

GR_GERICHTE SB 2004 41 vom 13. April 2005

GR Gerichte, 2005-04-13, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SB 2004 41](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SB_2004_41)

FR: GR_GERICHTE SB 2004 41 du 13 avril 2005

IT: GR_GERICHTE SB 2004 41 del 13 aprile 2005

Regeste

grobe Verletzung von Verkehrsregeln | Strassenverkehrsgesetz

Erwägungen

E. 43

Meter vor der unübersichtlichen Rechtskurve beenden. Zu diesem Zeitpunkt hatte er einen Abstand von ca. 20 Meter zum überholten Fahrzeug.

3 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem fraglichen Streckenabschnitt beträgt 80 km/h. Hätte sich zur fraglichen Zeit aus der Gegenrichtung ein Personenwagen mit einer Geschwindigkeit von 80 bis 90 km/h genähert, hätte das Überholmanöver erst 4 bis 14 Meter beziehungsweise 0.1 bis 0.28 Sekunden vor dem Kreuzungsvorgang abgeschlossen werden können.“ C. Mit Strafmandat vom 19. November 2002, mitgeteilt am 25. November 2002, erkannte der Kreispräsident Klosters: „1. X. ist schuldig der groben Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 34 Abs. 2 SVG und Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG; 2. Dafür wird er bestraft mit einer Busse von Fr. 800.00; 3. Der Eintrag der Busse im Strafregister wird nach Ablauf der Pro- bezeit von 1 Jahr vorzeitig gelöscht. 4. (Kosten) 5. (Rechtsmittelbelehrung) 6. (Mitteilung).“ D. Mit Eingabe vom 28. November 2002 liess X. Einsprache gegen die- ses Strafmandat erheben. E. Der Untersuchungsrichter holte beim Strassenverkehrs- und Schiff- fahrtsamt des Kantons St. Gallen ein Gutachten ein. Mit Expertise vom 6. Juni 2003 (act. 3/14+15) wurden die dem Gutachter unterbreiteten Fragen wie folgt beantwor- tet: 1. Inwiefern ist es möglich, dass X. das Überholmanöver noch vor Beginn der Sicherheitslinie beenden konnte, wenn davon aus- gegangen wird, dass er sein Fahrzeug auf 80 km/h (Variante 90 km/h) beschleunigte? Gestützt auf die erste Schilderung des Sachverhaltes von R. X. wäre ein Überholmanöver nach seiner Art nicht möglich gewesen. Wenn davon ausgegangen wird, dass der Fahrzeuglenker A. C. auf eine Geschwindigkeit von ca. 60 km/h beschleunigt und dann seine Geschwindigkeit konstant gehalten hat, so wäre das Fahrzeug X. beim Beginn der Sicherheitslinie noch ca. 1.5 – 2 Fahrzeuglängen hinter (80 km/h) resp. gerade neben dem Fahrzeug A. C. (90 km/h) gewesen. Der Einbiegevorgang gemäss dem Polizeibeamten D. wäre so nicht möglich gewesen, d.h. dieser hätte sich noch weiter in die Kurve hineinziehen müssen.

4 Der Beginn des Ausschwenkmanövers hätte so ca. 40 m nach dem Ende der Sicherheitslinie stattgefunden. Hätte der Fahrzeuglenker X. kurz nach dem Ende der Sicherheits- linie (ca. 10 m) mit dem Ausschwenkmanöver begonnen, so hätte er mit 80 km/h an der von Wm D. bezeichneten Stelle einschwenken können. Nur bei einer Beschleunigung auf 100 km/h wäre ein Ein- schwenken vor der Sicherheitslinie gerade noch möglich gewesen. 2. Inwiefern hätte ein mit 90 km/h (Variante 80 km/h) aus der Ge-

genrichtung herannahendes Fahrzeug abgebremst werden müssen, um einen Unfall zu vermeiden, wenn a) X. das Überholmanöver noch vor der Sicherheitslinie abgeschlossen hat und b) wenn er das Manöver an der von C. D. bezeichneten Stelle beendet hat? Diese Frage lässt sich nicht so einfach beantworten, da die möglichen Varianten nicht mit den Aussagen des Fahrzeuglenkers X. übereinstimmen. zu a.) Der Fahrzeuglenker X. müsste bereits ca. 10 m nach der Sicherheitslinie ausgeschwenkt sein und auf eine Geschwindigkeit von ca. 100 km/h beschleunigt haben. Der Fahrzeuglenker A. C. hätte seine Geschwindigkeit nicht über ca. 60 km/h erhöhen dürfen. Ein Auftauchen eines entgegenkommenden Fahrzeuges in dem Moment, als sich die Fahrzeuge A. C. und X. auf gleicher Höhe befanden, hätte dazu geführt, dass der entgegenkommende Fahrzeuglenker eine bruske Bremsung, wenn nicht sogar eine Vollbremsung eingeleitet hätte. Auch wenn die Simulation zeigt, dass ein Einschwenken gerade noch vor Erreichen des Kreuzungspunktes ohne Bremsung möglich gewesen wäre, hätte wohl kein Fahrzeuglenker solange zugewartet und nicht gebremst. zu b.) Diese Variante kommt der Aussage des Fahrzeuglenkers X. relativ nahe (ausser Überholbeginn und Überholende). Da sich die Fahrzeuge A. C. und X. wesentlich näher beim Beginn der Sicherheitslinie befunden hätten und die Sichtweite auf ein entgegenkommendes Fahrzeug dadurch kleiner gewesen wäre (ca. 135 m), hätte nach der Reaktionsphase auch hier nur eine bruske Bremsung bis eine Vollbremsung dem Gegenverkehr die Sicherheit gegeben, das Möglichste zur Vermeidung des Unfalles beizutragen. Das Fahrzeug X. hätte sich wiederum gänzlich rechts der Sicherheitslinie befunden, als sich die Fahrzeuge ungebremst gerade gekreuzt hätten. Beachtet man die Zeit zwischen dem Erkennen des Gegenverkehrs und dem möglichen Kreuzungsmanöver, so ist ganz klar, dass von beiden Fahrzeuglenkern "gehandelt" werden musste.

5.3. Kann der Experte weitere sachdienliche Angaben machen? Grundsätzlich wurden bei der Erstellung des Gutachtens Werte angenommen, welche sich für den Fahrzeuglenker X. nur positiv auswirkten. So wurde dem Fahrzeuglenker A. C. unterstellt, dass er beim Erreichen der Fahrzeugfront des Lastwagens nicht mehr weiter beschleunigt, sondern konstant weitergefahren ist. Dies widerspricht eigentlich der Praxis. Ein Fahrzeuglenker wird normalerweise auf einer Ausserortsstrecke (gerades Strassenstück) nach dem Überholvorgang eines langsamen Fahrzeuges weiter bis nahe an die zulässige Höchstgeschwindigkeit beschleunigen. Die Beschleunigung des Personenwagens A. C. wurde deshalb eher tief gehalten, damit seine Geschwindigkeit nicht zu hoch wird. Es wäre sicher unrealistisch anzunehmen, dass ein Fahrzeuglenker unter diesen Voraussetzungen (ausserorts, gerade Fahrbahn) nach einem Überholvorgang z.B. von 70 km/h wieder auf 50 bis 60 km/h verzögert. Auch der Beginn des Überholvorgangs wurde für die Beantwortung der Frage 2 wesentlich früher angenommen als dies vom Fahrzeuglenker X. angegeben wurde. Die Betrachtungen mit dem Gegenverkehr würden sich zusätzlich verschlechtern, wenn auf seine Aussagen abgestellt würde. F. Mit Stellungnahme vom 23. September 2003 zeigte sich X. von den Erkenntnissen des Gutachters nicht überzeugt. Deshalb veranlasste der Untersuchungsrichter in der Folge die rogatorische Einvernahme des A. C. und der B. C. und überwies dem Experten die Stellungnahme von X. mit der Frage, ob nach diesen Erkenntnissen gegebenenfalls die ursprüngliche Beurteilung angepasst werden müsse oder nicht. In seinem Zweitgutachten vom 16. Januar 2004 (vgl. act. 3/25+26) kommt der Experte zu folgenden Schlüssen: Beim Umstand, dass im Gutachten festgehalten werde, A. C. habe damals einen Mercedes anstatt einen BMW gelenkt, handle es sich um einen Schreibfehler. Im Unfallrekonstruktionsprogramm sei entgegen der

unrichtigen Bezeichnung im ausformulierten Text des Gutachtens sehr wohl ein BMW der 5er-Serie verwendet worden. Zur Beschleunigung des Fahrzeuges A. C. stellte der Gutachter klar, dass er aufgrund der Kenntnisse des Fahrzeugtyps und des Fahrzeughalters den Beschleunigungswert bei einer neuerlichen Berechnung eher tiefer ansetzen würde. Der im Gutachten verwendete Beschleunigungswert habe somit für den Überholvorgang kürzere und demzufolge für X. günstigere Werte ergeben. Berücksichtige man zudem die Aussage A. C., wonach er beim Überholvorgang eine Geschwindigkeit von ca. 50 km/h erreicht habe, so wäre der für sein Fahrzeug im Gutachten gewählte Beschleunigungswert eindeutig zu hoch, d.h. der Beschleunigungsvorgang hätte somit länger gedauert. Dadurch hätte aber der Fahrzeuglenker X. seinen Überholvorgang später beginnen können, was

6 wiederum die ganze Rechnung zu seinen Ungunsten beeinflusst hätte. Zur möglichen Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeuges führte der Gutachter aus, die Kantonspolizei Graubünden habe durch Versuche mit einer ProVida-Einrichtung eindeutig bewiesen, dass die fragliche Kurve auch mit einem normalen Personenwagen mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h befahren werden könne. Was sodann das Verhalten des Lastwagenlenkers beim Anzeigen einer freien Fahrbahn anbetreffe, zeigten Fahrzeuglenker von Lastwagen oder Lastzügen auf Ausserortsstrecken mit Steigungen oft an, wann ein Überholvorgang möglich sei. Dabei würden sie ihre Geschwindigkeit jedoch höchstens dann abbremsen, wenn plötzlich Gegenverkehr auftauche. Damit erlaubten sie dem Überholenden ein rascheres Wiedereinbiegen. Dass aber, wie der private Verteidiger in seiner Stellungnahme vom 23. September 2003 festhalte, "erfahrungsgemäss" die Lastwagenlenker bei solchen Manövern generell die Geschwindigkeit reduzieren würden, könne der Experte aufgrund seiner langjährigen Fahrpraxis nicht bestätigen. Wenn es gut gehe, verzichte der Lastwagenfahrer auf eine eigene Beschleunigung. Zu den Aussagen des Fahrzeuglenkers X. konkretisierte der Experte sodann, dass das Gutachten tatsächlich teilweise von den Aussagen des Fahrzeuglenkers X. abweiche, indes bloss zu dessen Gunsten. So sei der Überholbeginn beispielsweise angesetzt worden, bevor der Personenwagen A. C. wiederum komplett auf die Normalspur zurückgeschwenkt sei. Die gewählte Startposition für den Überholvorgang stelle somit eine für den Fahrzeuglenker X. ebenfalls günstigere Variante dar. Zum Einfluss der Steigung gab der Experte an, diese sei mit 6 – 10% angenommen worden, da die Angaben der Steigung durch die Polizei (9.6 – 10% über die ganze Strecke) nach Ansicht des Gutachters fast unwahrscheinlich genau seien. Zugunsten des Fahrzeuglenkers X. sei der Bereich nach unten vergrössert worden mit dem Resultat, dass eine kleinere Steigung eine bessere Beschleunigung und das wiederum einen kürzeren Überholweg zur Folge gehabt habe. Abschliessend beantwortet der Experte die an ihn gestellte Zusatzfrage wie folgt: Die neuen Erkenntnisse führen zu keinen Änderungen der Berechnungen. Die Parameter wurden alle so gewählt, dass es für den Fahrzeuglenker X. zu einer günstigeren Variante führte. Eine Neuberechnung des Überholvorganges ist m.E. nicht sinnvoll, da sonst konsequenterweise auch die ungünstigeren Varianten berechnet werden müssten. Eine Kontrollberechnung zeigte, dass sich die Verlängerung des Überholmanövers infolge eines Beschleunigungsabbruches bei 50 km/h oder einer geringeren Beschleunigung durch den Fahrzeuglenker A. C. und dem dadurch resultierenden späteren Überholbeginn für das Fahrzeug X. durch die grössere Geschwindigkeitsdifferenz beim Überholvorgang zwischen den beiden Personenwagen praktisch kompensieren

7 siert. Der Einbiegevorgang bleibt nach wie vor im Bereich der Sicherheitslinie (Beginn). Bei einer leichten Beschleunigung seitens des Lastwagens (in der Praxis oft beobachtet) und einer allfällig höheren Ausgangsgeschwindigkeit der Fahrzeuge (40 km/h statt 30 km/h) würde sich der Überholvorgang zusätzlich verlängern. Dann wäre ein Einschwenken im ersten Bereich der Sicherheitslinie seitens des Personenwagens X. nur möglich, wenn einerseits der Überholvorgang früher erfolgt wäre (Anhängen an den Personenwagen A. C.) und zusätzlich die Maximalgeschwindigkeit über 80 km/h betragen hätte. G. Mit Urteil vom 7. Oktober 2004, mitgeteilt am 20. Oktober 2004, erkannte der Bezirksgerichtsausschuss Prättigau/Davos: „1. X. ist schuldig der groben Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 34 Abs. 2 SVG sowie Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG. 2. Dafür wird er mit einer Busse von CHF 800.00 bestraft. 3. Nach Ablauf der Probezeit von einem Jahr wird der Strafregistereintrag vorzeitig gelöscht. 4. Die Kosten des Verfahrens, bestehend aus : - der Untersuchungsgebühr der Staatsanwaltschaft von Fr. 1'400.00 - den Barauslagen der Staatsanwaltschaft von Fr. 4'230.00 - den Kosten des Kreisamtes Klosters von Fr. 220.00 - der Gerichtsgebühr von Fr. 2'000.00 Total somit von Fr. 7'850.00 gehen zulasten des X.. Sie sind zusammen mit der Busse von Fr. 800.-, total somit Fr. 8'650.00, innert 30 Tagen nach Rechtskraft dieses Urteils mittels beigeschlossenem Einzahlungsschein der Bezirksgerichtskasse, PC 70-3922-1, zu überweisen. 5. (Rechtsmittelbelehrung) 6. (Mitteilung)“. H. Gegen das Urteil des Bezirksgerichtsausschusses Prättigau/Davos vom 7. Oktober 2004 erhob X. mit Eingabe vom 10. November 2004 Berufung beim Kantonsgerichtsausschuss von Graubünden. Er beantragt die Aufhebung des angefochtenen Urteils unter Freisprechung von Schuld und Strafe. In verfahrensrechtlicher Hinsicht begehrte er an, dass eine mündliche Berufungsverhandlung durch-

8 zuführen sowie ein Augenschein inklusive Nachstellung des Überholmanövers vorzunehmen sei; unter kreisamtlicher, gerichtlicher und aussergerichtlicher Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Staates für das Berufungsverfahren und das Verfahren vor der Vorinstanz. Die Staatsanwaltschaft Graubünden verzichtete mit Schreiben vom 17. November 2004 auf eine Vernehmlassung ebenso wie die Vorinstanz mit Schreiben vom 19. November 2004, welche die Akten einreichte. Am 13. April 2005 führte der Kantonsgerichtsausschuss in Anwesenheit von X. und seines Rechtsanwaltes einen Augenschein in Klosters, Davoserstrasse, oberhalb des Vereinatunnelabschlusses, Örtlichkeit "Bim Wijler" durch. Auf die Ausführungen zur Begründung der Anträge wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen: Der Kantonsgerichtsausschuss zieht in Erwägung : 1. a) Gegen Urteile und Beschlüsse der Bezirksgerichte und ihrer Ausschüsse, sowie gegen Verfügungen der Bezirksgerichts- und Kreispräsidenten (ausgenommen Untersuchungshandlungen, prozessleitende Verfügungen und Strafmandate) können der Verurteilte und der Staatsanwalt beim Kantonsgerichtsausschuss innert 20 Tagen seit der schriftlichen Eröffnung des angefochtenen Entscheides Berufung einreichen. Diese ist zu begründen und hat darzutun, welche Mängel des erstinstanzlichen Entscheides oder Gerichtsverfahrens gerügt werden und ob das ganze Urteil oder lediglich Teile davon angefochten werden (Art. 141 ff. StPO). b) Diese Anforderungen vermag die im übrigen form- sowie fristgerecht eingereichte Berufung von X. vom 10. November 2004 zu genügen, weshalb auf sie einzutreten ist. 2. Der Kantonsgerichtspräsident kann von Amtes wegen oder auf Antrag eine mündliche Berufungsverhandlung durchführen, wenn die persönliche Befragung des Angeklagten für die Beurteilung der Streitsache wesentlich ist (Art. 144

9 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 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 nichtöffentlichen Verfahren kein wichtiges öffentliches Interesse entgegenstehen. Der Betroffene kann 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. Im vorliegenden Fall liess der Berufungskläger eine mündliche Berufungsverhandlung beantragen. In der Folge verzichtete der Vertreter des Berufungsklägers auf eine eigentliche mündliche Verhandlung, weil die Durchführung eines Augenscheins mit der Möglichkeit sich zur Sache zu äussern angeordnet wurde. Das angefochtene Urteil des Bezirksgerichtsausschusses Prättigau/Davos wurde, nachdem am 1. April 2003 vom Untersuchungsrichteramt Davos ein Augenschein (act. 3/9) durchgeführt worden war, am 7. Oktober 2004 im Anschluss an eine mündliche Verhandlung erlassen. Auch der Kantonsgerichtsausschuss führte am 13. April 2005 während der Berufungsverhandlung einen Augenschein durch, in dessen Rahmen der anwesende Berufungskläger und sein Rechtsvertreter Gelegenheit hatten, sich zur Sache zu äussern. Im nun anstehenden Rechtsmittelverfahren stellt sich primär die Frage, ob X. mit seinem Überholmanöver tatsächlich Verkehrsvorschriften nach SVG verletzt hat. Der Kantonsgerichtsausschuss hat sich daher zur Hauptsache mit Rechtsfragen auseinanderzusetzen. Die zu beurteilenden Tatfragen in bezug auf die Ausdehnung

10 und den Anfangs- und Endpunkt des Überholmanövers können aufgrund der Akten und des durchgeführten Augenscheins beantwortet werden. Die Frage der *reformatio in peius* (Art. 146 Abs. 1 StPO) stellt sich vorliegend nicht, da zuungunsten des Verurteilten keine Berufung eingelegt worden ist. Ebenfalls steht im vorliegenden Fall einem nichtöffentlichen Verfahren kein wichtiges öffentliches Interesse entgegen. Die streitige Strafsache kann daher ohne eigentliche mündliche Verhandlung gestützt auf die Akten entschieden werden. Ein über den Rahmen des Augenscheins hinausgehendes persönliches Vortreten von X. vor Gericht erweist sich als nicht notwendig. 3. Für das Berufungsverfahren ist zu beachten, dass dem Kantonsgerichtsausschuss als Berufungsinstanz zwar eine umfassende, uneingeschränkte Kognition zukommt (Art. 146 Abs. 1 StPO), er das vorinstanzliche Urteil grundsätzlich aber nur im Rahmen der in der Berufung gestellten Anträge überprüft (W. Padrutt, Kommentar zur Strafprozessordnung des Kantons Graubünden, 2. Aufl., Chur 1996, S. 375). Es gilt dabei jedoch zu berücksichtigen, dass der Kantonsgerichtsausschuss

auch weitere Urteilstpunkte abändern oder ergänzen kann und muss, wenn sonst der Würdigung aller Umstände unzureichend Rechnung getragen würde beziehungsweise einzelne Fragen aus dem Sachzusammenhang gerissen würden und damit Bundesrecht verletzt würde (vgl. BGE 117 IV 104 ff.). 4. a) Es ist Aufgabe des Gerichts die materielle Wahrheit bezüglich der Gegenstand des Verfahrens bildenden Sachverhalte zu ermitteln. Bei der Beurteilung eines Sachverhaltes hat das Gericht die vorhandenen Beweismittel frei zu würdigen (Art. 125 Abs. 2 StPO). Den Verfahrensbeteiligten steht es als Ausfluss des rechtlichen Gehörs frei, Beweisanträge zu stellen. Dabei besteht aber kein uneingeschränktes Recht auf Beweisabnahme. Vielmehr kann auf die Erhebung weiterer Beweise dann verzichtet werden, wenn die für die Beurteilung der Sache erforderlichen Tatsachen bereits aufgrund der vorhandenen Beweismittel feststehen und nicht zu erwarten ist, dass neue Beweismittel das Ergebnis der freien Würdigung der vorhandenen Beweismittel zu erschüttern vermögen. Vorweggenommene oder antizipierte Beweiswürdigung ist also in einem beschränkten Umfang zulässig; insbesondere kann der Richter das Beweisverfahren schliessen, wenn er aufgrund bereits abgenommener Beweise seine Überzeugung gebildet hat und er ohne Willkür in vorweggenommener Beweiswürdigung annehmen kann, dass seine Überzeugung durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert würde (vgl. R. Hauser/E. Schweri/K. Hartmann, Schweizerisches Strafprozessrecht, 6. Aufl., Basel 2005, § 54 N 1, S. 244; BGE 124 I 211; PKG 1993 Nr. 27).

11 b) Der Kantonsgerichtsausschuss erachtet den rechtlich relevanten Sachverhalt – wie in den nachfolgenden Erwägungen gezeigt wird – als durch die bereits erhobenen Beweismittel hinreichend abgeklärt. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern durch die vom Berufungskläger beantragte Nachstellung des Überholmanövers neue Erkenntnisse zu erwarten sind. Zumal sich gestützt auf die Berechnungen des Gutachters und der Vorinstanz sowohl unter Berücksichtigung der Angaben des Berufungsklägers als auch unter der Annahme von Parametern, die nur zugunsten des Berufungsklägers sprechen, bereits ein dem Gesetz widersprechender Überholvorgang ergibt (vgl. E. 5d und 6b). Mit anderen Worten ist keine Variante denkbar, aus der im Ergebnis nicht ein widerrechtlicher Überholvorgang resultieren würde. Anlässlich des durchgeführten Augenscheins hatte der Berufungskläger sodann ausreichend Gelegenheit, den Ablauf sowie den Ausgangs- und Endpunkt des Überholmanövers, wie er es erlebt hat, aufzuzeigen und darzulegen. Unter diesen Umständen erweist sich eine Tatrekonstruktion als unnötiger Aufwand. Kommt hinzu, dass die zum Tatzeitpunkt herrschenden Parameter nicht genau, d.h. im Detail bekannt sind, so dass eine diesbezügliche Nachstellung der Situation nicht möglich wäre und dass der Gutachter – wie erwähnt – mit Parametern zugunsten des Berufungsklägers gerechnet hat. Darüber aber gibt das Gutachten erschöpfend Auskunft, weshalb eine diesbezügliche Nachstellung der Situation nicht erforderlich ist. Somit steht fest, dass die verfügbaren Entscheidungsgrundlagen eine zuverlässige Beurteilung des Sachverhaltes gestatten, so dass in vorweggenommener Beweiswürdigung die Überzeugung des Gerichts durch die Durchführung einer Nachstellung nicht geändert würde. 5. a) Der Kantonsgerichtsausschuss hat sich vorliegend mit dem von X. am 9. September 2002 auf der Davoserstrasse, oberhalb des Vereinatunnelabschlusses, bei der Örtlichkeit “Bim Wijler“ durchgeführten Überholmanöver zu befassen. Unbestritten ist vorliegend, dass X. ein Überholmanöver durchführte. Der Berufungskläger bestreitet jedoch, mit dem fraglichen Überholvorgang tatsächlich Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 2 SVG und Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG verletzt zu haben sowie sich dabei einer groben Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG schuldig gemacht zu haben. Streitig ist

also, ob der Berufungs- kläger das von ihm zugestandene Überholmanöver problemlos und noch vor der Sicherheitslinie hat beenden können, oder ob er andere Verkehrsteilnehmer gefährdet beziehungsweise die Sicherheitslinie überfahren hat. Es ist deshalb zu prüfen, ob X. der objektive Tatbestand rechtsgenügend nachgewiesen werden kann. Dabei ist die benötigte Länge des Überholweges sowie derjenige Abschnitt, welchen ein entgegenkommendes Fahrzeug in der gleichen Zeit zurückgelegt hätte, von Bedeu-

12 tung. Sollte der Kantonsgerichtsausschuss zum Schluss gelangen, dass X. das Überholmanöver auf diesem Strassenabschnitt nicht hätte durchführen dürfen, stellt sich als nächstes die Frage, ob und wie weit andere Verkehrsteilnehmer durch den fraglichen Überholvorgang erheblich gefährdet wurden beziehungsweise ob ein Fall von Art. 90 Ziff. 1 oder 2 SVG vorliegt. b) Gemäss Art. 125 Abs. 2 StPO entscheidet das Gericht bei der Würdigung der Beweismittel nach freier Überzeugung. Dieser Grundsatz der freien Beweiswürdigung ergibt sich bereits aus Art. 249 des Bundesgesetzes über die Bundesstrafrechtspflege (BStP). Der Richter hat danach von Bundesrechts wegen frei von gesetzlichen Beweisregeln und nur nach seiner persönlichen Überzeugung aufgrund gewissenhafter Prüfung der vorliegenden Beweise darüber zu entscheiden, ob er eine Tatsache für bewiesen hält oder nicht (vgl. BGE 115 IV 268 f.). Ist für die Urteilsfindung wie im vorliegenden Fall die materielle Wahrheit wegleitend, so kann für diese Beurteilung nur die freie Meinung des Richters massgebend sein (vgl. Hauser/Schweri/Hartmann, a.a.O., § 54 N 2, S. 244). Allein auf diese Weise kann der Richter ein für jeden Einzelfall zutreffendes Urteil fällen. Neben der Würdigung der Beweise stellt sich dem Richter die Frage, wann er eine bestimmte Tatsache als erwiesen betrachten darf und wann nicht. Lehre und Rechtsprechung gehen zutreffend davon aus, blosser Wahrscheinlichkeit dürfe für eine Verurteilung nicht genügen, absolute Sicherheit sei für eine solche aber auch nicht erforderlich und eine theoretisch entfernte Möglichkeit, dass der Sachverhalt anders sein könnte, rechtfertige keinen Freispruch (vgl. Hauser/Schweri/Hartmann, a.a.O., § 54 N 11, S. 247). Trotzdem sind an den Beweis der zur Last gelegten Tat hohe Anforderungen zu stellen. Verlangt wird mehr als eine blosser Wahrscheinlichkeit, nicht aber ein absoluter Beweis. Nach der aus Art. 32 Abs. 1 der Bundesverfassung (BV) und Art. 6 Ziff. 2 EMRK fließenden Beweiswürdigungsregel "in dubio pro reo" darf sich der Strafrichter nicht von der Existenz eines für den Beschuldigten ungünstigen Sachverhalts überzeugt erklären, wenn bei objektiver Betrachtung Zweifel bestehen, ob sich der Sachverhalt so verwirklicht hat, oder mit anderen Worten Zweifel an den tatsächlichen Voraussetzungen für ein verurteilendes Erkenntnis bestehen (BGE 124 IV 87 f.). Bloss theoretische Zweifel sind indessen nicht massgebend, weil solche immer möglich sind und absolute Gewissheit nicht verlangt werden kann. Es muss sich vielmehr um erhebliche und nicht zu unterdrückende Zweifel handeln, d.h. um solche, die sich nach der objektiven Sachlage aufdrängen (BGE 120 Ia 37). Aufgabe des Richters ist es, ohne Bindung

13 an Beweisregeln die an sich möglichen Zweifel zu überwinden und sich mit Überzeugung für einen bestimmten Sachverhalt zu entscheiden, wobei die Bildung der Überzeugung objektivier- und nachvollziehbar sein muss. Die Schuld des Beschuldigten muss sich dabei auf vorgelegte Beweise und Indizien stützen, die vernünftige Zweifel in ausschliesslicher Weise zu beseitigen vermögen (vgl. PKG 1987 Nr. 12; Padrutt, a.a.O., S. 307). Diese allgemeine Regel kommt im übrigen nicht schon dann zur Anwendung, wenn Aussage gegen Aussage steht. Es ist vielmehr anhand sämtlicher sich aus den Akten ergebenden Umstände zu untersuchen, ob die Darstellungen der Anklage oder jene des

Angeklagten den Richter zu überzeugen vermögen. Erst wenn eine solche Überzeugung weder in der einen noch in der anderen Richtung zu gewinnen ist, muss gemäss dem Grundsatz “in dubio pro reo“ der für den Angeklagten günstigere Sachverhalt angenommen werden (PKG 1978 Nr. 31; Padrutt, a.a.O., S. 307). Zu den verschiedenen Beweismitteln ist anzuführen, dass der Grundsatz der freien Beweiswürdigung eine Rangordnung verbietet. Insbesondere sind die Aussagen von Zeugen und Angeschuldigten voll gültige Beweismittel mit derselben Beweiseignung. Bei der Würdigung der Beweise ist weniger die Form, sondern vielmehr der Gesamteindruck, das heisst die Art und Weise der Bekundung sowie die Überzeugungskraft massgebend. Entscheidend ist mit anderen Worten allein die Beweiskraft der konkreten Beweismittel im Einzelfall (Hauser/Schweri/ Hartmann, a.a.O., § 54 N 5, S. 246). Im Rahmen des Gerichtsverfahrens interessiert nicht in erster Linie die persönliche Glaubwürdigkeit des Zeugen, sondern vielmehr die sachliche Glaubhaftigkeit seiner konkreten Aussage (vgl. R. Hauser, Der Zeugenbeweis im Strafprozess mit Berücksichtigung des Zivilprozesses, Zürich 1974, S. 311 ff.). Als Kennzeichen wahrheitsgetreuer Aussagen sind dabei die innere Geschlossenheit und Folgerichtigkeit in der Darstellung des Geschehens sowie die konkrete und anschauliche Wiedergabe des Erlebnisses zu werten. Die Schilderung des Vorfalles in so charakteristischer Weise, wie sie nur von demjenigen zu erwarten ist, der den Vorfall selbst erlebt hat, ist ein weiteres Indiz für die Richtigkeit der Deposition. Für die Korrektheit einer Aussage sprechen unter anderem die Selbstbelastung oder unvoreilhaftige Darstellung der eigenen Rolle, Entlastungsbemerkungen zu Gunsten eines Beschuldigten und die Konstanz in der Aussage bei verschiedenen Befragungen. Bei wahrheitswidrigen Bekundungen fehlen diese Kennzeichen regelmässig. Indizien für bewusst oder unbewusst falsche Aussagen sind Unstimmigkeiten oder grobe Widersprüche in den eigenen Aussagen,

14 Zurücknahme, erhebliche Abschwächungen oder Übersteigerungen im Verlaufe mehrerer Einvernahmen, unklare, verschwommene oder ausweichende Antworten und gleichförmige, eingeübt wirkende Aussagen. Die Richtigkeit einer Deposition muss alsdann auf ihre Übereinstimmung mit den Lebenserfahrungen und dem Ergebnis der übrigen Beweiserhebungen geprüft werden. Auch im System der Glaubwürdigkeitskriterien von Arntzen (F. Arntzen/E. Michaelis-Arntzen, Psychologie der Zeugenaussage, System der Glaubwürdigkeitsmerkmale, 3. Aufl., München 1993) steht an erster Stelle die Aussage selbst. Sie ist vor dem Hintergrund allgemein bekannter oder im Einzelfall zu erkundender psychischer Eigenarten zu betrachten, wobei bestimmte Aussageeigenarten als Glaubwürdigkeitsmerkmale anzusehen sind. Unterschieden wird dabei zwischen Glaubwürdigkeitskriterien, die sich aus dem Aussageinhalt, der Aussageentwicklung, der Aussageweise sowie dem Motivationsumfeld der Aussage ergeben. Kriterien des glaubhaften Aussageinhalts sind der Grad der Detaillierung und der inhaltlichen Besonderheit sowie die Homogenität der Aussage. Die Glaubhaftigkeit aus dem Verlauf der Aussageentwicklung ergibt sich aus der relativen Konstanz einer Aussage in zeitlich auseinanderliegenden Befragungen sowie der Ergänzbarkeit der Deposition bei nachfolgenden Befragungen. Der Grad der Objektivität ist schliesslich massgebend für den Grad der Glaubwürdigkeit, der sich aus dem Motivationsumfeld ergibt (vgl. Arntzen/Michaelis-Arntzen, a.a.O., S. 15 ff.). c) Der Polizeibeamte D. führte in seinem Rapport vom 9. September 2002 (act. 3/1) sowie anlässlich der Konfrontation vom 1. April 2003 (act. 3/8) aus, dass er sich am 9. September 2002 bei der Örtlichkeit “Bim Wijler“ oberhalb Klosters befand und den Fahrzeugverkehr in Fahrtrichtung Davos überwachte. Sein Standort habe sich unmittelbar bei der Humusdeponie, am Ende der

Geraden bei der Örtlichkeit "Bim Wijler" befunden, als er plötzlich einen auffallenden Motor hörte, weshalb er unverzüglich die Strasse hinunter rannte bis zu jenem Punkt bei der Leitplanke, von wo aus die Gerade gut einsehbar sei (vgl. act. 3/2 und 3/10). In der Folge seien ihm zwei Fahrzeuge entgegen gekommen, welche auf der Höhe der Ausfahrt "Bim Wijler" nebeneinander fahren. X. habe das Überholmanöver sodann erst ca. 20 Meter nach Beginn der Sicherheitslinie und 43 Meter vor Kurvenbeginn abgeschlossen. Er habe dies mit Sicherheit gesehen, zumal er in diesem Bereich stand und sich ausschliesslich auf das Überholmanöver konzentrierte. Die Geschwindigkeit von X. schätzte er auf ca. 80 km/h. Jene des deutschen Fahrzeugs auf eher mehr als 50 km/h. Weiter führte D. aus, dass er X. vorher nicht gekannt

15 habe und er keinen Grund hätte, X. zu belasten, wenn es sich nicht tatsächlich so zugetragen hätte, wie er es dargelegt habe. d) X. sagte am 9. Oktober 2002 anlässlich der polizeilichen Einvernahme (act. 3/5) aus, dass er am besagten Tag zwischen Klosters und "Bim Wijler" hinter einem dunkelfarbenen Personenwagen mit deutschen Kontrollschildern her gefahren sei. Vor ihnen sei ein Lastwagen gefahren. Anfangs der Örtlichkeit "Bim Wijler" habe der LKW-Fahrer seinen Blinker als Zeichen zum Überholen gestellt. Daraufhin habe vorerst der deutsche Automobilist zum Überholen angesetzt und den Lastwagen überholt. Erst als dieser sein Überholmanöver abgeschlossen gehabt habe und er sich vergewissert habe, dass die Strecke frei sei, hätte er den Lastwagen und den deutschen Wagen überholt. Das Überholmanöver habe er frühzeitig beenden können, etwa 100 Meter vor der nächsten Kurve und noch auf der Geraden, ca. 20 Meter vor dem Fahrzeug von A. C. (act. 3/8, S. 5). Er sei sich nicht bewusst, die Sicherheitslinie überfahren zu haben. Am 18. Dezember 2002 wurde X. erneut einvernommen (act. 3/6). Er sagte aus, dass die vor ihm fahrenden Fahrzeuge vor dem Überholmanöver mit ca. 30-40 km/h unterwegs gewesen seien. Mit welcher Geschwindigkeit A. C. überholt habe, konnte er nicht sagen. Er selber sei aber mit Sicherheit nicht über 80 km/h gefahren, auch nicht als er die zwei Fahrzeuge überholt habe. Der deutsche Lenker habe seine Geschwindigkeit verringert, als er ihn überholt habe (act. 3/8, S. 3). Zudem sei zwischen dem LKW und A. C. nur ein geringer Abstand gewesen. Ein Wiedereinbiegemanöver zwischen dem LKW und A. C. sei auch nie ein Thema gewesen, weil er genügend Überholstrecke vor sich gehabt habe. Am Augenschein des Untersuchungsrichteramtes vom 1. April 2003 bezeichnete X. als Anfangspunkt seines Überholmanövers eine Stelle, welche zirka 25 Meter nach Beginn der Geraden liegt (vgl. act. 3/10). Demgegenüber nannte X. am Augenschein des Kantonsgerichtsausschusses eine Stelle noch mehrere Meter in der Kurve als Anfangspunkt des Überholvorgangs. Er relativierte jedoch seine Aussagen, indem er betonte, dass er nicht mehr genau wisse, wo der Anfangspunkt gewesen sei. Er hätte dort begonnen, wo die Strecke einsehbar gewesen sei. Da der LKW-Fahrer Zeichen gegeben habe, habe das Manöver am Anfang der Geraden ohne Verzögerung stattfinden können. Zudem machte X. an diesem gerichtlichen Augenschein erstmals geltend, die Beendigung des Überholmanövers von A. C. nicht abgewartet zu haben, sondern sich an A. C. "angehängt" zu haben, als dieser sein Überholmanöver begann (vgl. Augenscheinprotokoll des Kantonsgerichtsausschusses, S. 2).

16 e) A. C. sagte anlässlich seiner polizeilichen Einvernahme vom 9. September 2002 (act. 3/3) aus, dass er nicht gesehen habe, ob X. die Sicherheitslinie überfuhr oder nicht. X. sei vor der Kurve wieder auf die Normalspur eingebogen. Seiner Ansicht nach hätte keine Gefährdung des Gegenverkehrs stattgefunden, weil zum fraglichen Zeitpunkt kein

Gegenverkehr herrschte. Am 1. Dezember 2003 wurde er durch das Amtsgericht G., einvernommen (act. 3/19). Dabei sagte er aus, dass der LKW mit ca. 30 km/h unterwegs gewesen sei. Er habe seinen Überholvorgang im Bereich der gestrichelten Linie, das heisst nach der Sicherheitslinie, begonnen. Er habe mit ca. 50 km/h überholt. Er könne sich aber nicht mehr exakt erinnern. X. sei gleich nach ihm ausgeschert und habe sich praktisch an ihn angehängt. X. habe normal beschleunigt. Er schätze, dass er ca. 70 km/h gefahren sei. A. C. bestätigte, dass er nicht sehen konnte, ob X. noch vor der Sicherheitslinie eingebogen sei oder diese überfahren habe. Er betonte, dass er das Überholmanöver von X. nicht als gefährlich empfunden habe, sondern normal fand. Er habe den Polizeibeamten an seinem "Beobachtungsposten" nicht wahrgenommen. Er könne deshalb keine Angaben dazu machen, wo dieser gestanden sei und was dieser gesehen haben könnte. Seinen eigenen Fahrstil bezeichnete A. C. als zügig. f) B. C., welche als Mitfahrerin während des fraglichen Überholmanövers im Auto ihres Mannes dabei war, sagte aus (act. 3/19), dass sich X. an den Wagen ihres Mannes geheftet habe, als dieser zum Überholmanöver ansetzte und gleich hinter ihnen den LKW überholt habe. Als ihr Mann wieder einbog, sei X. an ihnen vorbeigezogen. Zu den Geschwindigkeiten der Fahrzeuge sagte sie nichts aus. Sie gab jedoch zu Protokoll, dass sie die Geschwindigkeit von X. normal fand. Auf den Anfangsbeziehungsweise Endpunkt des Überholmanövers habe sie überhaupt nicht geachtet und könne deshalb nichts dazu sagen. Sie seien nicht gefährdet gewesen durch das Überholmanöver von X.. B. C. fügte an, dass sie denke, der Polizist sei in der Kurve gestanden. Jedenfalls sei er plötzlich aus dem Nichts auftaucht. Den Fahrstil ihres Mannes stufte sie als zügig ein. g) Die Staatsanwaltschaft stützt ihre Angaben auf die Aussagen des Zeugen D., welcher das Ende des Überholmanövers vom Strassenrand her beobachtet haben soll. D. sagte aus, dass das Überholmanöver erst nach Beginn der Sicherheitslinie beendet worden sei. Während X. geltend macht, das Manöver bereits vor dem Beginn der Sicherheitslinie abgeschlossen zu haben. Vergleicht man die Aussagen des Berufungsklägers mit den Aussagen des Zeugen D. und den Zeugen A. C., so fällt auf, dass sie sich bezüglich der geschätzten Geschwindigkeiten decken. Alle beteiligten Personen geben an, dass X. mit ca. 80

17 km/h überholt habe beziehungsweise, dass seine Geschwindigkeit normal gewesen sei. Unbestritten ist weiter die Geschwindigkeit von A. C. (ca. 50 km/h) und jene des Lastwagens (ca. 30 km/h). Wie sich aus dem Gutachten (inkl. Zusatzgutachten) von Dipl. Ing. E. (act. 3/14+15+25+26) ergibt, hätte X. unter diesen Umständen nicht vor der Sicherheitslinie wieder einschwenken können, auch nicht, wenn er sich an A. C. angehängt hätte. Gemäss dem Experten hätte das fragliche Überholmanöver nur dann vor der Sicherheitslinie beendet werden können, wenn X. das Manöver kumulativ zum einen wesentlich früher begonnen hätte als von ihm angegeben und zum andern das Fahrzeug auf 100 km/h beschleunigt hätte. Zum gleichen Schluss gelangt man, wenn die "Giger-Formel" (vgl. H. Giger, Strassenverkehrsgesetz, 6. Aufl., Zürich 2002, 110 f.) angewendet wird – wie dies die Vorinstanz zutreffend errechnete (vgl. act. 1/1, E. 5d, S. 16 f.). Selbst wenn man zugunsten des Berufungsklägers annimmt, dass er unmittelbar nach A. C. ausgeschert ist, reichte es auch nach der "Giger-Formel" nicht, um vor der Sicherheitslinie wieder auf die Normalspur einzubiegen (vgl. act. 1/1, E. 5d, S. 17). Zwar brachte X. am Augenschein des Kantonsgerichtsausschusses entgegen seinen bisherigen Angaben vor, dass er früher mit dem Überholmanöver begonnen habe beziehungsweise sich an A. C. angehängt habe, was A. C. und seine Frau bestätigten, doch sind die Aussagen bezüglich der Geschwindigkeit des Fahrzeugs von X. deckungsgleich, konstant und in sich geschlossen. X. sagte konstant

aus, dass er nicht schneller als 80 km/h gefahren sei. Diese Angaben werden von den Zeugen A. C. und D. bestätigt. Im Lichte dieser Depositionen besteht für das Gericht keine Veranlassung von einer (viel) höheren Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs von X. auszugehen. Da es aber nicht möglich ist, das fragliche Überholmanöver auf dem betreffenden Streckenabschnitt unter den gemäss übereinstimmenden Aussagen von X. und A. C. getroffenen Annahmen (A. C. 50 km/h; LKW 30 km/h) bei einer Geschwindigkeit von weit weniger als 100 km/h auszuführen und gleichzeitig vor der Sicherheitslinie wieder auf die Normalspur einzuschwenken, erscheint die Aussage von X., er habe die Sicherheitslinie nicht überfahren, als nicht glaubhaft. Unter diesen Umständen ist die Aussage des Polizisten D. glaubhaft. Denn zunächst wird seine Darstellung vom Gutachten gestützt. Weiter hat sich D. zum fraglichen Zeitpunkt ausschliesslich auf das Überholmanöver konzentriert. Zudem machte er seine Aussage unter Hinweis auf Art. 307 StGB, welcher die Straffolgen für wissentlich falsche Zeugenaussagen normiert. Demgegenüber sind Angeschuldigte nicht zur wahrheitsgemässen Aussage verpflichtet. Die Aussagen eines Angeschuldigten sind deshalb nur mit Zurückhaltung zu würdigen, da der Berufungskläger ein eigenes Interesse am Ausgang des Verfahrens hat. Sodann sind sich Polizisten der Tragweite einer leichtfertigen und ungenauen

18 Anschuldigung bewusst. Weiter handelt es sich bei dem Polizeibeamten D. um eine unbelastete Person ohne ersichtliche Interessen, die ihm bis anhin unbekannt Person X. wahrheitswidrig anzuzeigen und zu belasten. Der Kantonsgerichtsausschuss sieht vorliegend keine Veranlassung, die Zeugenaussagen des befragten Polizeibeamten in Frage zu stellen. Anlässlich des Augenscheins konnte sich das Gericht auch vergewissern, dass der Polizeibeamte durchaus in der Lage war, seinen Standort kurzfristig und rasch zu verändern und die Gerade einzusehen (vgl. auch act. 3/2 und 3/10). In regelmässiger Praxis wurde anerkannt, dass Verkehrspolizisten aufgrund ihrer Ausbildung im Beobachten und Beurteilen von Verkehrssituationen besonders geschult und erfahren sind. Ihrer Sachverhaltsdarstellung kommt daher grundsätzlich eine gewisse Glaubhaftigkeit und Beweiskraft zu. Auch im vorliegenden Fall besteht kein Anlass für ein Abweichen von dieser Praxis. Zumal die Darstellung gemäss D. durch die Berechnungen des Gutachters und der Vorinstanz ("Giger-Formel") erhärtet wird. Alle Berechnungen sprechen gegen den Berufungskläger beziehungsweise bestätigen, dass ein Einbiegen vor der Sicherheitslinie bei einer Überholgeschwindigkeit von 80 km/h physikalisch nicht möglich ist. Dies selbst dann nicht, wenn alle Parameter zu Gunsten des Berufungsklägers eingesetzt werden, wie dies der Gutachter getan hat. Nichts spricht deshalb für die Richtigkeit der Aussage des Berufungsklägers, er habe die Sicherheitslinie nicht überfahren. Die Aussage des Polizisten erscheint demgegenüber nachvollziehbar und seine Version als logisch verglichen mit der Darstellung des Berufungsklägers. Unter diesen Umständen vermögen die von der Verteidigung vorgebrachten kleinen Ungereimtheiten in den Aussagen von D. vorliegend die Glaubhaftigkeit der wesentlichen Deposition des Zeugen nämlich, dass X. die Sicherheitslinie überfahren hat, keineswegs zu erschüttern. Augenfällig an der Deposition von X. ist auch, dass er seine Angaben betreffend des Anfangspunktes seines Überholmanövers im Laufe seiner Aussagen ständig änderte beziehungsweise betont vage hielt. Demgegenüber will er aber genau gewusst haben, dass er das Überholmanöver vor der Sicherheitslinie beendet hat. Seine Aussage ist auch deswegen nicht tauglich, die Glaubhaftigkeit der Deposition des Zeugen D. in Frage zu stellen. Im Lichte all dieser Erwägungen gelangt der Kantonsgerichtsausschuss zur Überzeugung, dass der Berufungskläger das Überholmanöver gemäss Polizeiversion durchgeführt hat. In

Würdigung der gesamten Sachlage gibt es demnach für das Gericht keine erheblichen Zweifel, dass sich der Sachverhalt nach Darstellungen der Staatsanwaltschaft zugetragen hat.

19 h) Zusammenfassend steht somit fest, dass X. das Überholmanöver erst an der in der Anklageschrift bezeichneten Stelle beendet und damit gegen Art. 34 Abs. 2 SVG verstossen hat. Gemäss Art. 34 Abs. 2 SVG ist auf Strassen mit Sicherheitslinien immer rechts dieser Linie zu fahren. Die Vorinstanz hat damit zu Recht auf eine Verletzung von Art. 34 Abs. 2 SVG erkannt. 6. a) Nach 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 im Sinne des Gesetzes für das Überholmanöver geforderte übersichtliche Raum hat aus einer genügenden Breite sowie einer genügenden Ausdehnung der Überholstrecke zu bestehen (BGE 101 IV 74; BGE 89 IV 148 f.). Das Überholen in unübersichtlichen Kurven, auf und unmittelbar vor Bahnübergängen ohne Schranken sowie vor Kuppen ist gemäss Art. 35 Abs. 4 SVG ausdrücklich verboten. Wer in einer teilweise unübersichtlichen Strecke vorfahren will, muss daher berücksichtigen, dass bis zum Abschluss seines Manövers aus dem unübersichtlichen Streckenteil jederzeit ein Fahrzeug auftauchen und sich ihm nähern kann. 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 schon so weit vor diesem Punkt beendet haben, dass ein während des Überholvorgangs 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). Wer ein Fahrzeug überholen will, muss sich somit vergewissern, dass die gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu Beginn des Manövers erfüllt sind. Der Überholende muss von Anfang an die Gewissheit haben, sein Unternehmen sicher und ohne Gefährdung Dritter abschliessen zu können. Er muss sicher sein, dass er während des ganzen Überholmanövers niemanden gefährdet und insbesondere gefahrlos vor dem überholten und vor dem entgegenkommenden Fahrzeug wieder einbiegen kann. Die Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer beurteilt sich nach den konkreten Umständen des Einzelfalls.

20 b) Wie sich aus den Berechnungen des Gutachters ergibt, hätte ein während des Überholvorgangs mit 80 bis 90 km/h aus der Gegenrichtung herannahendes Fahrzeug brüsk abgebremst werden müssen, um einen Unfall zu vermeiden. Dies sowohl wenn X. das Überholmanöver noch vor der Sicherheitslinie abgeschlossen hätte als auch wenn er das Manöver an der von D. bezeichneten Stelle beendet hat. Denn der Berufungskläger hätte erst 4 bis 14 Meter beziehungsweise 0.1 bis 0.28 Sekunden vor dem Kreuzungsvorgang wieder auf die linke Spur wechseln können. Berücksichtigt man dazu, dass nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung der Überholende auf Ausserortsstrassen damit rechnen muss, dass aus der Gegenrichtung ein Fahrzeug mit übersetzter Geschwindigkeit von bis zu 90 km/h herannaht (BGE 118 IV 277 f.; BGE 121 IV 238), was im konkreten Fall – wie die Tests der Polizei ergeben haben – möglich gewesen wäre, hätte das fragliche Überholmanöver unter keinen Umständen durchgeführt werden dürfen. Dies gilt umso mehr, als nach Lehre und Rechtsprechung zwischen dem Wiedereinbiegen des überholenden Fahrzeuges und dem Kreuzen mit einem Entgegenkommenden, ein

Sicherheitsabstand von mindestens zwei Sekunden bestehen muss (vgl. dazu E. 7b). Zusammenfassend ergibt sich somit, dass X. auch gegen Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG verstossen hat, wie die Vorinstanz zutreffend erwogen hat. 7. Steht demnach fest, dass der Berufungskläger gegen die in Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG festgeschriebenen Verkehrsregeln verstossen hat, so ist nun abzu- klären, ob er wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG zu verurteilen ist oder lediglich gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG wegen einfacher Verletzung derselben. a) Nach Art. 90 Ziff. 2 SVG wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicher- heit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. 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 oder konkret gefährdet hat und die Regelwidrigkeit oft zu Unfällen führt (PKG 1989 Nr. 39 mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung). 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, in- dem dem Fahrzeuglenker aufgrund seines rücksichtslosen oder sonstwie schwer- wiegend regelwidrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorgeworfen

21 werden kann (BGE 123 IV 91; BGE 119 VI 246 f.; 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 Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. In sol- chen Fällen bedarf jedoch die Annahme grober Fahrlässigkeit einer sorgfältigen Prüfung (BGE 123 IV 93). 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 abs- trakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt nicht von der übertre- tenen Verkehrsregel, sondern von der Situation ab, in welcher die Übertretung ge- schieht. 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 nahe liegt. Die erhöhte abstrakte Gefahr setzt damit eine naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus (BGE 123 IV 91 f). Soweit nicht die beschriebenen qualifizierten Tatbestandsmerkmale von Art. 90 Ziff. 2 SVG vorliegen, werden Verkehrsregelverstösse gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG mit Haft (Art. 39 StGB) oder mit Busse (Art. 48 StGB) bestraft. Bei Art. 90 Ziff. 1 SVG handelt es sich damit um einen Übertretungstatbestand im Sinne von Art. 101 StGB. Im Gegensatz dazu ist der mit Gefängnis oder Busse bedrohte, qualifizierte Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG als Vergehen zu qualifizieren (Art. 9 Abs. 2 StGB). b) Dass Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG wichtige Verkehrsregeln beinhalten, ist unbestritten. Die Zahl der Verkehrsunfälle, die auf fahrlässige Überholvorgänge zurückzuführen sind, spricht 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 zuwi- der. Das Überholen gehört zu den unfallträchtigsten Verhaltensweisen im Stras-

senverkehr und erfordert deshalb erhöhte Vorsicht und Rücksichtnahme. Der Über-

22 holende 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 diejenige, die ein entgegenkommendes Fahrzeug bis zu jenem Punkt 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.). Der Überholweg darf deshalb 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 Fahrzeugs 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 80 km/h heraus besteht bei vielen wenig routinierten Lenkern die Gefahr, dass sie die Herrschaft über ihr Fahrzeug verlieren können. Zwischen dem Wiedereinbiegen des überholenden Fahrzeugs und dem Kreuzen mit einem entgegenkommenden Fahrzeug muss deshalb ein Sicherheitsabstand von mindestens zwei Sekunden bestehen (J. Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, Davos 1999, 83 f.; Urteil des Kantonsgerichtsausschusses vom 23. Januar 2003, mitgeteilt am 15. Mai 2003, SB 02 45, E. 4b, S. 9). c) Aufgrund der angestellten Berechnungen handelte X. nicht nach diesen Grundsätzen. X. überholte vor einer unübersichtlichen Kurve einen Lastwagen und sogleich noch einen diesen überholenden Personenwagen. An dieser Schlussfolgerung vermag auch die Tatsache nichts zu ändern, dass es im konkreten Fall nicht zu einem Unfall gekommen ist beziehungsweise, dass kein Gegenverkehr herrschte, da - wie bereits erwähnt - das Aussprechen einer Strafe nicht davon abhängt, ob konkret ein Unfall geschehen ist. Für eine Verurteilung genügt, dass eine erhöhte abstrakte Gefahr gesetzt wurde und damit eine naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung bestand. Aufgrund der Tatsache, dass der Berufungskläger erst 4 bis 14 Meter beziehungsweise 0.1 bis 0.28 Sekunden vor dem Kreuzungsvorgang wieder auf die linke Spur hätte wechseln können, erhellt, dass damit eine naheliegende Möglichkeit nicht nur einer konkreten Gefähr-

23 dung, sondern sogar einer Verletzung bestand. Der Sicherheitsabstand von zwei Sekunden wurde nicht eingehalten. Die offensichtliche Gefährlichkeit der Tat des Berufungsklägers ergibt sich auch aus dem durchgeführten Augenschein. Im Gegensatz zur Auffassung der Verteidigung kann bei dieser Sachlage nicht zweifelhaft sein, dass der Berufungskläger eine erhebliche und nahe Gefahr für Dritte verursacht hat. Wäre ein Fahrzeug mit 90 km/h (vgl. BGE 118 IV 277 ff.) aus der Gegenrichtung gekommen, so wäre dessen Lenker gezwungen gewesen, eine bruske Bremsung - wenn nicht gar eine Vollbremsung - einzuleiten, um eine Frontalkollision zu verhindern. Dies genügt aber, - wie oben dargelegt - um eine nahe, schwere und konkrete Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer anzunehmen (vgl. Boll, a.a.O., S. 86). Entgegen der Ansicht der Verteidigung ist dabei unerheblich, ob A. C. die Gefahr erkannte oder nicht. Massgeblich

ist allein, ob die Strecke zu Beginn des Überholmanövers weit genug eingesehen werden konnte. Denn es ist festzuhalten, dass ein Wiedereinbiegen zwischen die beiden überholten Fahrzeuge für X. nicht möglich gewesen wäre. So sagte X. aus, dass zwischen dem LKW und A. C. nur ein geringer Abstand bestanden habe (act. 3/8, S. 3 f.). Er wäre auch nicht ohne weiteres in der Lage gewesen, das Überholmanöver abubrechen und wieder hinter den Lastwagen einzubiegen, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden. Dazu hätte die Zeit nicht ausgereicht. Der Kantonsgerichtsausschuss kommt daher zum Schluss, dass X. nicht in der Lage gewesen war, mit Gewissheit zu sagen, dass er das fragliche Überholmanöver ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer hätte abschliessen können. Indem X. dennoch überholte, setzte er sich pflichtwidrig über eine ernst zu nehmende Verkehrsvorschrift hinweg. 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 (vgl. BGE 123 IV 93). Genauso wenig kann es eine Rolle spielen, ob Dritte (das Ehepaar C.) die Gefahr erkannten. Der Umstand, dass der Täter die Situation falsch einschätzte, reicht keineswegs aus, um sein Fehlverhalten lediglich als leichte Fahrlässigkeit einzustufen. Eine Vielzahl von Fällen unbewusster Fahrlässigkeit, namentlich bei Verkehrsregelverletzungen, beruht gerade darauf, dass der Handelnde während einer gewissen Zeitspanne unaufmerksam ist oder die Situation und seine Fähigkeiten falsch einschätzt. Dass der fehlbare Verkehrsteilnehmer die erhöhte Gefahr oder die aufgrund der Umstände gebotenen Verhaltensalternativen nicht bedacht hat, ist typisch für die unbewusste Fahrlässigkeit und schliesst den Schuldvorwurf rücksichtslosen Verhaltens und damit grobe Fahrlässigkeit nicht von vorneherein aus. Davon ist nur

24 auszugehen, wenn weitere in der Person des fehlbaren Lenkers liegende besondere Umstände das momentane Versagen in einem milderem Lichte erscheinen lassen (BGE 123 IV 94; PKG 1989 Nr. 39), wofür vorliegend keine Anhaltspunkte gegeben sind. Damit ergibt sich für den Kantonsgerichtsausschuss, dass X. neben dem Verstoß gegen Art. 34 Abs. 2 SVG gegen weitere wichtige Normen des Strassenverkehrsrechts (Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG) verstossen hat. Dieses Verhalten ist ihm klar vorwerfbar. Er hätte in der vorliegenden Situation das fragliche Überholmanöver nie ausführen dürfen. X. ist daher der groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG schuldig zu sprechen. In diesem Sinne ist das Urteil der Vorinstanz zu bestätigen und die Berufung dementsprechend abzuweisen. 8. a) Im Zusammenhang mit dem Gutachten gilt es allgemein festzuhalten, dass es im pflichtgemässen Ermessen liegt, Sachverständige beizuziehen, welche aufgrund ihrer besonderen beruflichen und privaten Kenntnisse zur Beurteilung der jeweiligen Fachfragen geeignet erscheinen. Der Sachverständige ist Entscheidungshilfe 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; PKG 1994 Nr. 45; Helfenstein, Der Sachverständigenbeweis im schweizerischen Strafprozess, Diss. Zürich 1978, S. 1 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; BGE 101 Ib 408). Grundsätzlich ist ein Abweichen von der Expertise nur aus triftigen Gründen zulässig (BGE 107 IV 8; BGE 102 IV 225 E. 7b). Weicht das Gericht von den Forderungen des Gutachters ab, hat es dies zu begründen. b) Im vorliegenden Fall sind die Ausführungen und Berechnungen des Gutachters, welcher erst noch von Parametern ausging, die zugunsten des Berufungsklägers sprechen, schlüssig und nachvollziehbar. Tatsachen, welche das Gutachten erschüttern könnten, sind keine vorhanden. Es besteht daher keinerlei Veranlassung, vom Gutachten abzuweichen. Würde man es tun, so würde man unweigerlich in Willkür verfallen (vgl. BGE 129 I 57 f.).

25 9. a) Bei der Überprüfung der vorinstanzlichen Strafzumessung setzt der Kantonsgerichtsausschuss sein Ermessen anstelle desjenigen der Vorinstanz und wendet die Regeln über die Strafzumessung selbständig an. 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 Betrag der Busse ist im Weiteren 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). Grundlage für die Bemessung der Schuld ist immer die Schwere der Tat. Bei der Beurteilung der Tatkomponenten werden insbesondere das Ausmass des verschuldeten Erfolges, die Art und Weise seiner Herbeiführung, die Willensrichtung, mit welcher der Täter gehandelt hat und die Beweggründe des Schuldigen berücksichtigt. Die Täterkomponente umfasst das Vorleben, die persönlichen Verhältnisse sowie das Verhalten nach der Tat oder im Strafverfahren, wie zum Beispiel Reue, Einsicht oder Strafempfindlichkeit. Das Mass des Verschuldens variiert unter anderem mit der Schwere des deliktischen Erfolges, den unterschiedlich gravierenden Modalitäten der Tatbegehung und dem Mass an Entscheidungsfreiheit, das dem Täter zugeschrieben werden muss. Je leichter es für ihn gewesen wäre, die Rechtsgutverletzung zu vermeiden, je grösser also sein Handlungsspielraum war, desto grösser wiegt das Verschulden (vgl. BGE 117 IV 113 f.; BGE 118 IV 14 f.; BGE 124 IV 44 ff.). b) X. muss sich den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit bei der Verletzung von Art. 34 Abs. 2 SVG sowie Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG gefallen lassen. Durch sein Verhalten hat er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zumindest grob pflichtwidrig nicht bedacht. Strafmilderungs- und Strafschärfungsgründe liegen keine vor. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass X. im Jahre 1997 ebenfalls wegen grober Verletzung von Verkehrsregeln verurteilt wurde. Strafmindernd sind der gute zivile und der ansonsten ungetrübte automobillistische Leumund von X. zu werten. In Anbetracht seines Einkommens von Fr. 22'400.- beziehungsweise steuerbaren Reinvermögens von Fr. 123'000.- erscheint die von der Vorinstanz ausgefallte Busse von Fr. 800.-, die im vorliegenden Berufungsverfahren nicht erhöht werden darf, als dem Verschulden des Berufungsklägers angemessen. Nicht zu beanstanden ist die von der Vorinstanz verhängte Probezeit von einem Jahr, nach deren Ablauf der Eintrag der Busse bei Wohlverhalten vorzeitig gelöscht werden kann.

26 10. Bei diesem Ausgang des Verfahrens gehen die Kosten des Berufungsverfahrens zu Lasten des Berufungsklägers (Art. 160 StPO).

27 Demnach erkennt der Kantonsgerichtsausschuss :

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