

GR_GERICHTE SB 2004 16 vom 28. Juli 2004

GR Gerichte, 2004-07-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SB_2004_16

FR: GR_GERICHTE SB 2004 16 du 28 juillet 2004

IT: GR_GERICHTE SB 2004 16 del 28 luglio 2004

Regeste

grobe Verletzung von Verkehrsregeln | Leitentscheid, publiziert als PKG 2004
13\3Cbr\3E | Strassenverkehrsgesetz

Erwägungen

E. 12

werden (vgl. zum Ganzen Hauser, Der Zeugenbeweis im Strafprozess mit Berücksichtigung des Zivilprozesses, Zürich 1974, S. 311, Arntzen, Psychologie der Zeugenaussage, System der Glaubwürdigkeitsmerkmale, 3. Auflage 1993, S. 15 ff.). c) Im vorliegenden Fall lassen sich den Akten die Zeugenaussagen von A. und von Wm B. sowie die Aussagen des Angeklagten entnehmen. Ziel ist es, diese Aussagen zu würdigen, damit der überzeugende Sachverhalt festgelegt und insbesondere die Quantifizierung des umstrittenen Nachfahrabstandes geklärt wird. Dass der Angeklagte die Pflicht zur Einhaltung eines genügenden Abstandes im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG verletzt hat, ist unbestritten. aa) Anlässlich der polizeilichen Einvernahme vom 6. April 2002 sagte I. aus, dem vorausfahrenden Personenwagen mit einem Sicherheitsabstand von schätzungsweise 20–30 Metern und einer Geschwindigkeit von ca. 74 km/h gefolgt zu sein. Weil A. bei der Ausfahrt U. den Polizeiwagen festgestellt haben müsse, sei er langsamer gefahren und der Sicherheitsabstand habe sich verringert (act. 3.2). Im Rahmen der untersuchungsrichterlichen Einvernahme von A. am 21. August 2002 gab der Angeklagte an, er und A. seien vor oder nach dem „Z.-Tunnel“ von einem „Zürcher“ überholt worden (act. 3.8, S. 4). Er räumte ein, es möge sein, dass eine kurze Wegstrecke die Distanz 12.8 Meter betragen habe. Im Übrigen denke er, dass der Abstand aber sicher 20 Meter betragen habe. Gemäss Protokoll der Konfronteinvernahme vom 11. Februar 2003 mit B. hielt I. fest, einen Abstand von etwa 20 Metern eingehalten zu haben (act. 3.18, S. 2 f.). bb) Am 6. April 2002 wurde A. polizeilich einvernommen. Unter Strafandrohung gemäss Art. 307 StGB sagte er aus, der Angeklagte habe bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h einen Abstand von ungefähr fünf bis sechs Metern eingehalten. A. habe „während dieser Fahrt nur einen Teil der Frontscheibe des LKW im Rückspiegel sehen“ können und er habe sich durch den geringen Abstand bedroht und gefährdet gefühlt (act. 3.3, S. 2). Anlässlich der Einvernahme durch den Untersuchungsrichter vom 21. August 2002 gab er in Anwesenheit des Angeklagten zu Protokoll, dass es schwierig sei, den Abstand im Rückspiegel zu schätzen. Er wisse nicht mehr, ob es sieben, acht oder zehn Meter gewesen seien. Im Rückspiegel habe er „eigentlich die ganze Windschutzscheibe“ gesehen, „jedoch nicht die Autonummer“. Der von ihm als ungenügend erachtete Nachfahrabstand zwischen U. und T. sei ungefähr gleich geblieben, habe sich aber bei T. reduziert, als er die Q.-Strasse verlassen habe. A. ist der Ansicht, dass bei einem

E. 13

überraschenden Bremsmanöver seinerseits der Lastwagen nicht rechtzeitig zum Stehen gekommen wäre. Er habe die Polizei erst wahrgenommen, als er bei T. die Q.-Strasse verlassen habe und die Polizei dem LKW nachgefahren sei. Gestützt auf die Nachstellung der Situation sagte der Zeuge auf entsprechende Frage sinngemäss aus, dass der Abstand 12.8 Meter betragen habe. Allerdings sei der Abstand vor dem „Z.-Tunnel“ grösser gewesen. Zudem habe ihn nach dem Tunnel ein „Zürcher“ überholt, der sich zwischen dem LKW und ihm befunden habe (act. 3.8, S. 2 ff.). cc) Gemäss Polizeirapport vom 30. April 2002 und Protokoll der Konfrontation mit dem Angeklagten vom 11. Februar 2003 führte Wm B. aus, dass I. bei U. mit einem gut wahrnehmbaren Abstand von vier bis sechs Metern hinter A. hergefahren sei (act. 3.1, S. 2; act. 3.18, S. 4). Deshalb seien er und sein Kollege dem Lastwagen nachgefahren. Nach wenigen hundert Metern hätten sie ihn eingeholt und unter dem Lastwagen hindurchsehend festgestellt, dass der Abstand zwischen Lastwagen und PKW „immer etwa gleich“ geblieben sei und dem entsprochen habe, was er und sein Kollege wahrgenommen hätten. Als sie in der leichten Linkskurve bei der ersten Ausfahrt R. den LKW und den PKW an der linken Seite des LKW vorbei wieder hätten sehen können, habe sich der Abstand bestätigt. Der Abstand durch den „Z.-Tunnel“ hindurch habe sich verdoppelt und hernach wieder verringert. Die Feststellungen bei der Verfolgung hat B. aus einer Entfernung von 30–35 Metern zum LKW gemacht (act. 3.18, S. 6). Zwischen U. und T. seien sie nie überholt worden (act. 3.18, S. 9). d) Die Vorinstanz führte im Wesentlichen aus, dass aufgrund der Ungenauigkeiten und Ungereimtheiten nicht auf die Aussagen von A. und des Polizeibeamten B. abgestellt werden könne. Gemäss Aussagen des ersteren habe der anhand einer Nachstellung ermittelte Abstand zwischen den Fahrzeugen von I. und A. 12.8 Meter betragen. Diese Nachstellung der Situation durch die Kantonspolizei vom 21. August 2002 und der daraus gezogene Schluss, der Nachfahrabstand zwischen U. und T. habe durchschnittlich bis maximal 12.8 Meter betragen, liessen sich nicht erhärten. Würden sich doch gerade das sich auf die Nachstellung beziehende Foto Nr. 3 und die dazugehörige Einvernahme in nicht unerheblicher Weise widersprechen. Während das Foto Nr. 3 erhellen würde, dass die Windschutzscheibe des LKW nur zu einem kleinen Teil sichtbar sei, habe A. in der dazugehörigen Einvernahme festgehalten, er hätte „eigentlich die ganze Windschutzscheibe des LKW, jedoch nicht die Autonummer gesehen“. Da A. auch in anderen wesentlichen Punkten nicht gleich ausgesagt habe, hielt es der

E. 14

Bezirksgerichtsausschuss als gut möglich, dass der Abstand grösser als 12.8 Meter gewesen sei. Wm B. habe im Rahmen der Konfrontation mit dem Angeklagten vom 11. Februar 2003 ausgeführt, dass er bei U. gesehen habe, dass der Angeklagte etwa vier bis sechs Meter hinter A. hergefahren sei. Die Vorinstanz erachtete es als schwierig vorstellbar, dass die Polizisten bei der Verfolgung aus ihrem fahrenden Streifenwagen mit einem Abstand von durchschnittlich 30-35 Metern unter dem Lastwagen durchsehend beobachtet hätten, dass der Nachfahrabstand zwischen I. und A. „immer etwa gleich“ geblieben sei. Zudem habe der Polizeibeamte entgegen den Ausführungen des Angeklagten und des Zeugen A. verneint, von einem „Zürcher“ überholt worden zu sein. (vgl. zum Ganzen act. 1.28). e) Die Staatsanwaltschaft bringt in ihrer Berufungsschrift vor, aus den Zeugenaussagen habe sich ergeben, dass der Angeklagte zeitweise mit einem Abstand von weniger als 15 Metern hinter dem Personenwagen des Zeugen A. hergefahren sei. So räume der Angeklagte selbst ein, dass der Abstand über eine kurze Wegstrecke nur 12.8 Meter betragen habe. Des Weiteren habe Wm B. gemäss dem Polizeirapport sowie gemäss dem

Protokoll der Konfrontation bestätigt, der Abstand zwischen dem Personenwagen und dem nachfolgenden Lastwagen habe im Moment, als sie an den mit der Aufgabe der Verkehrsüberwachung betrauten Polizisten vorbeigefahren seien, lediglich vier bis sechs Meter betragen. Mit dieser Zeugenaussage habe sich die Vorinstanz überhaupt nicht auseinandergesetzt. Sie habe lediglich daran gezweifelt, dass bei der anschliessenden Verfolgung eine zuverlässige Feststellung des Abstandes durch die Polizei möglich gewesen sei. f) Der Kantonsgerichtsausschuss geht mit der Berufungsklägerin überein, dass die vom Berufungsbeklagten über eine kurze Wegstrecke zugestandenen 12.8 Meter und der von Wm B. vorgebrachte Nachfahrabstand von vier bis sechs Metern bei U. nur in ungenügender Weise oder überhaupt nicht in der vorinstanzlichen Beweiswürdigung berücksichtigt wurden. Die Vorinstanz übersieht einerseits, dass gemäss Gerichtspraxis den Aussagen von Verkehrspolizisten eine erhöhte Glaubhaftigkeit zukommt, da sie über Erfahrung im Beobachten und Beurteilen von Verkehrssituationen verfügen und diesbezüglich besonders geschult sind. Zudem hat Wm B. seine Feststellung getätigt, nachdem er auf die Straffolgen von Falschaussagen gemäss Art. 307 StGB hingewiesen wurde. Im Übrigen besteht seinerseits keine Veranlassung, den Berufungsbeklagten grundlos zu beschuldigen. Daher sind die Polizeiaussagen, zumindest was die Beobachtungen

E. 15

bei U. betreffen, denn auch nicht unglaubhaft. Andererseits dürfen Zugeständnisse des Angeklagten, wie im vorliegenden Fall in Bezug auf die 12.8 Meter geschehen, nicht einfach übergangen werden. Ob der Nachfahrabstand weniger als die vom Berufungsbeklagten unbestritten zugestandenen 20 Meter betragen hat, kann aber ohne weiteres offen bleiben. Anschliessend wird nämlich aufgezeigt, dass sich in Anbetracht des Gutachtens und des Nachtragsgutachtens – unabhängig davon, ob der Nachfahrabstand im Rahmen der divergierenden Zeugenaussagen nun 6 m, 7-10 m, 12.8 m, 15 m oder 20 m betrug – am Ergebnis insofern nichts ändert, als schon der Nachfahrabstand von 20 Metern völlig ungenügend war und sich schon bei dieser Sachlage eine Verurteilung gestützt auf Art. 90 Ziff. 2 SVG ergibt. Auf eine eingehende Beweiswürdigung zu den darunter liegenden Abstandsangaben kann daher verzichtet werden. g) Die Staatsanwaltschaft bringt vor, dass die Vorinstanz sich „überhaupt nicht“ mit dem bei den Akten liegenden Gutachten auseinandergesetzt habe. aa) Im Zusammenhang mit Gutachten gilt es allgemein festzuhalten, dass es im pflichtgemässen Ermessen liegt, Sachverständige beizuziehen, welche aufgrund ihrer besonderen beruflichen oder privaten Kenntnisse zur Beurteilung der jeweiligen Fachfragen geeignet erscheinen. Der Sachverständige ist Entscheidungsgehilfe des Richters, dessen Wissen er durch besondere Erfahrungs- und Wissenssätze aus seinem Gebiet ergänzt (BGE 118 Ia 145; unveröffentlichtes Urteil des Bundesgerichtes vom 29. März 1990 i.S. A.A., E. 7c, S. 17; Hauser, Kurzlehrbuch des schweizerischen Strafprozessrechts, 2. Auflage, Zürich 1984, S. 178; Helfenstein, Der Sachverständigenbeweis im schweizerischen Strafprozess, Diss. Zürich 1978, S. 1 ff.; Schmid, a.a.O., N 660 ff.; Padrutt, a.a.O., S. 231). Das Gericht ist nicht an den Befund oder die Meinungsäusserung des Gutachters gebunden. Es kann vielmehr, wenn es das Gutachten für unzureichend hält, davon abweichen oder ein überarbeitetes Gutachten vom gleichen Experten verlangen (BGE 118 Ia 146; SJZ 90 (1994) Nr. 15, S. 273). In technischen Fragen hält sich das Bundesgericht im Rahmen seiner Kognition an die Auffassung des Experten, sofern diese nicht offensichtlich widersprüchlich erscheint oder auf irrtümlichen tatsächlichen Feststellungen beruht (BGE 110 Ib 52 E. 2; 101 Ib 408).

Grundsätzlich ist ein Abweichen von der Expertise nur aus triftigen Gründen zulässig (BGE 107 IV 8; 102 IV 225 E. 7b). Weicht das Gericht von den Folgerungen des Gutachters ab, hat es dies zu begründen.

E. 16

bb) Im vorliegenden Fall erteilte der zuständige Untersuchungsrichter dem Strassen-, Verkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons St. Gallen mit Hinweis auf die Straffolgen von Art. 307 StGB am 3. März 2003 einen Gutachtensauftrag (act. 3.20). Das daraufhin erstellte Gutachten vom 8. April 2003 (act. 3.21) zeigt die physikalischen Vorgänge bei einer Vollbremsung des vorausfahrenden Fahrzeugs auf. Unter Berücksichtigung des Grundsatzes „in dubio pro reo“ wurde errechnet, wie sich der Personenwagen und der nachfahrende Lastwagen zueinander verhalten, wenn der Lastwagenlenker auf die aufleuchtenden Bremslichter des PKW reagiert. Dem stattgegebenen Antrag des Berufungsbeklagten (act. 1.18), es seien dem Gutachter Ergänzungsfragen vorzulegen, folgte das Nachtragsgutachten vom 11. August 2003 (act. 3.29), das nach erneutem Hinweis auf die Straffolgen von Art. 307 StGB und durch denselben – im Übrigen neutralen und unparteiischen – Sachverständigen erstellt wurde. Da das Nachtragsgutachten nur unwesentlich vom ersten Gutachten abwich und sich der Berufungsbeklagte mit dem Resultat nicht zufrieden zeigte, forderte er, den konkreten Bremsweg bei vergleichbaren Verhältnissen in einem Test zu ermitteln (act. 1.20). Diesen Antrag wies der zuständige Untersuchungsrichter jedoch zu Recht mit der Begründung ab, dass die Gutachten verständlich und nachvollziehbar seien sowie dass der Sachverhalt in genügendem Masse abgeklärt worden sei (act. 1.21). Die vom Berufungsbeklagten vorgebrachten Zweifel sind keinesfalls als erheblich zu erachten, die Expertisen erscheinen nicht als offensichtlich widersprüchlich, sie beruhen nicht auf irrtümlichen tatsächlichen Feststellungen und können daher nicht als unglaubhaft angesehen werden, weshalb darauf ohne Weiteres abzustellen ist. Was der Berufungsbeklagte zudem von einer Nachstellung im Sinne eines Tests bei vergleichbaren Verhältnissen zur Ermittlung des Verzögerungswertes des LKW erhoffte, ist nicht nachvollziehbar. Hätte die Nachstellung laut Nachtragsgutachten – ausser, der LKW wäre nachträglich „aufbereitet“ worden – doch nur zu Ungunsten des Berufungsbeklagten ausfallen können; ging doch der Gutachter bei den Berechnungen von optimalen Werten zu Gunsten des Angeklagten aus. Für den beladenen LKW zog der Sachverständige Verzögerungswerte von 5.5 m/s² bzw. 6 m/s² heran, wobei letzterer als absolutes Maximum bezeichnet werden müsse. Beim PKW wurde ein Verzögerungswert von 7 m/s² angenommen. Die Reaktionszeit (inklusive Ansprech- und Schwellzeit) für den Lastwagen wurde auf eine Sekunde festgesetzt, was einen realistischen Wert darstellt (vgl. Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, S. 1999, S. 55 ff.). Zudem ist zu Gunsten des LKW-Lenkers von einer rechtlich relevanten Höchstgeschwindigkeit von 86 km/h ausgegangen worden, obwohl die mikroskopische Auswertung der Fahrtschreiber- Diagrammscheibe aus dem Lastwagen von I. durch den Wissenschaftlichen Dienst

E. 17

der Stadtpolizei Zürich (act. 3.13) ergab, dass der Lastwagen im fraglichen Zeitraum über eine längere Strecke mit ca. 89/90 km/h unterwegs war. cc) Entgegen dem Vorbringen der Staatsanwaltschaft kann nicht behauptet werden, dass sich die Vorinstanz in ihrem Urteil „überhaupt nicht“ mit den Gutachten auseinandersetzte. Richtig ist jedoch, dass sich der Bezirksgerichtsausschuss Prättigau/Davos unzureichend mit den Gutachten befasste (vgl. act. 1.28, Ziff. 3c/ee und Ziff. 5), da er die irrtümliche Rechtsauffassung vertritt, der

Grundsatz von Boll von „1/6 Tacho“ (Boll, a.a.O., S. 57 f.) würde ein Abweichen von den vorliegenden Gutachten rechtfertigen. Warum der Grundsatz „1/6 Tacho“ im vorliegenden Fall das Ergebnis der Gutachten nicht auszuschliessen vermag, das heisst weshalb die Erkenntnisse der Gutachten vorgehen, gilt es noch auszuführen (nachfolgend Ziffer 5a/cc). Daneben begründete der Berufungsbeklagte in seiner Berufungsantwort die ungenügende Beachtung der Expertisen damit, dass es zu weit gehen würde, wenn sämtliche Gerichtsbehörden sich mit jedem einzelnen Aktenstück in den schriftlichen Erwägungen zum Richterspruch im Detail auseinandersetzen müssten. Dieses Vorbringen entschuldigt jedoch das vorinstanzliche Versäumnis, den Gutachten das notwendige Gewicht beizumessen, keineswegs. Hat das Gericht doch alle vorliegenden Beweise zu würdigen und darf es, wie bereits angeführt, von einem technischen Gutachten nur abweichen, wenn es offensichtlich widersprüchlich erscheint, auf irrtümlichen tatsächlichen Feststellungen beruht oder wenn ein Abweichen aus triftigen Gründen geboten erscheint. Da die Ausführungen des Bezirksgerichtsausschusses bezüglich „1/6 Tacho“ keine triftigen Gründe darstellen, die Gutachten weder offensichtlich widersprüchlich erscheinen noch auf irrtümlichen tatsächlichen Feststellungen beruhen, hat nun der Kantonsgerichtsausschuss zu prüfen, wie sich die ordnungsgemässe Berücksichtigung der Gutachten auf die Rechtslage auswirkt. 5. Im Sinne der Ausführungen betreffend Beweiswürdigung gilt es nun zu prüfen, ob sich der Berufungsbeklagte entsprechend den Vorbringen der Berufungsklägerin einer groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG schuldig gemacht hat, oder ob gemäss dem vorinstanzlichen Urteil Art. 90 Ziff. 1 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 und daher

E. 18

mit Gefängnis oder Busse zu bestrafen ist, bestimmt sich sowohl nach objektiven als auch nach 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; 1989 Nr. 39 mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung). Das Erfordernis der ernstlichen Gefährdung der Sicherheit anderer setzt nicht voraus, dass jemand konkret 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 unerlaubte Handlung 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 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.). aa) Die Missachtung der Verkehrsregel des genügenden Nachfahrabstandes

führt immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen mit Verletzungs- oder gar Todesfolgen. Zur Abgrenzung der groben von der einfachen Verkehrsregelverletzung bezüglich des objektiven Kriteriums finden sich in der Rechtsprechung drei Grundsätze. Zum einen soll nach einer allgemeinen Faustregel bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h der Abstand zwischen Personenwagen – bei Tag und auf trockener, ebener Strasse – halb so viele Meter, als die Geschwindigkeit in Kilometern beträgt (halber Tacho), betragen; bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h also 40 Meter. Dies entspricht einem zeitlichen Abstand von 1.8 Sekunden (BGE 104 IV 194; SB 01 33; Boll, a.a.O., S. 55). Stetes Unterschreiten dieses Abstandes hat zumindest die Verurteilung aufgrund einer einfachen Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG zur Folge. Wird dieser Abstand deutlich unterschritten und besteht eine erhöhte abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer, erfolgt bei gegebenem subjektivem Kriterium die

E. 19

Verurteilung aufgrund von Art. 90 Ziff. 2 SVG. Zum zweiten hält Boll überzeugend dafür, dass gestützt auf eine deutsche Studie ein Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug von „1/6 Tacho“ bzw. 0.6 Sekunden oder weniger stets eine Gefährdung im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG darstelle (Boll, a.a.O., S. 57 f.). Zum dritten liegt gemäss Rechtsprechung des Obergerichts des Kantons Bern erst bei einem Abstand von 0.3 Sekunden und weniger eine grobe Verkehrsregelverletzung vor (2. Strafkammer des Obergerichts des Kantons Bern, Nr. 176/II/99 vom 18. Mai 1999 i.S. L.; SJZ 97 (2001) Nr. 9. S. 197 f.). Diese Rechtsprechung darf allerdings als kühn bezeichnet werden (vgl. Urteil KGA vom 28. Juli 2004, SB 04 23), würde dies doch bedeuten, dass bei 80 km/h und bei guten Verhältnissen erst ein Abstand von 6.6 Metern zu einer groben Verkehrsregelverletzung führen würde; dies hiesse, dass bei dieser Geschwindigkeit ein Abstand von lediglich 7 Metern nur eine einfache Verkehrsregelverletzung darstellen würde. Bei 80 km/h einen Abstand von sieben Metern noch als einfache Verkehrsregelverletzung zu betrachten, hiesse aber Formel-1-Zuständen auf öffentlichen Strassen Vorschub leisten. Es erhellt ohne weiteres, dass bei einer – übrigens von Boll überzeugend dargelegten (Boll, a.a.O., S. 55 ff.) – Reaktionszeit für eine reaktionsschnelle Testperson (im Durchschnitt liegt sie höher) zwischen 0.43 und 0.6 Sekunden und unter Beachtung der physikalischen Gesetze bei normalen Strassen- und Sichtverhältnissen eine erhöhte abstrakte Gefährdung dann angenommen werden muss, wenn zwischen Personenwagen der Abstand 0.6 Sekunden oder weniger beträgt. Bei besonderen Umständen (z.B. nasse Fahrbahn, Schneematsch, Nacht, grosse Verkehrsdichte, Besonderheit des Fahrzeuges) muss dieser Abstand sogar erhöht werden. Im vorliegenden Fall musste daher der Lastwagen einen grösseren Abstand zum vorausfahrenden PKW einhalten. Auch der/die reaktionsschnellste Personwagenlenker/in hat gemäss eingehender Studie, dargestellt in Boll, mit einer Reaktionsdauer – definiert als Zeitspanne zwischen dem Aufleuchten der Bremsen am vorausfahrenden Fahrzeug und der Berührung des Bremspedals – von 0.6 Sekunden zu rechnen. Diese Mindestreaktionszeit setzt allerdings voraus, dass der nachfahrende Lenker sich ausschliesslich auf das vorausfahrende Fahrzeug konzentriert. Weil jedoch eine Person nicht über lange Distanzen mit vollster Konzentration fahren kann, darf gemäss Gutachten von einer höheren Grundreaktionszeit ausgegangen werden. Wäre der Blick im Moment des Aufleuchtens der Bremslichter überdies auf andere Verkehrsteilnehmer oder in den Rückspiegel gerichtet, würde die Reaktionsdauer um die sogenannte Blickzuwendungszeit erhöht, was eine Reaktionsdauer von 1.35 Sekunden ergeben würde. Zur Reaktionszeit hinzuzurechnen ist die Bremsschwelldauer, d.h. die Zeit, die ab Betätigen des Bremspedals bis zum Erreichen

der vollen Bremswirkung

E. 20

verstreicht. Bei einem Lastwagen beträgt diese 0.2 – 0.4 Sekunden. Die Erfahrung zeigt, dass ein Lenker auf das Aufleuchten der Bremslichter in der Regel erst Bremsbereitschaft erstellt oder leicht bremst und beobachtet, ob und wie stark der Lenker vor ihm verzögert. Diese Beurteilung der Intensität einer Bremsung erfordert eine Beobachtungszeit von ca. 0.2 Sekunden. Wird nun zugunsten des Angeklagten eine Reaktionsdauer von 0.6 Sekunden, eine Bremsschwelldauer von 0.2 Sekunden und eine Beobachtungszeit von 0.2 Sekunden berücksichtigt, erscheint die in den Gutachten verwendete Reaktionszeit von einer Sekunde als absolut realistisch (vgl. act. 3.21, S. 4; Boll, a.a.O., S. 56 f.; Löhle, Collezione Assista, Genf 1998, S. 338 ff.). bb) Die Berufungsklägerin bringt vor, dass der Auffassung des Bezirksgerichts ausschusses, wonach eine erhöhte abstrakte Gefährdung im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG nur dann anzunehmen wäre, wenn der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug durchschnittlich weniger als 15 Meter betragen hätte (1/6 Tacho), nicht gefolgt werden könne. Mit Verweis auf BGE 115 IV 251 führte sie aus, dass ein genügender Abstand immer einzuhalten sei und der Angeklagte eben diese Regel verletzt habe. cc) Die Vorinstanz macht in ihrer Begründung, bei der sie auf eine einfache Verkehrsregelverletzung und die Nichterfüllung des objektiven Kriteriums von Art. 90 Ziff. 2 SVG erkannte, geltend, dass gemäss Boll, unabhängig davon, ob sich eine Kollision ereignete oder nicht, auf die Regel „1/6 Tacho“ abzustellen sei. Sie hält fest, dass auch dann, wenn es hier zu einer Kollision gekommen wäre, keine grobe Verkehrsregelverletzung vorliege, zumal die angenommenen 20 Meter Abstand mehr als „1/6 Tacho“ betragen würden. Wären zwei Personenwagen hintereinander gefahren, wäre der Vorinstanz allenfalls mit Bezug auf den Abstand, nicht aber mit Bezug auf die Kollisionsfrage in ihren Ausführungen beizupflichten. Das objektive Kriterium von Art. 90 Ziff. 2 SVG wäre mit der Geschwindigkeit von 86 km/h so gesehen erst bei einem Nachfahrabstand von 14.3 Metern oder weniger erfüllt. Die Vorinstanz verkennt jedoch, dass der Grundsatz „1/6 Tacho“ im vorliegenden Fall keine Anwendung finden kann. Der Grundsatz stützt sich nämlich auf eine Studie, in der die Reaktionsdauer von Personenwagenlenkern beim Hintereinanderfahren experimentell bestimmt wurde (vgl. Boll, a.a.O., S. 55 ff.). Im zu behandelnden Fall hingegen fuhr ein Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 30 Tonnen hinterher, der infolge der grösseren Masse einen längeren Bremsweg als der vorausfahrende Personenwagen aufweist.

E. 21

Weiter ist neben dem ersten Grundsatz „1/2 Tacho“, der per se nicht geeignet ist, eine grobe von einer einfachen Verkehrsregelverletzung abzugrenzen, auch der dritte Grundsatz nicht anwendbar auf den konkreten Fall. Der aus der Rechtsprechung des bernischen Obergerichts stammende Grundsatz (Kritik siehe oben) bezieht sich, wie schon der zweite Grundsatz, nur auf Personenwagen und nicht auf Personenwagen nachfahrende Lastwagen. Zudem hat das Bundesgericht in BGE 126 II 358 nur indirekt Stellung zur Praxis der bernischen Gerichte genommen, welche eine grobe Verkehrsregelverletzung annehmen, sobald der zeitliche Abstand nur noch 0,3 Sekunden oder weniger beträgt. Bei diesem Bundesgerichtsurteil handelt es sich entgegen der Publikation in der SJZ 97 (2001) Nr. 9 S. 197 f. nicht um einen Grundsatzentscheid in dem Sinne, als die Grenze zwischen der einfachen und der groben Verkehrsregelverletzung mit einem zeitlichen Abstand von 0,3 Sekunden ein für allemal festgesetzt wäre. Das Bundesgericht stellte lediglich fest, dass

mindestens ein mittelschwerer Fall im Sinne von Art. 16 Abs. 2 SVG vorliege und der Ausweisenzug zu Recht erfolgt sei. Es prüfte jedoch nicht, ob ein schwerer Fall im Sinne von Art. 16 Abs. 3 lit. a SVG, und erst recht nicht, ob eine grobe bzw. einfache Verkehrsregelverletzung vorliege. Demgemäss lässt sich von der Praxis des bernischen Obergerichts und vom Bundesgerichtsurteil nichts auf den vorliegenden Fall ableiten. Nebenbei sei erwähnt, dass sich der Kantonsgerichtsausschuss – wie oben dargelegt – nicht an den Entscheid und die Praxis des bernischen Obergerichts gebunden fühlt; verwendet er doch bei guten Verhältnissen zur Eruiierung der groben Verkehrsregelverletzung bei Personenwagen gemäss Boll den Abstand von 0.6 Sekunden bzw. „1/6 Tacho“ oder weniger. Indem der Bezirksgerichtsausschuss Prättigau/Davos auf die Regel „1/6 Tacho“ verweist und auf die Nichterfüllung des objektiven Kriteriums von Art. 90 Ziff. 2 SVG erkannte, übersieht er die Praxis des Bundesgerichts, wonach in Bezug auf die Beurteilung einer groben Verkehrsregelverletzung nicht zuerst auf den Tachowert, sondern auf die Frage der erhöhten abstrakten Gefährdung abzustellen ist (vgl. BGE 123 IV 88). Eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln liegt vor, wenn die naheliegende Möglichkeit besteht, dass es zu einer Gefährdung kommen könnte (vgl. Boll, a.a.O., S. 12). Im vorliegenden Fall wurde eine solche Gefährdung mittels Gutachten eindeutig nachgewiesen. Aus den Fachgutachten ist ersichtlich, dass unabhängig davon, ob der eingehaltene Nachfahrabstand von I. zum vorausfahrenden A. sechs oder zwanzig Meter betrug, eine erhöhte abstrakte Gefahr durch eine Kollision gegeben war. Hätte der vorausfahrende Personenwagen aus irgendeinem Grund eine Vollbremsung durchführen müssen,

E. 22

wäre der nachfolgende Lastwagen des Angeklagten, obwohl von optimalen Voraussetzungen zu dessen Gunsten ausgegangen wird, mit dem vorausfahrenden PKW kollidiert. Bei einem Verzögerungsbereich beim LKW von 5.0 – 5.5 m/s² wäre dieser bei 20 Meter Abstand noch mit 47 km/h auf den noch mit 11 km/h fahrenden PW aufgefahren; ja selbst bei 30 Meter Abstand wäre es noch zu einer Kollision gekommen. Beim maximalen Verzögerungswert von 6 m/s² wäre der LKW bei 20 Meter Abstand noch mit 42 km/h auf den noch mit 9 km/h fahrenden PKW aufgefahren; auch bei 30 Meter Abstand wäre es noch zu einer Kollision gekommen. Bei dem vom Polizeibeamten beobachteten Abstand von sechs Metern liegen die Werte noch viel extremer. Infolge dieser Kollision hätte der Personenwagen eine Geschwindigkeitsänderung von rund 30 km/h erfahren, welche alleine bereits eine erhöhte abstrakte Gefahr darstellt, zumal gemäss den heutigen Erkenntnissen bei einer solchen Geschwindigkeitsänderung mit schweren HWS-Verletzungen zu rechnen ist. Bei der Beurteilung ist eine allfällige Sekundärkollision noch nicht einmal berücksichtigt worden. Hätte doch der Personenwagen bei einer leicht exzentrischen Kollision seitlich weggeschoben werden können, was unter Umständen zu einem Gegenverkehrsunfall oder zu einem Abkommen von der Fahrbahn hätte führen können (act. 3.21 und act. 3.29). Infolge dessen ist die Gefährdung mindestens als erhöht abstrakt zu bezeichnen, weil theoretisch eine konkrete Gefahr oder Verletzung – eine Kollision mit entsprechenden Verletzungsfolgen – hätte entstehen können. Erhöht ist die abstrakte Gefährdung deswegen, weil die Möglichkeit einer Gefährdung und damit der Kollision naheliegt. dd) Des Weiteren ist der Staatsanwaltschaft beizupflichten, wenn sie sich auf BGE 115 IV 251 beruft. Dieser Bundesgerichtsentscheid besagt nämlich, dass ein ausreichender Abstand immer einzuhalten sei (Sten. Bull. Nr. 1957 S. 175). So liegt es in der Verantwortung des nachfolgenden Fahrzeugs, für einen genügenden Abstand zum vorausfahrenden zu sorgen. Jener hat denn auch jederzeit mit einer Vollbremsung des

vorausfahrenden Fahrzeuges zu rechnen. Der Berufungsbeklagte wendet dagegen ein, es sei entgegen der staatsanwaltlichen und weltfremden Ansicht nicht möglich, in jeder Situation einen genügenden Abstand einzuhalten, namentlich wenn ein vorausfahrendes Fahrzeug bremst oder bei der Durchführung eines gesetzeskonformen Überholmanövers. Aus diesem Grund könne BGE 115 IV 251 nicht derart konsequent angewendet werden, ansonsten kein Autofahrer von solchen Verstössen verschont bliebe. Mit diesem Einwand dringt jedoch der Berufungsbeklagte im vorliegenden Fall nicht durch. Liegt ja nicht die Konstellation vor, in welcher der Abstand nur um Weniges oder nur über eine kurze Strecke, zum Beispiel zur Vorbereitung eines Überholmanövers,

E. 23

unterschritten wird (SJZ 1997 (2001) Nr. 9 S. 197). Geht es doch darum, dass der Berufungsbeklagte mit seinem Lastwagen über eine Distanz von ca. acht Kilometern, einer Geschwindigkeit von 86 km/h und einem Nachfahrabstand von maximal zwanzig Metern hinter dem Personenwagen von A. hergefahren ist, was gemäss den obigen Ausführungen in Bezug auf die Gutachten eine erhöhte abstrakte Gefahr für A. und allfällige andere Verkehrsteilnehmer darstellte. ee) Als unbehelflich erweisen sich die Einwände des Berufungsbeklagten, wonach das objektive Kriterium einer groben Verkehrsregelverletzung nicht gegeben sei, da die guten Strassen- und Sichtverhältnisse oder seine erhobene Sitzposition nicht berücksichtigt worden seien. Dagegen gilt festzuhalten, dass der Berufungsbeklagte nicht ernsthaft bestreiten kann, die Strassen- und Sichtverhältnisse sowie seine erhobene Sitzposition im Lastwagen seien nicht bereits im Gutachten berücksichtigt worden. Steht doch im Gutachten vom 8. April 2003 ausdrücklich geschrieben, dass in der Angabe der Verzögerungswerte unter anderem der Fahrbahn- und Witterungszustand einbezogen wurde. Da von den für den Berufungsbeklagten günstigsten Verhältnissen ausgegangen wurde, ist auch die Behauptung unbehelflich, der Gutachter habe die guten Sichtverhältnisse nicht einbezogen. Schliesslich hat der Sachverständige auch zur erhobenen Sitzposition Stellung genommen und erklärt, dass daraus nicht abgeleitet werden könne, der Lastwagenlenker hätte in jedem Fall die momentane Situation vor dem vorausfahrenden PW gleich beurteilen können wie der Personenwagenlenker selber. Von einer tieferen Reaktionszeit könne daher nicht ausgegangen werden (act. 3.21, S. 4). Der Gutachter erachtet eine Reaktionszeit (inklusive Ansprech- und Schwellzeit) von einer Sekunde – unter Hinweis auf Boll (Boll, a.a.O., S. 55 ff.) – für einen Lastwagen als absolut realistisch. ff) Zusammenfassend wird festgestellt, dass zur Beurteilung, ob die Unterschreitung des Sicherheitsabstandes eine grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG darstellt, nur bedingt auf feste Grössen zurückgegriffen werden kann. Vielmehr ist im Einzelfall zu prüfen, ob durch das Fahrverhalten des Beschuldigten eine konkrete oder zumindest erhöhte abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer geschaffen wurde. In Anbetracht der Umstände, des Gutachtens und des Nachtragsgutachtens ist die gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG erforderliche erhebliche und ernstliche Gefahr für die Sicherheit des vorausfahrenden Lenkers eindeutig gegeben, unabhängig davon, ob nun der Abstand sechs oder zwanzig Meter betrug. Der Grundsatz „1/2 Tacho“ und der von Boll verfochtene Nachfahrabstand von 0.6 Sekunden bzw. „1/6 Tacho“ sind im

E. 24

vorliegenden Fall für die Prüfung des objektiven Kriteriums einer groben Verkehrsregelverletzung nur indirekt anwendbar. Massgebend sind das Gutachten und das

Nachtragsgutachten, welche die erhöhte abstrakte Gefahr belegen. Ändert jedoch diese Feststellung nichts an der bisherigen Praxis des Kantonsgerichts betreffend objektiver Abgrenzung von einfachen und groben Verkehrsregelverletzungen, so ist in Bezug auf den Nachfahrabstand – zumindest bei Personenwagen – weiterhin vom Grundsatz „1/6 Tacho“ auszugehen, wenn eine erhöhte abstrakte Gefährdung nicht auf eine andere Weise nachgewiesen wird. b) Entsprechend der Entstehungsgeschichte von Art. 90 Ziff. 2 SVG ist ein Verstoß gegen die Verkehrsregeln dann subjektiv grob, wenn der Täter ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges Verhalten an den Tag legt, was ein schweres Verschulden, mindestens grobe Fahrlässigkeit voraussetzt (BGE 123 IV 93; 118 IV 87). Grobe Fahrlässigkeit liegt immer dann vor, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Auch bei unbewusster Fahrlässigkeit (negligentia) kann der Täter grobfahrlässig handeln, wenn er die Gefährdung anderer (Verkehrsteilnehmer) pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht. In solchen Fällen bedarf jedoch die Annahme grober Fahrlässigkeit einer sorgfältigen Prüfung (BGE 130 IV 40; 123 IV 93; PKG 1989 Nr. 39). aa) Die Vorinstanz hat sich über das subjektive Kriterium der groben Verkehrsregelverletzung nicht konkret geäußert. Dagegen hält der Berufungsbeklagte dafür, dass ihm kein Vorwurf der Rücksichtslosigkeit oder der schwerwiegenden Regelwidrigkeit gemacht werden könne. Er habe einen guten Leumund und wisse sich im privaten Leben und als Berufschauffeur rücksichtsvoll zu benehmen. Er habe die Erfahrung gemacht, dass er bei allzu grossen Abständen hinter ihm herfahrende Fahrzeuglenker zum Überholen animiere. Solche Überholmanöver seien bei dem heute häufig dichten Verkehrsaufkommen um ein Vielfaches gefährlicher als ein Abstand von lediglich „1/6 Tacho“. bb) Mit diesen Vorbringen vermag der Berufungsbeklagte nicht zu überzeugen. Dass sich I. sonst im Privaten und im Beruf rücksichtsvoll verhält, ist höchstens bei der Strafzumessung zu berücksichtigen, hat jedoch keinen Einfluss auf die Beurteilung des subjektiven Kriteriums einer groben Verletzung von Verkehrsregeln. Bei einem objektiv zu geringen Abstand sind die subjektiven Voraussetzungen einer groben Verkehrsregelverletzung praktisch immer erfüllt, weil jeder Fahrzeuglenker bereits die Faustregel kennt oder kennen muss, dass auf trockener und ebe-

E. 25

ner Fahrbahn ein Abstand von mindestens halb so vielen Metern einzuhalten ist, als die Geschwindigkeit in Kilometern beträgt (Boll, a.a.O., S. 59; BGE 104 IV 192 E. 2b). Bei einer – wie im vorliegenden Fall – erheblichen Unterschreitung dieses Abstandes verstärkt sich das subjektive Moment erst recht. Ausschlaggebend ist hier die begangene unerlaubte Handlung. So ist von einem Berufschauffeur zu erwarten, dass er die Gefahren im Strassenverkehr kennt und demzufolge mit seinem Lastwagen von einem Gesamtgewicht von 30 Tonnen nicht über eine Distanz von acht Kilometern mit einem ungenügenden Abstand und einer maximalen Geschwindigkeit von 86 km/h hinter einem Personenwagen herfährt. I. hätte als Berufschauffeur wissen müssen, ja er wusste, dass es bei seiner Fahrweise leichtthin zu einer Auf-fahrkollision und daher zu schweren Verletzungen oder gar Todesopfern hätte kommen können. Ist jemand – wie I. – sich seines rücksichtslosen oder sonstwie schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens bewusst, liegt zweifellos zumindest die den subjektiven Tatbestand einer groben Verkehrsregelverletzung erfüllende grobe Fahrlässigkeit vor. I. muss sich daher den Vorwurf einer bewusst krass verkehrswidrigen, rücksichtslosen Fahrweise gefallen lassen. Handelte es sich doch nicht nur um eine kurze, allenfalls nur einmalige entschuldbare Unaufmerksamkeit. Die Unterschreitung des Sicherheitsabstandes erfolgte wiederholt über eine längere Zeit.

Selbst wenn sich I. der potentiellen Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nicht bewusst gewesen sein sollte, wäre das subjektive Kriterium von Art. 90 Ziff. 2 SVG erfüllt, zumal jeder Verkehrsteilnehmer, welcher die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, strafbar ist (BGE 123 IV 93 f.; 118 IV 290; PKG 1989 Nr. 39). Nichts an der Vorwerfbarkeit zu ändern vermag auch sein Einwand, dermassen nahe aufgeschlossen zu sein, um andere von gefährlichen Überholmanövern abzuhalten. Kann ja neben den oben genannten Gefahren im Zusammenhang mit einer Auffahrkollision immerhin entgegengehalten werden, dass ein zu nahes Aufschliessen unter Umständen zu noch gefährlicheren Überholmanövern animieren könnte. Demzufolge sind die subjektiven Voraussetzungen von Art. 90 Ziff. 2 SVG zweifellos erfüllt. c) Zusammenfassend sei gesagt, dass der Berufungsbeklagte, als er in seinem Lastwagen mit einem ungenügenden Abstand von höchstens zwanzig Metern, einer maximalen Geschwindigkeit von 86 km/h über eine Strecke von ca. acht Kilometern hinter A. herfuhr, die Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG sowohl subjektiv als auch objektiv grob verletzt hat.

E. 26

6. Bei der Überprüfung der vorinstanzlichen Strafzumessung setzt der Kantonsgerichtsausschuss sein Ermessen anstelle desjenigen der Vorinstanz und wendet die Regeln über die Strafzumessung selbstständig an. Gemäss Art. 63 StGB bemisst der Richter die Strafe nach dem Verschulden des Täters. Gemäss BGE 117 IV 113 ff. muss sich der Begriff des Verschuldens auf den gesamten Unrechts- und Schuldgehalt der konkreten Straftat beziehen. Man unterscheidet beim Verschulden Tat- und Täterkomponenten. Bei der Tatkomponente betrachtet man insbesondere 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). Innerhalb des gesetzlichen Strafrahmens ist ohne Bindung an feste Regeln die dem Verschulden entsprechende Strafe zu finden. Gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG wird eine grobe Verletzung von Verkehrsregeln mit Gefängnis oder Busse bestraft. Der Betrag einer allfälligen Busse wird vom Richter je nach den Verhältnissen des Täters so bestimmt, dass dieser durch die Einbusse die Strafe erleidet, die seinem Verschulden angemessen ist; wobei für die Verhältnisse des Täters namentlich sein Einkommen und sein Vermögen, sein Familienstand und seine Familienpflichten, sein Beruf und sein Erwerb, sein Alter und seine Gesundheit von Bedeutung sind (vgl. Art. 48 Ziff. 2 StGB). Das Verschulden von I. wiegt schwer. Durch sein rücksichtsloses Verhalten vom 5. April 2002 hat er andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Strafmindernd fällt die Vorstrafenlosigkeit, der gute automobilistische und zivile Leumund in Betracht. Strafschärfungs-, Straferhöhungs- und Strafmilderungsgründe liegen keine vor. Unter Berücksichtigung der konkreten Umstände sowie sämtlicher Strafzumessungsgründe erscheint dem Kantonsgerichtsausschuss eine Busse in der Höhe von Fr. 1'000.-- als dem Verschulden und den persönlichen Verhältnissen des Berufungsbeklagten angemessen. Der Eintrag im Strafregister ist bei Wohlverhalten nach einer Probezeit von zwei Jahren vorzeitig zu löschen. Damit ist die Berufung teilweise gutzuheissen und die Ziffern 1–3 des angefochtenen Urteils sind aufzuheben. 7. Wird eine Berufung gutgeheissen, entscheidet gemäss Art. 160 Abs. 3 StPO die Rechtsmittelinstanz über die Kostenverteilung zwischen Einleger, Staat und Vorinstanz. Obsiegt die Staatsanwaltschaft und hat der Betroffene den Weiterzug nicht zu vertreten, werden die

Kosten aus Billigkeitserwägungen grundsätzlich dem Staat belastet (Padrutt, a.a.O., S. 411). Dies bedeutet indes nicht, dass die Kostenverteilung in jedem Fall nach einer abstrakten Regel und losgelöst von den

E. 27

jeweiligen Umständen des konkreten Einzelfalls erfolgen muss. Eine Entscheidung aus Gründen der Billigkeit zu treffen heisst vielmehr, dass der Richter nach dem zu urteilen hat, was ihm im konkreten Fall unter Würdigung aller relevanten Umstände als recht und billig erscheint. Es steht ihm mit anderen Worten ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Allein die Tatsache, dass der Kantonsgerichtsausschuss nach erfolgter Berufung durch die Staatsanwaltschaft das erstinstanzliche Urteil zu Ungunsten des Berufungsbeklagten abgeändert hat, steht einer Kostenaufgabe nicht grundsätzlich entgegen. Aufgabe des Prozessrechts ist es, dem materiellen Recht zur Durchsetzung zu verhelfen und letztlich ist in Fällen wie dem vorliegenden beim Entscheid über die Verteilung der Verfahrenskosten auch eine Interessenabwägung zwischen dem berechtigten Vertrauen des Berufungsbeklagten auf Bestätigung des erstinstanzlichen Urteils einerseits und demjenigen an der Durchsetzung des materiellen Rechts andererseits vorzunehmen. Auch wenn I. den Weiterzug des durch den Bezirksgerichtsausschuss Prättigau/Davos gefällten Urteils nicht direkt zu vertreten hat, darf dennoch nicht ausser Acht gelassen werden, dass der Grund für das eingeleitete Verfahren in seinem Fehlverhalten liegt. Daher rechtfertigt es sich – zumal einerseits die Staatsanwaltschaft bezüglich Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG durchgedrungen ist und zumal andererseits das Verfahren betreffend Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV und Art. 5 Abs. 1 lit. a Ziff. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG wegen Eintritts der Verfolgungsverjährung einzustellen ist – die Kosten des Berufungsverfahrens zu $\frac{3}{4}$ dem Berufungsbeklagten und zu $\frac{1}{4}$ dem Kanton Graubünden zu überbinden (Art. 160 StPO). Letzterer hat den Berufungsbeklagten zudem für das Berufungsverfahren aussergerichtlich mit Fr. 300.-- zu entschädigen (Art. 160 Abs. 4 StPO in Verbindung mit Art. 161 Abs. 1 und 2 StPO). Wie die Vorinstanz richtig ausführte, gehen die Kosten der Strafuntersuchung und des vorinstanzlichen Verfahrens zu Lasten des Verurteilten (vgl. Art. 158 StPO). Ist es doch dem regelwidrigen Verhalten des Berufungsbeklagten zuzuschreiben, dass Untersuchungshandlungen und ein erstinstanzliches Verfahren durchgeführt werden mussten. Insbesondere war es notwendig, das Gutachten und das Nachtragsgutachten einzuholen und die Tachoscheibe durch den Wissenschaftlichen Dienst der Stadtpolizei Zürich auswerten zu lassen, um den Nachfahrabstand zu ermitteln und die Verkehrsregelverletzung zu qualifizieren. Dass im Berufungsverfahren das Verfahren betreffend einfacher Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV und Art. 5 Abs. 1 lit. a Ziff. 1 VRV in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG eingestellt wird, hat auf den Kostenspruch der Vorinstanz keinen Einfluss, waren doch die in diesem Zusammenhang erfolgten Erhebungen vom Umfang her von untergeordneter Bedeutung und

E. 28

waren sie aufgrund des einheitlichen Sachverhaltskomplexes auch für die Ermittlung des Nachfahrabstandes – wie dargestellt – notwendig.

E. 29

Demnach erkennt der Kantonsgerichtsausschuss :

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