalten, womit die Vorinstanz zu recht auch auf eine Verletzung von Art. 34 Abs. 4 SVG erkannt hat. Dass der Berufungskläger mit seinem Überholmanöver gegen Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG verstossen hat, ist im Berufungsverfahren nicht angefochten worden und damit unbestritten geblieben. 5. Zu prüfen ist in einem weiteren Schritt, ob sich der Berufungskläger entsprechend seiner Vorbringen einer einfachen Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG schuldig gemacht hat, oder ob gemäss dem vorinstanzlichen Urteil Art. 90 Ziff. 2 SVG zum Tragen kommt. Eine Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG erfüllt dann den qualifizierten Tatbestand von Ziff. 2, wenn sie grob ist und - kumulativ - der Täter dadurch eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (PKG 1999 Nr. 24). Ob eine Verkehrsregelverletzung grob ist, bestimmt sich sowohl nach objektiven als auch subjektiven Kriterien. a) Objektiv grob ist ein Verstoss gegen die Verkehrsregeln dann, wenn eine wichtige Verkehrsvorschrift in gravierender Weise betroffen ist, das heisst, wenn der Verstoss nach den konkreten Umständen als schwerwiegend bezeichnet werden muss, der Täter die Verkehrssicherheit abstrakt und konkret gefährdet hat und die Regelwidrigkeit oft zu Unfällen führt (PKG 1999 Nr. 24, PKG 1989 Nr. 39 mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung). Das Erfordernis der ernstlichen Gefährdung der Sicherheit anderer setzt nicht voraus, dass jemand konkret

E. 10

gefährdet wird oder es gar zu einem Unfall kommt. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG bereits beim Vorliegen einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt nicht von der übertretenen Verkehrsregel, sondern von der Situation ab, in welcher die Übertretung geschieht. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer ernstlichen oder erhöhten abstrakten Gefahr nach Art. 90 Ziff. 2 SVG ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur dann zur Erfüllung des Tatbestandes von Art. 90 Ziff. 2 SVG, wenn aufgrund besonderer Umstände - Tageszeit, Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse - der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt. Die erhöhte abstrakte Gefahr setzt damit eine naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus (BGE 123 IV 91 f.). Dass Art. 34 Abs. 4 SVG sowie Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG wichtige Verkehrsregelungen beinhalten, bestreitet der Berufungskläger zu Recht nicht. Ungenügender Abstand ist eine sehr häufige Erscheinung; oft wird mit unzureichendem Abstand zum entgegenkommenden Fahrzeug gefahren. Solches Verhalten ist äusserst gefährlich; es ist wohl oft als konkrete Verkehrsgefährdung zu qualifizieren (René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Auflage, N 691). Die Zahl der Verkehrsunfälle, die auf fahrlässige Überholvorgänge zurückzuführen sind, spricht ebenfalls eine deutliche Sprache für die Notwendigkeit einer strengen Anwendung der gesetzlichen Vorschriften. Wer sich über diese Normen hinwegsetzt, handelt den Verkehrsvorschriften grundsätzlich in grober Weise zuwider. Das Überholen gehört zu

den unfallträchtigsten Verhaltensweisen im Strassenverkehr und erfordert deshalb erhöhte Vorsicht und Rücksichtnahme. Der Überholende muss von Anfang an die Gewissheit haben, sein Überholmanöver sicher und ohne Gefährdung Dritter abschliessen zu können. Er muss berücksichtigen, dass bis zum Abschluss seines Unternehmens ein Fahrzeug auftauchen und sich ihm nähern könnte. Nicht nur die für den Überholvorgang benötigte Strecke muss übersichtlich und frei sein, sondern zusätzlich auch jene, die ein entgegenkommendes Fahrzeug bis zu jenem Punkte zurücklegt, wo der Überholende die linke Strassenseite freigegeben haben wird. Der Überholende muss sein Überholmanöver so rechtzeitig beendet haben, dass auch ein während des Überholvorganges auf der Gegenfahrbahn auftauchendes Fahrzeug seinen Weg fortsetzen kann, ohne gefährdet zu werden (vgl. BGE 121 IV 237 f.). Wie die Vorinstanz richtig feststellte, handelte der Berufungskläger bei dem hier zur Diskussion stehenden Überholmanöver nicht nach diesen Grundsätzen. Das Überholen ist

E. 11

nicht unzulässig, weil weiter vorne bereits ein anderes Fahrzeug im Überholen begriffen ist. Der Führer des zweiten Fahrzeugs muss dann aber einen genügenden Abstand einhalten und sich vergewissern, dass er gefahrlos überholen kann. Der Berufungskläger setzte indes zum Überholen an, obwohl er keinen Einblick in die nötige Überholstrecke hatte. Die Sicht wurde ihm vom vorausfahrenden VW Golf genommen. Der Berufungskläger hängte sich an den vorausfahrenden VW Golf zwar nicht gerade "blindlings" an, wie die Vorinstanz ausführte. Gleichwohl konnte er, als er unmittelbar nach dem VW Golf ebenfalls zum Überholen des Lastwagens ansetzte, nicht erkennen, ob die Strecke ein bis zum Abschluss des Überholmanövers gefahrloses Überholen zulies, weil die Sicht durch den VW Golf beeinträchtigt war. Der Berufungskläger hat anlässlich seiner untersuchungsrichterlichen Einvernahme vom 10. Mai 2001 selbst zugestanden, dass ihm nach Einleitung des Überholmanövers "im Moment" die Sicht verdeckt war (act. 3.9 S.1 unten). Als er den Volkswagen erblickt habe, habe er keine Möglichkeit mehr gesehen, das Überholmanöver abubrechen. Diese Aussage zeigt mit aller wünschbaren Deutlichkeit auf, dass der Berufungskläger den VW Käfer zunächst nicht sehen konnte, als dieser aus der Kurve gefahren kam. Er sah diesen erst, als es offenbar bereits zu spät war, um das Überholmanöver noch abubrechen. Das Zugeständnis des Berufungsklägers erhellt, dass er die von Art. 35 Abs. 2 SVG geforderte Übersicht nicht hatte, als er zu überholen begann. Einblick in die Überholstrecke hatte er erst, als er bereits am Überholen war. Nach dem Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamts St. Gallen vom 26. April 2002 konnte der Berufungskläger den entgegenfahrenden VW Käfer erst erkennen, als der ihm vorausfahrende Fahrzeuglenker wieder nach rechts auf seine Fahrspur einbog (Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamts St. Gallen, S. 8, act. 3.18; Beilagendossier, Massskizze Nr. 12, act. 3.19). Zu diesem Zeitpunkt befand sich der Berufungskläger etwa auf der Höhe der Führerkabine des Lastwagens. Die Entfernung zwischen den beiden entgegenfahrenden Fahrzeugen betrug alsdann nur noch 110 Meter. Dank des von der entgegenfahrenden Automobilistin zuvor eingeleiteten Bremsmanövers, mit welchem sie ihre Geschwindigkeit von 80km/h auf 60km/h reduzierte, und welches 1.5 bis 1.6 Sekunden dauerte, betrug ihre Distanz zum entgegenfahrenden Berufungskläger 45 Meter, als dieser wieder auf seine Fahrspur wechselte (vgl. Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamts St. Gallen, S. 3 und 7, act. 3.18). 1.2 Sekunden nach dem Wiedereinbiegen kreuzten sich die beiden Fahrzeuge (Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamts St. Gallen, S. 8, act. 3.18). Der Sicherheitsabstand von 2 Sekunden wurde demnach nicht

eingehalten, das ist entscheidend. Die Lenkerin des entgegenkommenden VW Käfers, welche ihr Fahrzeug von 80km/h auf 60km/h abbremste als sie den überholenden Berufungskläger erblickte,

E. 12

war nun nicht allein nach ihrem subjektiven Empfinden behindert und gefährdet. Der Berufungskläger hat nämlich korrekt berechnet, dass, wenn die Lenkerin des VW Käfers nicht angemessen reagiert hätte und sie mit unverminderter Geschwindigkeit weitergefahren wäre, die Distanz zwischen den beiden Fahrzeugen im Moment des Wiedereinbiegens des Berufungsklägers gerade nur noch 27 Meter betragen hätte und bis zum Kreuzen gerade nur 0.69 bis 0.7 Sekunden vergangen wären. Ein Sicherheitsabstand von 27 Metern bei zwei Fahrzeugen, die je mit 70km/h aufeinanderzufahren, ist nun äusserst knapp und gefährlich. Genügte schon 45 Meter Abstand nicht, so hätten erst recht 27 Meter nicht genügt, um eine Gefährdung auszuschliessen. Der Berufungskläger wendet in seiner Stellungnahme vom 1. Dezember 2003 ein, dass der Kantonsgerichtsausschuss Graubünden bei seinem ersten Entscheid nicht berücksichtigt habe, dass die Fahrerin des entgegenkommenden Fahrzeugs das Bremsmanöver bereits wieder beendet hatte, bevor sich die beiden Fahrzeuge kreuzten. Wie erwähnt, muss unter dem Sicherheitsaspekt zwischen dem Wiedereinbiegen des überholenden Fahrzeuges und dem Kreuzen mit einem entgegenkommenden Fahrzeug ein Sicherheitsabstand von 2 Sekunden bestehen. Dieser Sicherheitsabstand wurde nicht einmal mit dem durch die entgegenfahrende Lenkerin eingeleiteten Bremsmanöver erreicht. Dabei ist es irrelevant, ob sie das Bremsmanöver bereits vor dem Wiedereinbiegen beendet hat; wesentlich ist, dass das Überholmanöver des Berufungsklägers dazu geführt hat, dass die entgegenfahrende Lenkerin abbremsen musste. Diese hat dann realisiert, dass der Abstand zwischen dem Fahrzeug des Berufungsklägers und ihrem Fahrzeug ausreicht, was aber nichts daran ändert, dass die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung nahe lag. Zu recht hat die Vorinstanz das Überholmanöver des Berufungsklägers als äusserst gefährlich und unfallträchtig qualifiziert. An dieser Qualifikation ändert nichts, dass die Strasse entgegen den Feststellungen der Vorinstanz zum Zeitpunkt des Überholmanövers schneefrei und trocken war (vgl. Polizeirapport vom 26. Dezember 2000, act. 3.1), sowie, ob das Bremsmanöver der entgegenkommenden Lenkerin als brüsk zu bezeichnen ist, wie es die Vorinstanz in Beachtung der Feststellung des Gutachters tat (Gutachten des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts St. Gallen, S. 4, act. 3.18), oder nicht. Entscheidend für die Beurteilung ist, dass der Berufungskläger völlig unverantwortlich dem vorausfahrenden VW Golf hinterhergefahren ist, als dieser den Lastwagen überholte. Er selbst konnte dabei infolge der beeinträchtigten Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug nicht beurteilen, ob er das Überholmanöver ohne Gefährdung Dritter durchführen konnte. Gleichwohl setzte er zum Überholen an. Sodann wurde dabei der gegenüber der entgegenkommenden Lenkerin zu wahrende Sicherheitsabstand nicht eingehalten. Der Berufungskläger macht in der Berufung geltend, es hätte auch keine Kollision stattgefunden, wenn

E. 13

die entgegenfahrende Lenkerin ihr Fahrzeug nicht abgebremst hätte und konstant mit der ermittelten Geschwindigkeit von 80km/h weitergefahren wäre. Wie dargelegt, setzt das Erfordernis der ernstlichen Gefährdung nicht voraus, dass jemand konkret gefährdet wird oder es zu einem Unfall kommt. Eine ernstliche Gefahr ist auch beim Vorliegen einer abstrakten Gefährdung, wobei diese erhöht sein muss, gegeben. Es ist richtig, dass die

entgegenfahrende Lenkerin nicht konkret gefährdet wurde. Indes setzte der Berufungskläger eine erhöhte abstrakte Gefahr und somit die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung. Der Berufungskläger setzte zum Überholen an, obwohl er keinen Einblick in die nötige Überholstrecke hatte. Er konnte allfälligen Gegenverkehr erst erkennen, als der ihm vorausfahrende Fahrzeuglenker wieder auf seine Fahrspur einbog. Mit Gegenverkehr war angesichts der Tageszeit auf der fraglichen Strecke zwischen C. und D. jederzeit zu rechnen. Zutreffend führte die Vorinstanz aus, dass unter diesen Umständen die Verwirklichung einer konkreten Gefahr nahe lag. Dabei ist gleichermassen an die direkten und an die indirekten Unfallgefahren zu denken, die eine Missachtung des Überholverbots vor unübersichtlichen Kurven in Gang setzen kann. So ist solches Fehlverhalten grundsätzlich geeignet, andere Verkehrsteilnehmer zu gefahrträchtigen (Fehl-)Reaktionen wie bruskes Bremsen und unvermitteltes Ausweichen zu veranlassen, und dadurch eine einzelne Gefährdungssituation oder unter Umständen gar eine ganze Gefahrenkette auszulösen. Die aus der Kurve dem Berufungskläger entgegenfahrende Lenkerin des VW Käfers musste nicht mit einem auf ihrer Fahrbahn auftauchenden Fahrzeug rechnen. Sie hätte leicht erschrecken und zu einer Fehlreaktion verleitet werden können, welche die konkrete Gefahr einer Kollision heraufbeschwören oder gar zu einer Kollision hätte führen können. Es ist richtig, dass im konkreten Fall die entgegenfahrende Lenkerin nicht panisch reagiert hat. Dies schliesst nicht aus, dass der Berufungskläger mit seinem Überholmanöver eine ernsthafte Gefahr geschaffen hat. Eine erhöhte abstrakte Gefährdung wäre vorliegend auch zu bejahen, wenn überhaupt niemand entgegengekommen wäre, weil jederzeit mit Gegenverkehr zu rechnen war. Dem Berufungskläger vermag auch die Behauptung nicht zu helfen, dass die entgegkommene Lenkerin hätte ausweichen können. Der Berufungskläger scheint wohl der Auffassung zu sein, die Lenkerin des VW Käfers hätte auf den aus ihrer Fahrtrichtung gesehenen rechtsseitigen Ausstellplatz ausweichen können (act. 3.3). Wie die Fotos dokumentieren (act. 3.2), ist der fragliche Ausstellplatz unübersichtlich angelegt; er war zur Strasse mit Leit- und Schneepfosten begrenzt sowie ungefähr in der Mitte mit einer grossen Bautafel zweigeteilt. Für ein talwärts fahrendes Fahrzeug, welches bei einem Gefälle von rund 5% mit einer Geschwindigkeit von 80km/h unterwegs ist, ist der fragliche Ausstellplatz offensichtlich nicht als gefahrlose Ausweichmöglichkeit geeignet. Wie

E. 14

erwähnt, darf ohnehin nicht damit gerechnet werden, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer auf das eigene Fehlverhalten richtig reagiert. Im Ergebnis ist eine erhöhte abstrakte Gefährdung zu bejahen. Wie oben dargelegt, setzt die Anwendung von Art. 90 Ziff. 2 SVG nicht voraus, dass es zu einer Kollision gekommen ist, wie der Berufungskläger zu glauben scheint. Es genügt, dass die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahe liegt. Eine bloss allgemeine, abstrakte Möglichkeit einer Gefährdung wäre nur dann mit Sicherheit anzunehmen, wenn keine anderen Verkehrsteilnehmer vom Fehlverhalten des Berufungsklägers hätten betroffen werden können. Dies trifft indes im zu beurteilenden Fall nicht zu. Das Fahrverhalten des Berufungsklägers hat eine ernstliche Gefahr geschaffen, die bei einer allfälligen Fehlreaktion der beteiligten Verkehrsteilnehmer, oder falls nur einen Moment früher ein Fahrzeug aus der Kurve entgegengekommen wäre, leicht zu einer folgenschweren Kollision hätte führen können. Der Berufungskläger hat durch sein Überholmanöver in Missachtung von für die Gewährleistung der Sicherheit des Strassenverkehrs wichtigen Bestimmungen eindeutig eine erhebliche erhöhte abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die entgegenfahrende Lenkerin

geschaffen, weshalb die objektiven Voraussetzungen einer groben Verkehrsregelverletzung gegeben sind. b) Eine objektiv schwerwiegende Verletzung von Verkehrsregeln allein genügt aber nicht, um den Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG als erfüllt zu betrachten. Vielmehr ist erforderlich, dass sich die grobe Verletzung von Verkehrsregeln auch subjektiv manifestiert, indem dem Fahrzeuglenker aufgrund seines rücksichtslosen oder sonstwie schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorgeworfen werden kann (BGE 123 IV 91, BGE 118 IV 86, BGE 106 IV 390, BGE 95 IV 2). Grobe Fahrlässigkeit liegt immer dann vor, wenn sich der Täter der allgemeinen Gefährlichkeit seiner krass verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist, unter Umständen aber auch, wenn er die Gefährdung anderer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. In solchen Fällen bedarf jedoch die Annahme grober Fahrlässigkeit einer sorgfältigen Prüfung (BGE 123 IV 93). Der Berufungskläger war bereits zu Beginn des Überholmanövers nicht in der Lage, mit Gewissheit zu sagen, dass er das fragliche Überholmanöver ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer abschliessen können. Wer wie der Berufungskläger unbekümmert darum, dass er selbst keinen Einblick in die nötige Überholstrecke hat und damit gar nicht in der Lage ist, zu beurteilen, ob die Distanz für ein Überholmanöver ausreicht, und unbekümmert darum, dass ein entgegen-

E. 15

kommender Automobilist auf Grund des Gefälles einen längeren Bremsweg benötigt und allenfalls sogar zu falschen und daher gefährlichen Reaktionen veranlasst wird, ein Überholmanöver einleitet, handelt ganz klar grobfahrlässig. Ob sich der Berufungskläger der potentiellen Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer tatsächlich bewusst war, ist unbeachtlich, da jeder Verkehrsteilnehmer, welcher die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, strafbar ist. Er hätte in der vorliegenden Situation das fragliche Überholmanöver nie ausführen dürfen. Der Berufungskläger ist daher von der Vorinstanz zu Recht der groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG schuldig gesprochen worden. 6. Gemäss Art. 63 StGB bemisst der Richter die Strafe nach dem Verschulden des Täters. Er berücksichtigt dabei die Beweggründe, das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Schuldigen. Der Bemessung der Schuld ist immer die Schwere der Tat zugrunde zu legen. Man unterscheidet beim Verschulden Tat- und Täterkomponenten. Bei der Tatkomponente betrachtet man das Ausmass des verschuldeten Erfolges, die Willensrichtung mit welcher der Täter handelte und seine Beweggründe. Die Täterkomponente hingegen umfasst Vorleben und persönliche Verhältnisse des Täters sowie das Verhalten nach der Tat oder im Strafverfahren, wie zum Beispiel Reue, Einsicht oder Strafempfindlichkeit (BGE 117 IV 112 ff. mit Hinweisen). Diese in die Waagschale gelegten Elemente wirken strafmindernd oder strafferhöhend, wobei in der Begründung der Strafzumessung die Überlegungen des Richters nachvollziehbar sein müssen (BGE 118 IV 14). Im weiteren ist der Betrag einer Busse so zu bemessen, dass der Schuldige die seinem Verschulden angemessene Einbusse erleidet. Es müssen insbesondere das Einkommen, das Vermögen und die Familienpflichten berücksichtigt werden (Art. 48 Ziff. 2 StGB). Damit wird nicht von der allgemeinen Strafzumessungsregel des Art. 63 StGB abgewichen, sondern diese wird im Hinblick auf die Besonderheiten der Busse verdeutlicht. Auch bei der Bemessung der Busse ist also zunächst das Verschulden des Täters zu ermitteln. Alsdann ist die Busse in Beachtung der in Art. 48 Ziff. 2 Abs. 2 StGB genannten Kriterien festzusetzen (BGE 120 IV 71, BGE 119 IV 13, BGE 116 IV 6). Das Verschulden des Berufungsklägers wiegt nicht

leicht, muss er sich doch den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit bei der Verletzung von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG gefallen lassen. Durch sein rücksichtsloses Verhalten hat er die Gefährdung der anderen Verkehrs- teilnehmer zumindest grob pflichtwidrig nicht bedacht. Sein Verschulden wiegt um

E. 16

so schwerer, als es ihm ein Leichtes gewesen wäre, die Verkehrsregelverletzung zu vermeiden, und er zudem ohne nachvollziehbare Beweggründe handelte. Strafmilderungsgründe liegen keine vor. Strafmindernd sind die Vorstrafenlosigkeit so- wie der einwandfreie automobilistische und zivile Leumund zu veranschlagen. Strafschärfend fällt der Umstand ins Gewicht, dass der Berufungskläger gegen mehrere durch Art. 90 Ziff. 2 SVG sanktionierte Verkehrsregeln verstossen hat (Art. 68 StGB; Giger, a.a.O., S. 251; Trechsel, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, 2. Auflage, N. 2 zu Art. 68 StGB; BGE 91 IV 95). Der Berufungskläger beanstandet, dass die Vorinstanz seine angebliche Uneinsichtigkeit strafehöhend wertete. Das Recht zur Verteidigung und auf das Ergreifen von Rechtsmitteln ist gesetzlich gegeben. Die Uneinsichtigkeit müsste, damit sie strafehöhend gewertet werden könnte, über das Wahrnehmen von gesetzlichen Rechten hinausgehen. Die Uneinsichtigkeit des Berufungsklägers über die Gefährlichkeit seines Überholmanövers darf daher nicht strafehöhend berücksichtigt werden, denn sie äussert sich einzig darin, dass er von den ihm zustehenden Verteidigungsrechten Gebrauch macht. Allerdings kann er nicht mit besonderer Milde rechnen (vgl. Günter Stratenwerth, Allgemeiner Teil, Bern 1989, S. 241). Das monatliche Einkommen des Berufungsklägers betrug im Jahre 2001 im Durchschnitt Fr. 9'166.--. An Vermögen versteuerte er über Fr. 389'000.--. Die Vorinstanz hat auf eine Busse von Fr. 4'000.-- erkannt. Dem Kantonsgerichtsausschuss erscheint die von der Vorinstanz ausgesprochene Busse von Fr. 4'000.-- im Verhältnis zum Verschulden und auch der Einkommens- situation als zu hoch. Es darf sicher nicht übersehen werden, dass das Fahrverhalten des Berufungsklägers in der gegebenen Situation und auf einer solchen Strecke ein hohes Unfallrisiko beinhaltet. Eine konkrete Gefährdung liegt jedoch nicht vor. Im weiteren verfügt der Berufungskläger über einen tadellosen automobilistischen Leumund. Der Kantonsgerichtsausschuss kam in Würdigung und unter Berücksichtigung der vorstehend ausgeführten, für die Strafzumessung ausschlaggebenden Merkmale im aufgehobenen Entscheid zum Schluss, dass eine Busse von Fr. 2'500.-- dem Verschulden des Berufungsklägers angemessen sei. Der Berufungskläger macht in seiner Stellungnahme vom 1. Dezember 2003 geltend, dass der Wegfall des Vorwurfs einer Verletzung von Art. 12 Abs. 1 VRV zwangsläufig zu einer Verringerung des Strafmasses führen müsse. Das Bundesgericht hat das von ihm angefochtene Urteil mit der Begründung aufgehoben, dass der Kantonsgerichtsausschuss Graubünden den Schuldspruch in seiner Begründung auch auf eine Verletzung von Art. 12 Abs. 1 VRV stütze, was er aber nicht hätte tun dürfen. In Beachtung der Feststellungen des Bundesgerichts reduziert der Kantonsgerichtsausschuss Graubünden die Busse unabhängig von der nachfolgenden Erwägung angemessen auf Fr. 2'000.--, auch wenn der Kantonsgerichtsausschuss Graubünden im ersten

E. 17

Urteil auf den rechtlich eingeklagten Sachverhalt abgestellt hat. Nicht zu beanstanden ist die von der Vorinstanz verhängte Probezeit von einem Jahr, nach dessen Ablauf der Eintrag der Busse bei Wohlverhalten gelöscht werden kann. Am Rande sei erwähnt, dass der

Vorwurf, wonach der Schuldspruch auch auf eine Verletzung von Art. 12 Abs. 1 VRV abgestützt worden sei, nicht ganz be- rechtigt ist. Eine Verurteilung wegen einer Verletzung von Art. 12 Abs. 1 VRV ist nicht erfolgt. Gemäss dem Dispositiv des aufgehobenen Urteils hat der Kantonsge- richtsausschuss Graubünden das vorinstanzliche Urteil nämlich geschützt; eine Er- weiterung des Schuldspruches hat nicht stattgefunden. Art. 12 Abs. 1 VRV hat ein- zig bei der Prüfung der Frage, ob der Berufungskläger mit seinem Überholmanöver auch gegen die Verkehrsregel von Art. 34 Abs. 4 SVG verstossen hat, am Rande in die Erwägungen Eingang gefunden. 7. Nach Art. 160 StPO entscheidet das Gericht über die Kostenverteilung zwischen dem Einleger, dem Staat und der ersten Instanz, wenn ein Rechtsmittel gutgeheissen wird. Vorliegend ist die Berufung teilweise gutzuheissen, wobei aber der Beru- fungskläger nur eine gewisse Strafreduktion erreicht hat. Der Schuldspruch der Vor- instanz ist vollumfänglich bestätigt worden. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die erstinstanzlichen Kosten vom Verurteilten zu tragen und dementsprechend ist der vorinstanzliche Kostenspruch zu schützen (Willy Padrutt, a.a.O., S. 411 mit weiteren Hinweisen). Die Kosten des Berufungsverfahrens hingegen gehen ent- sprechend dem Verfahrensausgang zu drei Vierteln zu Lasten des Berufungsklä- gers und zu einem Viertel zu Lasten des Kantons Graubünden, welcher den Beru- fungskläger für sämtliche seine Aufwendungen im Berufungsverfahren ausseramt- lich angemessen mit Fr. 800.-- zu entschädigen hat.

E. 18

Demnach erkennt der Kantonsgerichtsausschuss :

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