

GR_GERICHTE SB 2002 36 vom 18. Dezember 2002

GR Gerichte, 2002-12-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SB_2002_36

FR: GR_GERICHTE SB 2002 36 du 18 décembre 2002

IT: GR_GERICHTE SB 2002 36 del 18 dicembre 2002

Regeste

grobe Verletzung von Verkehrsregeln | Strassenverkehrsgesetz

Erwägungen

E. 2

A. X. ist am 16. Juni 1959 in Chur geboren und wuchs bei seinen Eltern in I. auf, wo er die Primar- und Sekundarschule besuchte. Nach der Schule absolvierte er bei der Firma "F." in G. eine Lehre als Elektromonteur. In der Folge arbeitete er einige Jahre auf dem erlernten Beruf. Zirka im Jahre 1985 machte er sich selbständig und zwar zunächst mit einer Elektro-Installationsfirma. Im Jahre 2000 gründete er die Firma "H." mit Sitz in I., die sich mit Mess- und Ortungstechnik befasst. Obwohl das Geschäft nicht schlecht läuft, bezieht X. noch keinen fixen Lohn. Bei der Steuerverwaltung Graubünden ist er für die Steuerperiode 1999/2000 mit einem Einkommen von Fr. 66'500.-- veranlagt. Eigenen Angaben zufolge hat er Schulden in Höhe von zirka Fr. 250'000.--. Im Jahre 1992 verheiratete sich X. mit J.. Dieser Ehe entsprossen in den Jahren 1995 und 1997 zwei Knaben. Im schweizerischen Zentralstrafregister ist X. mit zwei Vorstrafen verzeichnet: Am 21. Februar 1995 verurteilte ihn der Kantonsgerichtsausschuss Graubünden wegen Urkundenfälschung und Betrugsversuchs zu einer bedingten Gefängnisstrafe von drei Monaten. Am 13. Juli 1999 wurde er vom Kantonsgericht Graubünden wegen Widerhandlungen gegen das ANAG zu einer bedingten Gefängnisstrafe von zehn Tagen, Probezeit zwei Jahre, und einer Busse von Fr. 1'000.-- verurteilt. Im SVG-Massnahmenregister ist er nicht verzeichnet. B. Mit Verfügung vom 29. April 2002 wurde X. wegen grober Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG, Art. 35 Abs. 2, 3 und 4 SVG und Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG in Anklagezustand versetzt. Dieser Anklage liegt nach der Anklageschrift der Staatsanwaltschaft Graubünden vom 29. April 2002 der folgende Sachverhalt zu Grunde: "Am Mittwoch, den 29. August 2001, um zirka 14.45 Uhr, fuhr X. mit seinem Personenwagen der Marke Audi, Kennzeichen K., von E. kommend auf der Kantonsstrasse in Richtung L.. Vor der Örtlichkeit "D.", Gemeindegebiet E., setzte er zum Überholen des vor ihm fahrenden und von C. gelenkten Lastwagens der Firma M. an, der mit einer Geschwindigkeit von zirka 65 km/h talwärts fuhr. Auf diesem Abschnitt beschreibt die Strasse zunächst eine Gerade, die dann in eine unübersichtliche Linkskurve überleitet. Während des Überholmanövers beschleunigte X. sein Fahrzeug auf 100 km/h, obschon die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit 80km/h beträgt. Als sich X. mit seinem Fahrzeug neben dem Lastwagen befand, kam ihm aus der Gegenrichtung ein Dienstfahrzeug der Kantonspolizei entgegen, welches eine Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/h inne hatte. Um eine Frontalkollision zu vermeiden, musste der Lenker des Polizeifahrzeuges seinen Wagen stark abbremsen und auf den rechtsseitigen Ausstellplatz

lenken. Gleichzeitig musste C. die Motorenbremse seines Lastwagens betätigen, um X. das rechtzeitige Wiedereinbiegen zu ermöglichen. Trotz-

E. 3

Dafür wird er mit einer Busse von Fr. 1'000.-- bestraft.

E. 4

Die Probezeit für die vorzeitige Löschung der Busse im Strafregister wird auf 2 Jahre angesetzt.

E. 5

Die Kosten des Verfahrens von Fr. 2'877.50 (Untersuchungskosten der Staatsanwaltschaft Graubünden von Fr. 1'677.50 und Gerichtsgebühr von Fr. 1'200.--) gehen zu Lasten des Verurteilten. Die Verfahrenskosten und die Busse sind innert 30 Tagen auf das PC-Konto 70-3596-3 des Bezirksgerichtes Plessur zu überweisen.

E. 6

(Rechtsmittelbelehrung)

E. 7

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 Umfange 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 diese seine Überzeugung durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert würde (vgl. Robert Hauser, Kurzlehrbuch des Schweizerischen Strafprozessrechts, 2. Auflage, § 52 S. 151; BGE 106 Ia 162 mit weiteren Hinweisen, BGE 124 I 211; PKG 1993 Nr. 27). Das Gericht erachtet den rechtlich relevanten Sachverhalt - wie in den nachfolgenden Erwägung gezeigt wird - als durch die bereits erhobenen Beweismittel hinreichend abgeklärt. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern durch weitere Beweisabnahmen zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden könnten. Die verfügbaren Entscheidgrundlagen gestatten eine zuverlässige Beurteilung des Sachverhaltes, so dass in vorweggenommener Beweiswürdigung die Überzeugung des Gerichts durch die Abnahme weiterer Beweismittel nicht geändert würde. Eine Nachstellung der Situation, wie sie der Berufungskläger fordert, lässt deshalb keine neuen Erkenntnisse erwarten, weil sich die am Verfahren Beteiligten nicht darüber einig sind, auf welcher Höhe das Überholmanöver des Berufungsklägers abgeschlossen werden konnte respektive ob er auf der Höhe der rechtsseitigen Posthaltestelle vor der Örtlichkeit "D." noch am Überholen oder bereits wieder eingeschwenkt war. Eine Tatrekonstruktion ist nur dann von Nutzen, wenn sich die Aussagen der Beteiligten über den Ablauf des Geschehens decken, welche Voraussetzung vorliegend nicht gegeben ist. Anlässlich des durchgeführten Augenscheines hatte der Berufungskläger sodann ausreichend Gelegenheit, den Ablauf sowie den Ausgangs- und Endpunkt des Überholmanövers, wie er es erlebt haben will, aufzuzeigen und darzulegen. Auch das zu den Akten gereichte Videoband zeigt das aus der Sicht des Berufungsklägers nachgestellte Überholmanöver. Im weiteren beantragt der Berufungskläger die Einholung eines Gutachtens. Der Experte habe die von der Polizei wahrgenommenen Distanzen wie auch die Darlegungen des Zeugen C. sowie des Berufungsklägers zu überprüfen. Sachverständige sind dann

beizuziehen, wenn es zur Feststellung des Sachverhaltes besonderer Kenntnisse oder Fertigkeiten bedarf (Art. 92 StPO). Wie der zuständige Untersuchungsrichter in seiner die Einholung einer Expertise ablehnenden Verfügung vom 5. April 2002 (act. 1.10) bereits zutreffend ausgeführt hat, besteht vorliegend keine sachliche Notwendigkeit, ein Gutachten einzuholen. Um Wiederholungen zu ersparen, kann auf dessen Ausführungen verwiesen werden. Das Gutachten ist aber insbesondere deshalb abzulehnen, weil

E. 8

der Gutachter beigezogen werden soll, um die verschiedenen Aussagen der Beteiligten zu überprüfen. Die Beweiswürdigung, das heisst die Bewertung der aufgenommenen Beweise nach ihrer Zuverlässigkeit und Richtigkeit ist nun aber gerade Aufgabe und Verantwortlichkeit des Richters und nicht eines Sachverständigen. Auch die erneute Befragung des Polizeibeamten A. lässt keine neuen Erkenntnisse erwarten. Wie dargelegt und wie auch in den nachstehenden Erwägungen noch zu zeigen sein wird, ergibt sich der entscheidungsrelevante Sachverhalt aus den Zeugnisaussagen sowie aus dem durchgeführten Augenschein. Was das Fahrtenstreifen-Einlageblatt anbelangt, dessen Beizug verlangt wird, ist darauf hinzuweisen, dass es sich bereits bei den Untersuchungsakten befindet (act. 3.7). Es werden damit die weiteren, nicht bereits abgenommenen Beweisanträge von X. abgewiesen. 5. 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. Hausser/Schweri, Schweizerisches Strafprozessrecht, 4. Auflage, Basel 1999, § 54 N 2, S. 215). 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. Hausser/Schweri, a.a.O., § 54 N 11, S. 217). Trotzdem sind an den Beweis der zu Last gelegten Tat hohe Anforderungen zu stellen. Verlangt wird mehr als blosser Wahrscheinlichkeit, nicht aber ein absoluter Beweis. Nach der aus Art. 32 Abs. 1 der Bundesverfassung 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 Sachverhaltes 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 indes-

E. 9

sen 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, das heisst um solche, die sich nach der objektiven Sachlage aufdrängen

(BGE 120 Ia 37). Aufgabe des Richters ist es, ohne Bindung 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; Willi 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 Umständen zu untersuchen, ob die Darstellung der Staatsanwaltschaft 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; Willi 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 (Schmid, Strafprozessrecht, 3. Auflage, Zürich 1997, N 290, S. 83 f., Hauser/Schweri, Schweizerisches Strafprozessrecht, 4. Auflage, Basel 1999, § 54 N 5, S. 216). a) Unbestritten ist vorliegend einzig, dass X. ein Überholmanöver durchführte. Auf Grund der verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz ist dabei davon auszugehen, dass X. anlässlich des Überholmanövers die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80km/h nicht überschritten hat. Dabei dürfte der überholte Lastwagenfahrer nach den auf dem Fahrtenschreiber-Einlageblatt ersichtlichen Daten an der fraglichen Stelle mit zirka 60km/h bis 65km/h talwärts gefahren sein. Das entgegenkommende Dienstfahrzeug war dahingegen nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet. Nach den Aussagen der rapportierenden Polizeibeamten betrug ihre Geschwindigkeit Ausgangs der Kurve zirka 50km/h bis 60km/h. Umstritten ist nun, ob der Berufungskläger das von ihm zugestandene Überholmanöver

E. 10

problemlos hat beenden können, oder ob er andere Verkehrsteilnehmer gefährdet hat. b) Der Polizeibeamte A. führte in seinem Rapport vom 10. Oktober 2001 aus, er und sein Kollege - B. - seien am 29. August 2001 mit dem von ihm gelenkten Polizeifahrzeug Ausgangs der Kurve bei der Örtlichkeit "D." in Richtung Gemeindegebiet E. mit einer Geschwindigkeit von 50km/h bis 60km/h gefahren. Zu Beginn des rechtsseitigen Ausstellplatzes hätten sie den Personenwagen Kennzeichen K. bemerkt, welcher dabei war, in ihrer Fahrtrichtung einen Lastwagen zu überholen. Zu diesem Zeitpunkt habe sich der Personenwagen auf gleicher Höhe mit dem Lastwagen befunden. Die Distanz zu ihrem Fahrzeug habe 70m betragen. Da er bemerkt habe, dass es zu einer gefährlichen Situation kommen würde, habe er den Dienstwagen stark abgebremst und auf den rechtsseitigen Ausstellplatz gelenkt. Er sei ausgestiegen und habe dem Lenker des Personenwagens Kennzeichen K., welcher mittlerweile wiedereingebogen war und sich dann auf gleicher Höhe mit dem Dienstfahrzeug befunden habe, ein Handzeichen gegeben (act. 3.1). Der Fahrer des überholten Lastwagens, C., wurde zum Vorfall am 1. September 2001 polizeilich befragt. Er gab zu Protokoll, dass es auf der Gegenfahrbahn unweigerlich zur Kollision gekommen wäre, wenn das Dienstfahrzeug nicht ausgewichen wäre. Er habe sich ungefähr

auf der Höhe der dortigen rechtsseitigen Postautohaltestelle befunden, als der Lenker des Personenwagens das Überholmanöver begonnen habe. Zu diesem Zeitpunkt sei das Dienstfahrzeug aus der Kurve gefahren. Er habe, als er die Situation wahrgenommen habe, die Motorenbremse betätigt. Die Einleitung einer Vollbremsung habe sich erübrigt, nachdem das Dienstfahrzeug auf den Ausstellplatz ausgewichen sei. So sei eine Kollision mit dem überholenden Personenwagen verhindert worden (act. 4.1). X., Lenker des Personenwagens Kennzeichen K., wurde am 3. September 2001 polizeilich über das Überholmanöver befragt. Er erklärte, dass er bei Beginn des Überholmanövers, welches er begonnen habe als er freie Sicht auf das nachfolgende gerade Strassenstück gehabt habe, auch in die nächste unübersichtliche Linkskurve Einblick gehabt habe. Die Strecke sei frei gewesen. Er habe das entgegenkommende Polizeifahrzeug erblickt, als es aus der Kurve bei der Örtlichkeit "D." zu fahren gekommen sei. Zu diesem Zeitpunkt habe er sich auf ungefähr gleicher Höhe mit der Führerkabine des Lastwagens, den er überholt habe, befunden. Es sei ihm bewusst gewesen, dass er somit das Überholmanöver gefahrlos abschliessen konnte. Er habe am linken Fahrbahnrand gesehen, wie der Lenker des Polizeifahrzeuges auf den Ausstellplatz gefahren sei und angehalten habe. Der Polizeibeamte habe die Sicherheitsgurten gelöst und sei anschliessend ausgestiegen. Auch habe er gesehen, wie der Polizeibeamte ihm ein Hand-

E. 11

zeichen gegeben habe, welches er als Haltezeichen interpretiert habe. Dies seien Feststellungen gewesen, welche er gemacht habe, als er sich bereits wieder auf seiner Fahrbahn befunden habe. Keine Angaben machte X. zu der von ihm gefahrenen Geschwindigkeit sowie zur Distanz, welche er gegenüber dem entgegenkommenden Dienstfahrzeug inne hatte, als er es erblickte. X. gab noch seiner Überzeugung Ausdruck, dass er keine konkrete Gefährdung geschaffen habe; er sei sich jedoch bewusst, dass auf diesem Streckenabschnitt zum Überholen von Fahrzeugen eine gewisse Gefahr bestehen könne; er werde dort mit Sicherheit keine Fahrzeuge mehr überholen (act. 4.2). Am 13. November 2001 wurde X. untersuchungsrichterlich zum fraglichen Vorfall einvernommen. Er sagte aus, dass er der Meinung sei, dass er auf der Höhe der rechtsseitigen Postautohaltestelle das Überholmanöver bereits vollständig abgeschlossen gehabt habe. Er könne nicht genau sagen, wo er zum Überholen angesetzt habe. Es sei möglich, dass der Lastwagenfahrer abgebremst habe. Dazu sei dieser jedoch nicht durch seine Fahrweise gezwungen gewesen. Es treffe zu, dass das entgegenkommende Fahrzeug auf den rechtsseitigen Ausstellplatz gefahren sei. Möglicherweise sei dessen Lenker erschrocken. Er sei sich bewusst, dass das ganze Überholmanöver knapp gewesen sei. Auf der anderen Seite habe nie die Gefahr einer Frontalkollision bestanden. Auf weiteres Befragen gab er an, mit einer Geschwindigkeit von 80km/h zum Überholen angesetzt und diese beim Überholen erhöht zu haben. Zur Distanz zwischen dem entgegenkommenden und seinem Fahrzeug machte X. weiterhin keine Angaben. Er vermochte auch keine genauen Angaben darüber zu machen, wie viele Meter vor dem Lastwagen er wieder eingebogen war. Er gab an, dass es nicht notwendig gewesen sei, dass das Polizeifahrzeug ausgewichen sei und der Lastwagenfahrer abgebremst habe. Das Überholmanöver habe keine konkrete Gefahr geschaffen. Das Überholmanöver sei eventuell knapp gewesen (act. 4.3). Der Polizeibeamte A. sagte anlässlich des Konfrontverhörs am 28. November 2001 als Zeuge aus, dass er zunächst den talwärts fahrenden Lastwagen erblickt habe, als sie - er und sein Kollege - aus der Rechtskurve bei der Örtlichkeit "D." in Richtung E. gefahren seien. Das Fahrzeug von X. habe er erst etwas später gesehen, nämlich zu Beginn des

Ausstellplatzes. Dieser sei im Begriffe gewesen den Lastwagen zu überholen. X. habe sich auf der Höhe der Lastwagenkabine auf seiner Fahrspur und auf der Höhe der - von ihm aus gesehen - linksseitigen Postautohaltestelle befunden. X. dahin- gegen sagte aus, das Überholmanöver auf dieser Höhe bereits beendet zu haben. Nach A. soll sich X., als er diesem das Haltezeichen gegeben hatte, auf seiner Höhe oder etwas weiter talwärts befunden haben. X. will das Handzeichen von vorne ge- sehen haben und schliesst aus, dass er am Polizeifahrzeug bereits vorbei gewesen sei (act. 4.4). Der Polizeibeamte B., am fraglichen Tag Beifahrer von A., wurde am

E. 12

28. November 2001 ebenfalls im Konfront mit X. als Zeuge befragt. Er bestätigte die von A. gemachten Aussagen. Er erklärte, dass die Situation brenzlich gewesen sei. Er hätte gleich wie sein Kollege A. reagiert. Er hätte ebenfalls abgebremst und wäre auf den Ausstellplatz gefahren. Ob es zu einer Kollision gekommen wäre oder ob X. auch noch rechtzeitig hätte einbiegen können, wenn das Polizeifahrzeug die Ge- schwindigkeit nicht reduziert hätte, vermochte B. nicht zu sagen. Er konnte auch keine Angaben darüber machen, wo genau das Überholmanöver beendet worden war und in welchem Abstand vor dem Lastwagen X. wieder eingeschwenkt war. Über die vom überholenden und überholten Fahrzeug gefahrenen Geschwindigkei- ten konnte er sich ebenfalls nicht äussern. B. gab noch zu Protokoll, dass er glaube, dass X. mit seinem Fahrzeug bereits, wenn auch knapp, am Polizeifahrzeug vorbei gefahren gewesen sei, als sein Kollege das Handzeichen gegeben habe. X. hielt an seinen im Konfront mit A. gemachten Aussagen fest (act. 4.5). Schliesslich fand am 21. Januar 2002 noch eine untersuchungsrichterliche Konfronteinvernahme zwi- schen C. als Zeuge und X. statt. C. bestätigte dabei seine vor der Polizei gemachten Aussagen. Er gab an, dass auf der Höhe der Posthaltestelle das Überholmanöver nicht beendet gewesen sei. Ihn erstaune es, dass er dort überholt worden sei. Man sehe nämlich gar nicht, ob Gegenverkehr komme. Er habe die Motorenbremse auch wegen des ihn überholenden Fahrzeuges betätigt. Das Polizeifahrzeug habe aus- weichen müssen. Im Zeitpunkt, als es ausgewichen sei, sei X. auch schon an die- sem vorbei gefahren. Die Fahrzeuge seien sich sehr nahe gekommen. Es wäre un- weigerlich zu einer Kollision gekommen, wenn das Polizeifahrzeug nicht ausgewi- chen wäre. Im weiteren gab C. zu Protokoll, dass X. 4 bis 5 Meter vor seinem Last- wagen wieder auf die rechte Fahrbahn eingebogen sei. X. hielt an seiner Aussage, das Überholmanöver auf der Höhe der Postautohaltestelle bereits beendet zu ha- ben, weiterhin fest (act. 4.6). c) Im Rahmen des Gerichtsverfahrens interessiert nicht in erster Linie die persönliche Glaubwürdigkeit des Zeugen, sondern vielmehr die sachliche Glaubhaf- tigkeit seiner konkreten Aussage (vgl. Hauser, Der Zeugenbeweis im Strafprozess mit Berücksichtigung des Zivilprozesses, Zürich 1974, S. 311 ff.). Als Kennzeichen wahrheitsgetreuer Aussagen sind dabei die innere Geschlossenheit sowie die kon- krete und anschauliche Wiedergabe des Erlebnisses und die Konstanz in der Aus- sage bei verschiedenen Befragungen zu werten. Bei wahrheitswidrigen Bekundun- gen fehlen diese Kennzeichen regelmässig. Indizien für bewusst oder unbewusst falsche Aussagen sind Unstimmigkeiten oder grobe Widersprüche in den eigenen Aussagen, Zurücknahme, erhebliche Abschwächungen oder Übersteigerungen im Verlaufe mehrerer Einvernahmen, unklare, verschwommene oder ausweichende

E. 13

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 (Arntzen/Michaelis-Arntzen, Psychologie der Zeugenaussage, System der Glaubwürdigkeitsmerkmale, 3. Auflage, München 1993) steht an erster Stelle die Aussage selbst. Kriterien der glaubhaften Aussage 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 die Ergänzenbarkeit der Deposition bei nachfolgenden Befragungen. Nacherlebende Gefühlsbeteiligung und ungesteuerte Aussageweise sprechen im Bereich der Aussageweise für einen hohen Wahrheitsgehalt. Der Grad der Objektivität ist schliesslich massgebend für den Grad der Glaubhaftigkeit, der sich aus dem Motivationsumfeld ergibt (vgl. Arntzen/Michaelis-Arntzen, a.a.O., S. 15 ff.). Es fällt auf, dass in Bezug auf die Frage, ob genügend Platz vorhanden gewesen sei, um das Überholmanöver zu beenden, lediglich der Berufungskläger selbst die Meinung vertritt, er habe ohne Fremdgefährdung überholen können. Immerhin räumte er ein, dass das Überholmanöver knapp gewesen sei (act. 4.3). Der Polizeibeamte A. sagte als Zeuge aus, er habe das Dienstfahrzeug abbremsen und rechts hinausfahren müssen, weil es sonst zu einer gefährlichen Situation gekommen wäre. Der Polizeibeamte B. erklärte als Zeuge befragt, dass er gleich wie sein Kollege reagiert hätte. Er sagte, dass es sonst knapp geworden wäre, wobei er offen liess, ob es zu einer Kollision gekommen wäre. Der Kantonsgerichtsausschuss sieht vorliegend keine Veranlassung, die Zeugenaussagen der befragten Polizeibeamten A. und B., welche ausdrücklich auf die Straffolgen von Art. 307 StGB für wissentlich falsches Zeugnis hingewiesen worden sind, in Frage zu stellen. In regelmässiger Praxis wurde erkannt, dass Verkehrspolizisten auf Grund ihrer Ausbildung im Beobachten und Beurteilen von Verkehrssituationen besonders geschult und erfahren sind. Ihrer Sachverhaltsdarstellung kommt daher grundsätzlich eine gewisse Glaubhaftigkeit und Beweiskraft zu. Sie sind sich zweifellos auch der Tragweite einer leichtfertigen und ungenauen Anschuldigung bewusst. Daran kann der Einwand des Berufungsklägers, dass die Angaben der Polizeibeamten über die Distanz zwischen den entgegenfahrenden Fahrzeugen, als sie ihn erstmals erblickt haben wollen, wohl kaum zutreffen könne, nichts ändern. Schliesslich bestätigte auch der Lastwagenfahrer C., dass die Situation gefährlich war. Er deponierte, dass es zu einer Kollision gekommen wäre, wäre das Dienstfahrzeug nicht ausgewichen. Die Fahrzeuge seien sich sehr nahe gekommen. Er selbst habe die Motorenbremse auch wegen

E. 14

des ihn überholenden Personenwagens betätigt. Die Einleitung einer Vollbremsung habe sich erübrigt, weil das Polizeifahrzeug auf den Ausstellplatz ausgewichen sei. Der Lenker des Personenwagens sei 4 bis 5m vor seinem Lastwagen wieder eingebogen. Diese Schilderung stimmt im Kerngehalt mit den Aussagen der beiden Polizeibeamten überein. C. machte zudem in den beiden Befragungen im Kerngehalt gleichlautende Aussagen. Bezüglich der Gefährlichkeit der Situation respektive des Überholmanövers finden sich in den Zeugenaussagen mithin keine Widersprüche; im Grundsätzlichen wurde die Gefahrensituation gleich beschrieben und übereinstimmend deponiert. Entscheidend sind nämlich nicht Details untergeordneter Natur, sondern das Gesamtbild, welches die Zeugen zeichnen. So ist es für die Beurteilung, ob ein gefahrloses Überholen gewährleistet war,

irrelevant, wo sich im nachfolgenden Geschehensablauf X. genau befand, als ihm vom Polizeibeamten A. das Haltezeichen gegeben worden war. Entscheidend sind für dessen Beurteilung allein die Kernaussagen der drei Zeugen, dass es zu einer heiklen Situation gekommen wäre, wenn die Polizeibeamten nicht wie geschildert reagiert hätten. Hierin finden sich in den Aussagen keine Abweichungen; gegenteils, sie stimmen präzise überein. Bezüglich der Aussage des Lastwagenfahrers zur von ihm gefahrenen Geschwindigkeit handelt es sich sodann um eine reine Schätzung, welche erfahrungsgemäss eine grosse Spannweite aufweisen kann. Allein seine Fehleinschätzung der von ihm gefahrenen Geschwindigkeit ist damit nicht geeignet, an seiner Aussage über die Gefährlichkeit des Manövers zu zweifeln. Diese beruht im Gegensatz zur Schätzung auf der von ihm eigens gemachten Wahrnehmung, welche sich mit derjenigen der Polizeibeamten deckt. Einig sind sich die befragten Zeugen ferner darüber, dass der Berufungskläger das Überholmanöver auf der Höhe der Posthaltestelle entgegen seinen Angaben noch nicht beendet hatte. Er soll sich dort noch neben dem Lastwagen auf der Höhe der Führerkabine befunden haben. Über den Anfang und das Ende des Überholmanövers und über die Geschwindigkeit des Berufungsklägers konnten die befragten Zeugen keine Angaben machen. Dies erhellt, dass die Zeugen den Berufungskläger nicht grundlos beschuldigen, gaben sie doch nur Begebenheiten zu Protokoll, an die sie sich zu erinnern vermochten und aus ihrer Position auch beobachten konnten. Es ist denn auch nicht ersichtlich, weshalb die Zeugen eine ihnen bis zu diesem Vorfall unbekannt Person grundlos beschuldigen sollten. Demgegenüber ist der Angeschuldigte, wenigstens dem Gesetze nach, nicht zur Wahrheit verpflichtet. Seine Beziehung zum Prozessstoff ist ganz anderer Natur, hat er doch ein eigenes Interesse am Ausgang des Verfahrens. Auffällig ist dabei, dass er anfänglich keine Angaben über die von ihm gefahrene Geschwindigkeit, über die Distanz, welche er inne hatte, als er das Polizeifahrzeug erstmals erblickte, und über den Abstand, den er beim Wiedereinbiegen zum Last-

E. 15

wagenfahrer eingehalten hat, machen konnte oder wollte (act. 4.2). Zu den beiden letzteren Fragen äusserte er sich überhaupt nie. Am 13. November 2001 gab er sodann noch zu Protokoll, er könne nicht genau sagen, wo er das Überholmanöver begonnen habe (act. 4.3), will dann aber beim Augenschein vom 28. November 2001 (act. 3.4) genau gewusst haben, auf welcher Höhe er zum Überholen ansetzte. Seine Aussagen sind nicht tauglich, die Glaubhaftigkeit der im Wesentlichen übereinstimmenden Aussagen der drei Zeugen in Frage zu stellen. Nichts spricht für die Richtigkeit der Aussage des Berufungsklägers, er habe mit seinem Überholmanöver keine anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet. Zusammenfassend ergibt sich, dass die Vorinstanz zu Recht auf die Aussagen der beiden Polizeibeamten und des Lastwagenchauffeurs abgestellt hat. Entscheidend ist letztlich nämlich nur, ob auf die das Überholmanöver dokumentierenden Zeugenaussagen abgestellt werden kann, welche Beurteilung Sache des Gerichtes und nicht eines Experten ist, weshalb der entsprechende Beweisantrag in antizipierter Beweiswürdigung bereits abgelehnt worden ist. Auf Grund des Personabeweises ist erwiesen, dass der Berufungskläger auf der fraglichen Strecke ein Überholmanöver tätigte, welches andere Verkehrsteilnehmer gefährdete. In einem weiteren Schritt ist nun zu prüfen, ob der Berufungskläger Verkehrsregeln gemäss Art. 35 Abs. 2, 3 und 4 SVG sowie Art. 34 Abs. 4 SVG verletzt hat. 6. Gemäss Art. 35 Abs. 2 SVG ist das Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Der vom Gesetz als übersichtlich und frei geforderte

"nötige Raum" ist unter einem doppelten Gesichtspunkt zu verstehen, nämlich im Sinne einer genügenden Breite wie auch einer genügenden Länge der Überholspur. Die Frage, ob diese Voraussetzung erfüllt ist, hängt nicht bloss von der tatsächlichen Anlage der Strasse, der Grösse der Fahrzeuge und ihrer Geschwindigkeit ab, sondern kann ebenso sehr durch die Signalisation und die Markierung der Fahrbahn bedingt sein (BGE 101 IV 74). Im Weiteren muss gemäss Art. 35 Abs. 3 SVG derjenige, der überholt, auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen. Nach Art. 34 Abs. 4 SVG ist gegenüber allen Strassenbenützern ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Wer überholt, hat vom zu überholenden und von einem allenfalls entgegenkommenden Strassenbenützer ausreichender Abstand zu wahren. Nur wo letzteres möglich ist, ist der zum Überholen nötige Raum in Sinne von Art. 35 Abs. 2 SVG "frei" und das Überholen - Übersicht vorausgesetzt - gestattet. Als Faustregel für genügenden

E. 16

Abstand gilt - jedenfalls bei Geschwindigkeiten unter 100km/h - der "halbe Tacho", das heisst halb soviel Meter, als die Geschwindigkeit in Kilometern beträgt (vgl. Gi-ger, Kommentar zum SVG, 6. Auflage, Zürich 2002, Art. 34 SVG, S. 107; BGE 104 IV 194). 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 Überholens auf der Gegenfahrbahn auftauchendes Fahrzeug seinen Weg unter Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit fortsetzen kann, ohne gefährdet zu werden (BGE 121 IV 238, BGE 109 IV 134 E. 2). 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 Einzelfalles. a) Wie bereits ausgeführt, bog der Berufungskläger gerade nur 4 bis 5 Meter vor dem Lastwagen wieder auf seine Fahrspur; dies bei einer Geschwindigkeit von 80km/h. Damit hat er den von Art. 34 Abs. 4 SVG verlangten ausreichenden Abstand - orientiert man sich an der Faustregel - bei weitem nicht eingehalten. Gleichzeitig hat er die Pflicht zur Rücksichtnahme auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich den Lastwagenfahrer verletzt (Art. 35 Abs. 3 SVG). Zur Rücksichtnahme gehört insbesondere die Pflicht, mit dem Wiedereinbiegen zuzuwarten, bis für den überholten Verkehrsteilnehmer keine Gefahr mehr besteht (Art. 10 Abs. 2 VRV). Unzureichender Abstand ist ohne Frage äusserst gefährlich. Es spielt keine Rolle,

E. 17

dass der Lastwagenfahrer das zu enge Wiedereinbiegen des Berufungsklägers nicht als Gefährdung empfand. Wer mit 80km/h überholt und in der Schlussphase des Überholmanövers nur 4 bis 5 Meter Abstand zum Überholten hat, der mit 60km/h fährt, gefährdet diesen beim Wiedereinbiegen nach rechts (BGE 100 IV 76). Mit seinem Verhalten versties der Berufungskläger - wie die Vorinstanz zutreffend ausführte und deren Erwägungen richtig sind - mithin gegen Art. 34 Abs. 4 SVG als auch gegen Art. 35 Abs. 3 SVG. b) Die Tatsache, dass der korrekt entgegenfahrende Polizeibeamte sein Fahrzeug abbremsen und auf den Ausstellplatz fahren musste, um eine gefährliche Situation oder gar eine Kollision zu vermeiden, zeigt bereits, dass der Überholweg nicht frei gewesen ist und der Berufungskläger auf keinen Fall zum Überholen hätte ansetzen dürfen. Zu keinem anderen Resultat kommt man - entgegen der Auffassung des Berufungsklägers - wenn man bei der Beurteilung des Überholweges die Formel Giger (Giger, a.a.O., S. 110) als Berechnungshilfe bezieht. Wie der Kantonsgerichtsausschuss bereits mehrfach festgestellt hat, erweist sich die Formel Giger als in vieler Hinsicht ungenau. Immerhin kann mit ihr jedoch auf einfache Art und Weise ein Annäherungswert berechnet werden, so dass dieser Wert durchaus im Sinne einer Richtschnur Anwendung finden kann. Dies rechtfertigt sich insbesondere, weil in den wenigsten Fällen - so auch vorliegend - der genaue Überholvorgang und damit der exakte Überholweg für den fraglichen Zeitpunkt rekonstruiert und errechnet werden kann. Anlässlich des durch die Untersuchungsbehörde durchgeführten Augenscheines wurde die fragliche Strecke ausgemessen. Von der Stelle aus, wo der Berufungskläger das Überholmanöver begonnen haben will, wurde eine Sichtdistanz von 349 Metern ausgemessen; nach späteren Messungen des Berufungsklägers sollen es 360 Meter gewesen sein. Wie der Augenschein ergeben hat, ist die Sicht jedoch nur für einen kurzen Augenblick frei, da der zunächst gerade Streckenabschnitt in eine langgezogenen Rechtskurve mündet, welche die Sicht in die nachfolgende Linkskurve bei der Örtlichkeit "D." teilweise beeinträchtigt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 80km/h. Die Vorinstanz hat festgestellt, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit durch den Berufungskläger nicht überschritten worden ist und hat ihn vom Vorwurf der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV freigesprochen. Folglich hat der Kantonsgerichtsausschuss bei den nachfolgenden Berechnungen ebenfalls von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auszugehen; es bleibt kein Raum für die Annahme, das Überholmanöver sei mit 90km/h ausgeführt worden. Die Geschwindig-

E. 18

keit des überholten Lastwagens wurde vom Lenker mit zunächst 80km/h bis 85 km/h geschätzt. Nach den Werten des Fahrtenschreiber-Einlageblattes fuhr der Lastwagenfahrer ab E. auf dem fraglichen Streckenabschnitt aber mit wahrscheinlich etwa 60km/h bis 65km/h. Zu Gunsten des Berufungsklägers wird mit einer Geschwindigkeit des überholten Fahrzeuges von 60km/h gerechnet. Es besteht hingegen keine Veranlassung, lediglich von einer Geschwindigkeit von 50km/h auszugehen. Zum einen stehen einer solchen Annahme die erwähnten Werte entgegen, zum andern hat der Chauffeur erklärt, lediglich die Motorenbremse betätigt zu haben. Er hat mithin die Geschwindigkeit nicht derart verringert, dass angenommen werden muss, er sei bereits 100 Meter vor der Linkskurve, also auf dem davor gelegenen geraden, in eine langgezogene Rechtskurve mündenden Streckenabschnitt nur noch mit 50km/h gefahren. Keine Veranlassung besteht sodann, für die Aus- und Einbiegestrecke lediglich einen "viertel Tacho" anstelle eines "halben Tachos" einzusetzen. Das Strassenverkehrsgesetz verlangt vom Fahrzeugführer, er müsse

ohne Behinderung anderer Automobilisten wieder einbiegen können (Art. 35 Abs. 2 SVG) und fordert ihn auf, wieder auf die Normalspur zu wechseln, sobald für den überholten Strassenbenützer keine Gefahr mehr bestehe (Art. 10 Abs. 2 VRV). Die Abstände, die diesen Anforderungen entsprechen und deshalb von den Fahrzeuglenkern einzuhalten sind, hängen demnach von den Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeuge, aber auch von den Strassen- und Sichtverhältnissen im konkreten Fall ab. Bei Tag und auf trockener, ebener Strasse genügt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes im Verhältnis zwischen Personenwagen ein Abstand von halb so viel Metern, als die Geschwindigkeit in Kilometern beträgt (halber Tacho). Die vorliegenden Verhältnisse - gefahrene Geschwindigkeiten von 80km/h und 60km/h sowie die infolge der langgezogenen Rechtskurve teilweise beeinträchtigten Sichtverhältnisse auf der talwärts führenden Spur selbst, welche zudem in eine unübersichtliche 90-gradige Linkskurve mündet (act. 3.4) - verlangt demnach geradezu nach der Anwendung der Faustregel. Für die Länge des Personenwagens des Berufungsklägers sind die unbestrittenen 5 Meter und für diejenige des Lastwagens die ebenfalls nicht beanstandeten 9 Meter einzusetzen. Geht man nun bei der Berechnung des Überholweges von der Formel Giger aus, dann ergibt dies bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 80km/h des überholenden Fahrzeuges, einer Geschwindigkeit des überholten Fahrzeuges von 60km/h, einer Länge des überholenden Fahrzeuges von 5 Metern, einer Länge des überholten Lastwagens von 9 Metern und einer Aus- und Einbiegstrecke von je 40 Metern einen Überholweg von 376 Metern. Selbst nach der Messung des Berufungsklägers verfügte er lediglich über eine Sichtdistanz von 360 Metern, womit die einsehbare Strecke offensichtlich von vornherein zu kurz war, um das fragliche Überholmanöver ohne Gefährdung ande-

E. 19

rer potentieller Verkehrsteilnehmer durchführen zu können, zumal hierbei die für den entgegenkommenden Verkehr benötigte Strecke noch nicht einmal berücksichtigt ist. Auch wenn man zu Gunsten des Berufungsklägers für die Aus- und Einbiegstrecke einen viertel Tacho einsetzen würde, würde die zur Verfügung gestandene Sichtdistanz nicht genügen. Der Überholweg betrüge zwar lediglich noch 216 Meter. Wie erwähnt, ist neben dem nötigen Überholweg aber auch die für ein allfällig entgegenkommendes Fahrzeug benötigte Strecke zu berechnen. Es stellt sich die Frage, ob nach Abzug der Überholstrecke der noch zur Verfügung stehende Strassenabschnitt für das entgegenkommende Fahrzeug theoretisch noch genügt hätte. Der Berufungskläger hätte bei einer Geschwindigkeit von 80km/h für das Überholmanöver 9.7 Sekunden benötigt. Ein entgegenkommendes Fahrzeug hätte bei einer erlaubten und an dieser Stelle durchaus auch vom Gegenverkehr gefahrenen Geschwindigkeit von 60km/h in der gleichen Zeit - ohne die Sicherheitsmarge von 2 Sekunden - 161 Meter zurückgelegt. Ausgehend von einer Sichtdistanz von 349 beziehungsweise 360 Metern standen nach Abzug des Überholweges von 216 Metern indes lediglich noch 133 beziehungsweise 144 Meter zur Verfügung. Mit anderen Worten, der Berufungskläger hätte das fragliche Manöver unter keinen Umständen durchführen können. Die überblickbare Strecke genügte bei den gegebenen Konstellationen für ein gefahrloses Überholen nicht. Das gleiche Bild ergibt sich bei der Sichtung der vom Berufungskläger eingereichten Videokassette. Er hat das Überholmanöver, wie es aus seiner Sicht verlaufen sein soll, auf Video aufgezeichnet. Die erste Versuchsfahrt, bei welcher er einen vor ihm fahrenden Lieferwagen überholt, zeigt mit nur allerwünschbaren Deutlichkeit, dass die bei Ansetzung des Manövers einsehbare Strecke nicht genügte. Einsehbar war vorwiegend jene Strecke, die für das Überholmanöver selbst benötigt wurde.

Die verbleibende Strecke war nicht in dem Ausmass überblickbar, dass die Gewähr bestand, das Überholmanöver selbst dann ohne Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer beenden zu können, wenn aus der Gegenrichtung ein korrekt entgegenfahrender Verkehrsteilnehmer erscheint. Aus dem Gesagten ergibt sich, dass der Berufungskläger auch gegen Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG verstossen hat. Alle drei Zeugen haben übereinstimmend ausgesagt, dass es zu einer gefährlichen Situation gekommen wäre, wenn der Polizeibeamte mit seinem Fahrzeug nicht ausgewichen wäre. Auch die theoretisch für einen kurzen Augenblick überblickbare Strecke von 349 beziehungsweise 360 Metern bei einem Überholweg von mindestens 216 Metern genügt vor einer unübersichtlichen Kurve bei weitem nicht für ein keine Verkehrsteilnehmer gefährdendes Überholen.

E. 20

So musste denn auch das entgegenkommende Polizeifahrzeug abbremsen und ausweichen, um das Entstehen einer gefährlichen Situation, allenfalls gar einer Kollision zu vermeiden. 7. Wie festgestellt, hat der Berufungskläger gegen Art. 35 Abs. 2, 3 und 4 SVG sowie gegen Art. 34 Abs. 4 SVG verstossen. Zur Frage, ob er wegen grober Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG zu verurteilen ist oder lediglich gemäss Art. 90 Ziff. 1 SVG wegen einfacher Verletzung derselben, hat er sich nicht näher geäussert. Der Schuldspruch der Vorinstanz wegen grober Verletzung von Verkehrsregeln entspricht nach Auffassung des Kantonsgerichtsausschusses der Gefährlichkeit des fraglichen Manövers. Nach Art. 90 Ziff. 2 SVG wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit 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 und 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, indem dem Fahrzeuglenker aufgrund seines rücksichtslosen oder sonstwie schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorgeworfen werden kann (BGE 123 IV 91, BGE 118 IV 86, BGE 106 IV 390, BGE 95 IV 2). Grobe Fahrlässigkeit liegt immer dann vor, wenn sich der Täter der allgemeinen Gefährlichkeit seiner krass verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist, unter Umständen aber auch, wenn er die Gefährdung anderer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. In solchen Fällen bedarf jedoch die Annahme grober Fahrlässigkeit einer sorgfältigen Prüfung (BGE 123 IV 93). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG bereits beim Vorliegen einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt nicht von der übertretenen Verkehrsregel, sondern von der Situation ab, in welcher die Übertretung geschieht. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer ernstlichen oder erhöhten

E. 21

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.). Dass Art. 34 Abs. 4 SVG sowie Art. 35 Abs. 2, 3 und 4 SVG wichtige Ver- kehrsregelungen beinhalten, bestreitet der Berufungskläger zu Recht nicht. 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 zuwider. Das Überholen gehört zu den unfallträchtigsten Verhaltensweisen im Strassenverkehr und erfordert deshalb erhöhte Vorsicht und Rücksichtnahme. Der Überholende muss von Anfang an die Gewissheit haben, sein Überholmanöver sicher und ohne Gefährdung Dritter abschliessen zu können. Er muss berücksichtigen, dass bis zum Abschluss seines Unternehmens ein Fahrzeug auftauchen und sich ihm nähern könnte. Nicht nur die für den Überholvorgang benötigte Strecke muss übersichtlich und frei sein, sondern zusätzlich auch jene, die ein entgegenkommendes Fahrzeug bis zu jenem Punkte zurücklegt, wo der Überholende die linke Strassenseite freigegeben haben wird. Der Überholende muss sein Überholmanöver so rechtzeitig beendet haben, dass auch ein während des Überholvorganges auf der Gegenfahrbahn auftauchendes Fahrzeug seinen Weg fortsetzen kann, ohne gefährdet zu werden (vgl. BGE 123 IV 237 f.). Nach den oben stehenden Ausführungen handelte der Berufungskläger bei dem hier zur Diskussion stehenden Überholmanöver nicht nach diesen Grundsät- zen. Die überblickbare Strecke genügte nicht, um ein für andere Verkehrsteilnehmer gefahrloses Überholen zu garantieren. Der Lastwagenchauffeur betätigte auch we- gen dem Berufungskläger die Motorenbremse. Der entgegenkommende Polizeibe- amte musste sein Fahrzeug abbremsen und ausweichen, um eine gefährliche Si- tuation zu vermeiden. In beiden Fällen setzte der Berufungskläger mindestens eine erhöhte abstrakte Gefahr und somit die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung. Wäre das Polizeifahrzeug nicht ausgewichen, wäre es allenfalls gar zu einer Kollision gekommen. Selbst der Berufungskläger gab an, das Überholmanö- ver sei knapp gewesen. Damit bringt er selbst zum Ausdruck, dass nicht wirklich genügend Raum für ein gefahrloses Überholen zur Verfügung gestanden hatte. Die theoretischen Überholwegberechnungen ergeben kein anderes Bild. So überholte er auf einer einsehbaren Strecke von maximal 360 Metern bei einem Überholweg

E. 22

im günstigsten Falle von 216 Meter einen vor ihm fahrenden Lastwagen vor einer unübersichtlichen Linkskurve. In der gleichen Zeit legt ein entgegenkommendes Fahrzeug 161 Meter zurück. Weder der von Gesetzes wegen geforderte für das Überholmanöver benötigte Raum war vorhanden, noch hatte der Berufungskläger die Gewissheit, rechtzeitig und ohne Behinderung der anderen Verkehrsteilnehmer sein Manöver ausführen zu können. Der Kantonsgerichtsausschuss kommt daher zum Schluss, dass der Berufungskläger bereits zu Beginn des Überholmanövers nicht in der Lage gewesen ist, mit Gewissheit zu sagen, dass er das fragliche Über- holmanöver ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer hätte abschliessen kön- nen. Ob sich der Berufungskläger der potentiellen Gefährdung der anderen Ver- kehrsteilnehmer tatsächlich bewusst war, ist unbeachtlich, da jeder Verkehrsteilneh- mer, welcher die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig

gar nicht in Betracht zieht, strafbar ist. Er hätte in der vorliegenden Situation das fragliche Überholmanöver nie ausführen dürfen. Der Berufungskläger ist daher von der Vorinstanz zu Recht der groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG schuldig gesprochen worden. 8. 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). Der Bemessung der Schuld ist immer die Schwere der Tat zugrunde zu legen. Weiter unterscheidet man beim Verschulden Tat- und Täterkomponenten. Bei der Tatkomponente betrachtet man das Ausmass des verschuldeten Erfolges, die Willensrichtung mit welcher der Täter handelte und seine Beweggründe. Die Täterkomponente hingegen umfasst Vorleben und persönliche Verhältnisse des Täters sowie das Verhalten nach der Tat oder im Strafverfahren, wie zum Beispiel Reue, Einsicht oder Strafempfindlichkeit (BGE 117 IV 112 ff. mit Hinweisen). Diese in die Waagschale gelegten Elemente wirken strafmildernd oder strafferhöhend, wobei in der Begründung der Strafzumessung die Überlegungen des Richters nachvollziehbar sein müssen (BGE 118 IV 14). Das Verschulden des Berufungsklägers wiegt nicht leicht, muss er sich doch den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit bei der Verletzung von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 35 Abs. 2, 3 und die SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG gefallen lassen. Durch sein rücksichtsloses Verhalten hat er die Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer zumindest grob pflichtwidrig nicht bedacht. Strafmilderungs-

E. 23

und Strafschärfungsgründe liegen keine vor. Strafmildernd ist der gute automobillistische Leumund zu gewichten. Der Berufungskläger beanstandet, dass die Vorinstanz seine angebliche Uneinsichtigkeit und die Vorstrafen strafferhöhend wertete. Im Rahmen des Vorlebens fallen einerseits früheres Wohlverhalten, andererseits Zahl, Schwere und Zeitpunkt von Vorstrafen ins Gewicht. Nicht Voraussetzung für die Berücksichtigung der Vorstrafen ist, dass sie wegen des nämlichen Deliktes ausgesprochen worden sind, wie das erneut zu beurteilende. Vorstrafen für das nämliche Delikt würden als einschlägige Vorstrafen stärker strafferhöhend ins Gewicht fallen, als Vorstrafen aus einem anderen Deliktsgebiet. Die Vorinstanz hat folglich die beiden Vorstrafen aus den Jahren 1995 und 1999 korrekt strafferhöhend gewertet. Die Uneinsichtigkeit des Berufungsklägers über die Gefährlichkeit seines Überholmanövers darf zwar nicht strafferhöhend gewichtet werden, allerdings kann aber X. gerade deswegen nicht mit besonderer Milde rechnen (vgl. Günter Stratenweth, Allgemeiner Teil II, Bern 1989, S. 241). Nicht geäußert hat sich die Vorinstanz über das Mass der Wertung, wiewohl sie das gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtes tun müsste (BGE 118 IV 14). Angesichts der Höhe der Busse von Fr. 1'000.-- und der weiteren von der Vorinstanz erörterten Strafzumessungsgründe wird sie die Vorstrafen lediglich leicht und damit angemessen strafferhöhend berücksichtigt haben. Berücksichtigt man schliesslich das monatliche Einkommen des Berufungsklägers von rund Fr. 8'300.--, so erscheint dem Kantonsgerichtsausschuss eine Busse von Fr. 1'000.-- dem Verschulden des Berufungsklägers angemessen. Nicht zu beanstanden ist im weiteren die von der Vorinstanz verhängte Probezeit von zwei Jahren, nach deren Ablauf der Eintrag der Busse bei Wohlverhalten vorzeitig gelöscht werden kann. 9. Der Kantonsgerichtsausschuss kommt nach den obigen Erwägungen zum Schluss, dass die Berufung vollumfänglich abzuweisen ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens gehen die

Kosten des Berufungsverfahrens zu Lasten des Berufungsklägers (Art. 160 Abs. 1 StPO).

E. 24

Demnach erkennt der Kantonsgerichtsausschuss :

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