

GR_GERICHTE SB 2002 45 vom 23. Januar 2003

GR Gerichte, 2003-01-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SB_2002_45

FR: GR_GERICHTE SB 2002 45 du 23 janvier 2003

IT: GR_GERICHTE SB 2002 45 del 23 gennaio 2003

Regeste

grobe Verletzung von Verkehrsregeln | Strassenverkehrsgesetz

Erwägungen

E. 2

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

E. 3

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

E. 4

(Kosten)

E. 5

(Rechtsmittelbelehrung)

E. 6

kann auch von sich aus auf eine mündliche Verhandlung verzichten. Voraussetzung eines wirksamen Verzichts ist, dass er ausdrücklich erklärt wird oder sich aus dem Stillschweigen des Betroffenen eindeutig ergibt. Der Berufungskläger liess keinen Antrag auf Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung stellen. Es stellt sich daher im folgenden die Frage, ob auch die weiteren Voraussetzungen für einen Verzicht auf eine mündliche Berufungsverhandlung erfüllt sind. Das angefochtene Urteil des Bezirksgerichtsausschusses Prättigau/Davos vom 7. November 2002 wurde im Anschluss an eine mündliche Hauptverhandlung erlassen. Im anstehenden Rechtsmittelverfahren stellt sich primär die Frage, ob der Berufungskläger mit seinem Überholmanöver auch Art. 34 Abs. 4 SVG verletzt hat und er wegen der zugestandenen Verletzung von Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG nur der leichten oder aber der groben Verkehrsregelverletzung schuldig zu sprechen ist. Der Kantonsgerichtsausschuss hat sich daher zur Hauptsache mit Rechtsfragen auseinanderzusetzen. Diese können auf Grund der Akten beantwortet werden. Die Frage der reformatio in peius (Art. 146 Abs. 1 StPO) stellt sich vorliegend nicht, da lediglich der Berufungskläger gegen das vorinstanzliche Urteil Berufung erhoben hat und der Kantonsgerichtsausschuss - wiewohl er nach Art. 146 Abs. 1 StPO das erstinstanzliche Urteil grundsätzlich frei überprüfen kann - mithin die Strafe oder Massnahme nicht verschärfen darf. Auch steht im vorliegenden Fall einem nicht-öffentlichen Verfahren kein wichtiges öffentliches Interesse entgegen. Der Kantonsgerichtsausschuss kommt daher zum Schluss, dass die streitige Strafsache gestützt auf die vorliegenden Akten sachlich gerecht entschieden werden kann. Ein persönliches Vortreten des Berufungsklägers vor

Gericht ist folglich nicht notwendig. 4. a) Gemäss Art. 35 Abs. 2 SVG ist das Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Der vom Gesetz als übersichtlich und frei geforderte "nötige Raum" ist unter einem doppelten Gesichtspunkt zu verstehen, nämlich im Sinne einer genügenden Breite wie auch einer genügenden Länge der Überholspur. Daher muss nicht nur die für den Überholvorgang benötigte Weglänge übersichtlich und frei sein, sondern zusätzlich jene, die ein entgegenkommendes Fahrzeug bis zu jenem Punkt zurücklegt, wo der Überholende die linke Strassenseite wieder freigibt. Es genügt daher nicht, dass der Überholende danach trachtet, den Überholvorgang kurz vor der unübersichtlichen Stelle abzuschliessen, sondern er muss ihn so weit vor diesem Punkt beendet haben, dass ein während des Überholens auf der Gegenfahrbahn auftauchendes Fahrzeug seinen Weg unter Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit fortsetzen kann, ohne gefährdet zu werden

E. 7

(BGE 121 IV 238, BGE 109 IV 134 E. 2). Im weiteren ist nach Art. 34 Abs. 4 SVG gegenüber allen Strassenbenützern ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Wer überholt, hat vom zu überholenden und von einem allenfalls entgegenkommenden Strassenbenützer ausreichend Abstand zu wahren. Nur wo letzteres möglich ist, ist der zum Überholen nötige Raum in Sinne von Art. 35 Abs. 2 SVG "frei" und das Überholen - Übersicht vorausgesetzt - gestattet. Der Fahrzeugführer hat ebenso beim Hintereinanderfahren einen ausreichenden Abstand zu wahren, so dass er auch bei überraschendem Bremsen des voranfahrenden Fahrzeugs rechtzeitig halten kann (Art. 12 Abs. 1 VRV). b) Der Berufungskläger argumentiert, dass sich bei einem Überholmanöver lediglich der seitliche Abstand zum überholenden Verkehrsteilnehmer nach Art. 34 Abs. 4 SVG richten würde. Anwendbar sei Art. 34 Abs. 4 SVG jedoch nicht auf den Abstand des Überholenden zu einem auf der Überholspur entgegenkommenden Lenker. Ob der Überholende zum entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer einen ausreichenden Abstand aufweise, beurteile sich einzig nach der Sonderregelung von Art. 35 Abs. 2 SVG. Wie gross dieser Abstand sein müsse, lasse sich nicht generell festlegen, sondern hänge von den konkreten Umständen ab. Vorliegend habe der Abstand beim Wiedereinbiegen 45 Meter betragen. Selbst wenn die Lenkerin des entgegenkommenden VW Käfers nicht abgebremst hätte, wären die beiden Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Wiedereinbiegens immer noch 27 Meter voneinander entfernt gewesen, woraus der Berufungskläger zu schliessen scheint, dass der Abstand ausreichend gewesen sei. In konstanter Praxis wendet der Kantonsgerichtsausschuss Graubünden Art. 34 Abs. 4 SVG neben Art. 35 SVG an, sofern die einzelnen Voraussetzungen der jeweiligen Bestimmungen erfüllt sind (vgl. in diesem Sinne BGE 100 IV 76). Art. 34 Abs. 4 SVG ist so formuliert, dass er ausnahmslos gilt: Der genügende Abstand ist immer einzuhalten. Der ausreichende Abstand ist damit auch beim Überholen, was in Art. 34 Abs. 4 SVG ausdrücklich erwähnt wird, zu wahren. Der Sicherheitsabstand ist dabei gegenüber allen Verkehrsteilnehmern, also gegenüber einem allfällig vorausfahrenden Fahrzeug, gegenüber dem zu überholenden und auch gegenüber dem entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer einzuhalten. Die Einhaltung dieses Sicherheitsabstandes hat nun der Berufungskläger verletzt. Wie die Einsichtnahme in das Videoband zeigt und sich aus dem Beilagendossier zum Gutachten des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes St. Gallen vom 26. April 2002 ergibt (Massskizze Nr. 12, act. 3.19), hat der Berufungskläger beim Überholen keinen

E. 8

genügenden Abstand zum vorausfahrenden VW Golf eingehalten. Ausreichend ist der Abstand gemäss Art. 12 Abs. 1 VRV dann, wenn er es dem Lenker erlaubt, sein Fahrzeug auch bei einer Notbremsung des vorausfahrenden Fahrzeugs ohne Kollision und Gefährdung anderer nötigenfalls anhalten zu können (Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrecht, Band I, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, N. 529; Giger, Kommentar zum SVG, 6. Auflage, O. 2002, Art. 34 SVG, S. 107; PKG 1995 Nr. 46). Der Abstand, der dieser Anforderung entspricht und deshalb vom Fahrzeuglenker einzuhalten ist, hängt von der Geschwindigkeit der beteiligten Fahrzeuge, aber auch den Strassen- und Sichtverhältnissen ab. Bei Tag und auf trockener, ebener Strasse wird regelmässig im Verhältnis zwischen Personenwagen ein Abstand von halb so viel Metern als die Geschwindigkeit beträgt, genügen. Diese im Sinne einer Faustregel zu berücksichtigende Distanz entspricht ungefähr der Anhaltstrecke bei plötzlichem ordnungsgemässen Bremsen und Anhalten des vorausfahrenden Wagens (BGE 104 IV 194; (vgl. auch Giger, a.a.O., Art. 34 SVG, S. 107). In Gefällen von 5% ist dabei aufwärts von einem um 6% reduzierten Bremsweg auszugehen (PKG 1995 Nr. 46). Den sehr guten und detaillierten Massskizzen Nr. 10 bis 12, Massstab 1 : 500, kann entnommen werden, dass der Berufungskläger zum vorausfahrenden unbekanntem Fahrzeuglenker konstant lediglich einen Abstand von gegen 20 Metern einhielt. Die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges betrug auf der Höhe des Lastwagens aber bereits zirka 70 km/h (vgl. Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt St. Gallen, S. 8, act. 3.18), womit er bei Berücksichtigung der Reduktion des Bremsweges um 6% einen Abstand von rund 33 Metern hätte einhalten müssen. In der Endphase des Überholmanövers und nach dem Wiedereinbiegen auf seine Fahrspur hat der Berufungskläger zu dem vor ihm Überholenden folglich keinen genügenden Abstand eingehalten, wie auch die Einsichtnahme in das Videoband deutlich zeigt. Aus der Massskizze Nr. 11 ist sodann ersichtlich, dass er etwa 14 Meter vor dem Lastwagen wieder eingeschwenkt ist. Der Lastwagen war mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 36 km/h unterwegs. Berücksichtigt man die Reduktion des Bremsweges um 6% infolge der Steigung und die Tatsache, dass ein Lastwagen auf Grund seiner Masse einen kürzeren Bremsweg als ein Personenwagen aufweist, dürfte der Abstand von 14 Metern knapp genügt haben. Hingegen genügte, wie die Vorinstanz zutreffend darlegte, die beim Wiedereinbiegen zum entgegenfahrenden VW Käfer innegehabte Distanz nicht. Der Gutachter des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes St. Gallen hat festgestellt, dass es vom Zeitpunkt an, als der Berufungskläger wiederum komplett auf der rechten Fahrbahnspur war, zirka 1.2 Sekunden dauerte, bis der Kreuzvorgang mit dem VW Käfer erfolgte (act. 3.18, S. 8). Der Überholweg darf nun nicht so kurz bemessen sein, dass der Überholende bei einem allfällig ent-

E. 9

gegenkommenden Fahrzeug noch haarscharf vor diesem und dem Überholten wieder einbiegen kann. Die beiden Fahrzeuge fahren schliesslich mit der Summe ihrer Geschwindigkeiten aufeinander zu. Ein Fahrzeuglenker, welcher einen ungenügenden Sicherheitsabstand einhält, schafft die hohe Gefahr, dass der Lenker eines allfällig entgegenkommenden Fahrzeuges durch das frontal auf ihn zukommende Fahrzeug erschrickt oder zumindest vorsichtshalber, wenn er nicht sicher ist, ob es noch reicht, eine Vollbremsung vornimmt. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 80 km/h besteht bei vielen

wenig routinierten Lenkern die Gefahr, dass sie die Herrschaft über ihr Fahrzeug verlieren können. Zwischen dem Wiedereinbiegen des überholenden Fahrzeuges und dem Kreuzen mit einem entgegenkommenden Fahrzeug muss daher ein Sicherheitsabstand von mindestens 2 Sekunden bestehen (Jürg Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, Verlag Bauzi 1999, S. 83f.). Vorliegend dauerte es 1.2 Sekunden bis zum Kreuzen der beiden Fahrzeuge. Als der Berufungskläger nach dem Überholvorgang brüsk auf die rechte Fahrspur gewechselt hatte, betrug der Abstand zum VW Käfer lediglich rund 45 Meter. Wie knapp die Angelegenheit war, zeigt auch das Videoband. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die entgegenkommende Lenkerin zuvor ihr Fahrzeug von zirka 80 km/h auf 60 km/h abgebremst hat. Hätte die Lenkerin des entgegenkommenden VW Käfers nicht ihre Geschwindigkeit reduziert und wäre unvermindert mit 80 km/h weitergefahren, dann hätte die Distanz zwischen den beiden Fahrzeugen im Moment des Wiedereinbiegens des Berufungsklägers gerade nur noch 26 bis 27 Meter betragen und bis zum Kreuzen wären gerade nur einige Hundertstel, genau 0.69 bis 0.7 Sekunden vergangen. Zum Zeitpunkt des Wiedereinbiegens hatte der Berufungskläger bereits eine Geschwindigkeit von über 70 km/h erreicht (vgl. Gutachten des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt St. Gallen, S. 8, act. 3.18). Der VW Käfer dürfte auch wieder etwa 70 km/h innegehabt haben. Bei zwei Fahrzeugen, die mit rund 70 km/h aufeinanderzufahren, genügt ein Sicherheitsabstand von knapp einer Sekunde nicht, um eine Gefährdung des entgegenkommenden Fahrzeuglenkers auszuschliessen. Hätten die beiden Fahrzeuge nämlich unmittelbar vor dem vollständigen Wiedereinbiegen des Berufungsklägers eine Notbremsung einleiten müssen, hätten sie zusammen einen Bremsweg von rund 71 Metern benötigt, womit offensichtlich wird, dass eine Sicherheitsdistanz von 45 respektive 27 Metern nicht ausreichend ist. Der Berufungskläger hat zusammenfassend weder einen genügenden Abstand zum vorausfahrenden noch zum entgegenfahrenden Fahrzeug eingehalten, womit die Vorinstanz zu recht auch auf eine Verletzung von Art. 34 Abs. 4 SVG erkannt hat.

E. 10

5. Zu prüfen ist in einem weiteren Schritt, ob sich der Berufungskläger entsprechend seiner Vorbringen einer einfachen Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 1 SVG schuldig gemacht hat, oder ob gemäss dem vorinstanzlichen Urteil Art. 90 Ziff. 2 SVG zum Tragen kommt. Eine Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG erfüllt dann den qualifizierten Tatbestand von Ziff. 2, wenn sie grob ist und - kumulativ - der Täter dadurch eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (PKG 1999 Nr. 24). Ob eine Verkehrsregelverletzung grob ist, bestimmt sich sowohl nach objektiven als auch subjektiven Kriterien. a) Objektiv grob ist ein Verstoss gegen die Verkehrsregeln dann, wenn eine wichtige Verkehrsvorschrift in gravierender Weise betroffen ist, das heisst, wenn der Verstoss nach den konkreten Umständen als schwerwiegend bezeichnet werden muss, der Täter die Verkehrssicherheit abstrakt und konkret gefährdet hat und die Regelwidrigkeit oft zu Unfällen führt (PKG 1999 Nr. 24, PKG 1989 Nr. 39 mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung). Das Erfordernis der ernstlichen Gefährdung der Sicherheit anderer setzt nicht voraus, dass jemand konkret gefährdet wird oder es gar zu einem Unfall kommt. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG bereits beim Vorliegen einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt nicht von der übertretenen Verkehrsregel, sondern von der Situation ab, in welcher die Übertretung geschieht.

Wesentliches Kriterium für die Annahme einer ernstlichen oder erhöhten abstrakten Gefahr nach Art. 90 Ziff. 2 SVG ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur dann zur Erfüllung des Tatbestandes von Art. 90 Ziff. 2 SVG, wenn aufgrund besonderer Umstände - Tageszeit, Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse - der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt. Die erhöhte abstrakte Gefahr setzt damit eine naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung voraus (BGE 123 IV 91 f.). Dass Art. 34 Abs. 4 SVG sowie Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG wichtige Verkehrsregelungen beinhalten, bestreitet der Berufungskläger zu Recht nicht. Ungenügender Abstand ist eine sehr häufige Erscheinung; oft wird mit unzureichendem Abstand zum vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeug gefahren. Solches Verhalten ist äusserst gefährlich; es ist wohl oft als konkrete Verkehrsgefährdung zu qualifizieren (René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Auflage, N 691).

E. 11

senverkehrsrechts, Band I, 2. Auflage, N 691). Die Zahl der Verkehrsunfälle, die auf fahrlässige Überholvorgänge zurückzuführen sind, spricht ebenfalls eine deutliche Sprache für die Notwendigkeit einer strengen Anwendung der gesetzlichen Vorschriften. Wer sich über diese Normen hinwegsetzt, handelt den Verkehrsvorschriften grundsätzlich in grober Weise zuwider. Das Überholen gehört zu den unfallträchtigsten Verhaltensweisen im Strassenverkehr und erfordert deshalb erhöhte Vorsicht und Rücksichtnahme. Der Überholende muss von Anfang an die Gewissheit haben, sein Überholmanöver sicher und ohne Gefährdung Dritter abschliessen zu können. Er muss berücksichtigen, dass bis zum Abschluss seines Unternehmens ein Fahrzeug auftauchen und sich ihm nähern könnte. Nicht nur die für den Überholvorgang benötigte Strecke muss übersichtlich und frei sein, sondern zusätzlich auch jene, die ein entgegenkommendes Fahrzeug bis zu jenem Punkte zurücklegt, wo der Überholende die linke Strassenseite freigegeben haben wird. Der Überholende muss sein Überholmanöver so rechtzeitig beendet haben, dass auch ein während des Überholvorganges auf der Gegenfahrbahn auftauchendes Fahrzeug seinen Weg fortsetzen kann, ohne gefährdet zu werden (vgl. BGE 121 IV 237 f.). Wie die Vorinstanz richtig feststellte, handelte der Berufungskläger bei dem hier zur Diskussion stehenden Überholmanöver nicht nach diesen Grundsätzen. Das Überholen ist nicht unzulässig, weil weiter vorne bereits ein anderes Fahrzeug im Überholen begriffen ist. Der Führer des zweiten Fahrzeugs muss dann aber einen genügenden Abstand einhalten und sich vergewissern, dass er gefahrlos überholen kann. Der Berufungskläger setzte indes zum Überholen an, obwohl er keinen Einblick in die nötige Überholstrecke hatte. Die Sicht wurde ihm vom vorausfahrenden VW Golf genommen. Der Berufungskläger hingte sich an den vorausfahrenden VW Golf zwar nicht gerade "blindlings" an, wie die Vorinstanz ausführte. Gleichwohl konnte er, als er unmittelbar nach dem VW Golf, ohne Einhaltung des notwendigen Abstandes, ebenfalls zum Überholen des Lastwagens ansetzte, nicht erkennen, ob die Strecke ein bis zum Abschluss des Überholmanövers gefahrloses Überholen zulies, weil die Sicht durch den VW Golf beeinträchtigt war. Der Berufungskläger hat anlässlich seiner untersuchungsrichterlichen Einvernahme vom 10. Mai 2001 selbst zugestanden, dass ihm nach Einleitung des Überholmanövers "im Moment" die Sicht verdeckt war (act. 3.9 S.1 unten). Als er den Volkswagen erblickt habe, habe er keine Möglichkeit mehr gesehen, das Überholmanöver abubrechen. Diese Aussage zeigt mit aller wünschbaren Deutlichkeit auf, dass der Berufungskläger den VW Käfer zunächst nicht sehen konnte, als dieser aus der Kurve gefahren kam. Er sah diesen erst, als es

offenbar bereits zu spät war, um das Überholmanöver noch abubrechen. Das Zugeständnis des Berufungsklägers erhellt, dass er die von Art. 35 Abs. 2 SVG geforderte Übersicht nicht hatte, als er zu überholen begann. Ein-

E. 12

blick in die Überholstrecke hatte er erst, als er bereits am Überholen war. Nach dem Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes St. Gallen vom 26. April 2002 konnte der Berufungskläger den entgegenfahrenden VW Käfer erst erkennen, als der ihm vorausfahrende Fahrzeuglenker wieder nach rechts auf seine Fahrspur einbog (Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes St. Gallen, S. 8, act. 3.18; Beilagedossier, Massskizze Nr. 12, act. 3.19). Zu diesem Zeitpunkt befand sich der Berufungskläger etwa auf der Höhe der Führerkabine des Lastwagens. Die Entfernung zwischen den beiden entgegenfahrenden Fahrzeugen betrug alsdann nur noch 110 Meter. Dank des von der entgegenfahrenden Automobilistin zuvor eingeleiteten Bremsmanövers, mit welchem sie ihre Geschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h reduzierte, und welches 1.5 bis 1.6 Sekunden dauerte, betrug ihre Distanz zum entgegenfahrenden Berufungskläger 45 Meter, als dieser wieder auf seine Fahrspur wechselte (vgl. Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes St. Gallen, S. 3 und 7, act. 3.18). 1.2 Sekunden nach dem Wiedereinbiegen kreuzten sich die beiden Fahrzeuge (Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes St. Gallen, S. 8, act. 3.18). Der Sicherheitsabstand von 2 Sekunden wurde demnach nicht eingehalten. Hätte die Lenkerin des VW Käfers nicht angemessen reagiert und wäre sie mit unverminderter Geschwindigkeit weitergefahren, hätte die Distanz zwischen den beiden Fahrzeugen im Moment des Wiedereinbiegens des Berufungsklägers gerade nur noch 27 Meter betragen und bis zum Kreuzen wären gerade nur einige Hundertstel vergangen. Damit der entgegenkommende Fahrzeuglenker nicht gefährdet worden wäre, wären deutlich mehr als 27 Meter Abstand von Nöten gewesen, den der Berufungskläger hätte in Betracht ziehen müssen. Entgegen seiner Auffassung wären 27 Meter Abstand zum entgegenkommenden Fahrzeug keinesfalls genügend gewesen, um eine Gefährdung auszuschliessen. Selbstredend wäre ein solch geringer Abstand viel zu knapp und höchst gefährlich. Wie erwähnt, beträgt der Sicherheitsabstand 2 Sekunden und folglich sind einige Hundertstel-Sekunden völlig unzureichend. Die Lenkerin des entgegenkommenden VW Käfers war nicht allein nach ihrem subjektiven Empfinden behindert und gefährdet. Zu recht hat die Vorinstanz das Überholmanöver des Berufungsklägers als äusserst gefährlich und unfallträchtig qualifiziert. An dieser Qualifikation ändert nichts, dass die Strasse entgegen den Feststellungen der Vorinstanz zum Zeitpunkt des Überholmanövers schneefrei und trocken war (vgl. Polizeirapport vom 26. Dezember 2000, act. 3.1), sowie, ob das Bremsmanöver der entgegenkommenden Lenkerin als brüsk zu bezeichnen ist, wie es die Vorinstanz in Beachtung der Feststellung des Gutachters tat (Gutachten des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes St. Gallen, S. 4, act. 3.18), oder nicht. Entscheidend für die Beurteilung ist, dass der Berufungskläger völlig unverantwortlich dem vorausfahrenden VW Golf

E. 13

ohne Einhaltung des Sicherheitsabstandes hinterhergefahren ist, als dieser den Lastwagen überholte. Er selbst konnte dabei infolge der beeinträchtigten Sicht durch das vorausfahrende Fahrzeug nicht beurteilen, ob er das Überholmanöver ohne Gefährdung Dritter durchführen konnte. Gleichwohl setzte er zum Überholen an. Der gegenüber der entgegenkommenden Lenkerin zu wahrende Sicherheitsabstand wurde ebenfalls nicht

eingehalten. Die entgegenfahrende Lenkerin wurde zwar nicht konkret gefährdet. Indes setzte der Berufungskläger eine erhöhte abstrakte Gefahr und somit die naheliegende Möglichkeit einer konkreten Gefährdung. Der Berufungskläger setzte zum Überholen an, obwohl er keinen Einblick in die nötige Überholstrecke hatte. Er konnte allfälligen Gegenverkehr erst erkennen, als der ihm vorausfahrende Fahrzeuglenker wieder auf seine Fahrspur einbog. Mit Gegenverkehr war angesichts der Tageszeit jederzeit zu rechnen. Zutreffend führte die Vorinstanz aus, dass unter diesen Umständen die Verwirklichung einer konkreten Gefahr nahe lag. Dabei ist gleichermaßen an die direkten und an die indirekten Unfallgefahren zu denken, die eine Missachtung des Überholverbots vor unübersichtlichen Kurven in Gang setzen kann. So ist solches Fehlverhalten grundsätzlich geeignet, andere Verkehrsteilnehmer zu gefahrträchtigen (Fehl-)Reaktionen wie bruskes Bremsen und unvermitteltes Ausweichen zu veranlassen, und dadurch eine einzelne Gefährdungssituation oder unter Umständen gar eine ganze Gefahrenkette auszulösen. Die aus der Kurve dem Berufungskläger entgegenfahrende Lenkerin des VW Käfers musste nicht mit einem auf ihrer Fahrbahn auftauchenden Fahrzeug rechnen. Sie hätte leicht erschrecken und zu einer Fehlreaktion verleitet werden können, welche die konkrete Gefahr einer Kollision heraufbeschwören oder gar zu einer Kollision hätte führen können. Dem Berufungskläger vermag auch die Behauptung nicht zu helfen, dass die entgegenkommende Lenkerin hätte ausweichen können. Der Berufungskläger scheint wohl der Auffassung zu sein, die Lenkerin des VW Käfers hätte auf den aus ihrer Fahrtrichtung gesehenen rechtsseitigen Ausstellplatz ausweichen können (act. 3.3). Wie die Fotos dokumentieren (act. 3.2), ist der fragliche Ausstellplatz unübersichtlich angelegt; er war zur Strasse mit Leit- und Schneepfosten begrenzt sowie ungefähr in der Mitte mit einer grossen Bautafel zweigeteilt. Für ein talwärts fahrendes Fahrzeug, welches bei einem Gefälle von rund 5% mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h unterwegs ist, ist der fragliche Ausstellplatz offensichtlich nicht als gefahrlose Ausweichmöglichkeit geeignet. Wie erwähnt, darf ohnehin nicht damit gerechnet werden, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer auf das eigene Fehlverhalten richtig reagiert. Im Ergebnis ist eine erhöhte abstrakte Gefährdung zu bejahen. Wie oben dargelegt, setzt die Anwendung von Art. 90 Ziff. 2 SVG nicht voraus, dass es zu einer Kollision gekommen ist, wie der Berufungskläger zu glauben scheint. Es genügt, dass die Möglichkeit einer konkre-

E. 14

ten Gefährdung oder gar einer Verletzung nahe liegt. Eine bloss allgemeine, abstrakte Möglichkeit einer Gefährdung wäre nur dann mit Sicherheit anzunehmen, wenn keine anderen Verkehrsteilnehmer vom Fehlverhalten des Berufungsklägers hätten betroffen werden können. Dies trifft indes im zu beurteilenden Fall nicht zu. Das Fahrverhalten des Berufungsklägers hat eine ernstliche Gefahr geschaffen, die bei einer allfälligen Fehlreaktion der beteiligten Verkehrsteilnehmer, oder falls die entgegenfahrende Lenkerin nur einen Moment früher aus der Kurve gefahren wäre, leicht zu einer folgeschweren Kollision hätte führen können. Der Berufungskläger hat durch sein Überholmanöver in Missachtung von für die Gewährleistung der Sicherheit des Strassenverkehrs wichtigen Bestimmungen eindeutig eine erheblich erhöhte abstrakte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die entgegenfahrende Lenkerin geschaffen, weshalb die objektiven Voraussetzungen einer groben Verkehrsregelverletzung gegeben sind. b) Eine objektiv schwerwiegende Verletzung von Verkehrsregeln allein genügt aber nicht, um den Tatbestand von Art. 90 Ziff. 2 SVG als erfüllt zu betrachten. Vielmehr ist erforderlich, dass sich die grobe Verletzung von Verkehrsregeln auch subjektiv manifestiert, indem dem

Fahrzeuglenker aufgrund seines rücksichtslosen oder sonstwie schwerwiegend regelwidrigen Verhaltens zumindest eine grobe Fahrlässigkeit vorgeworfen werden kann (BGE 123 IV 91, BGE 118 IV 86, BGE 106 IV 390, BGE 95 IV 2). Grobe Fahrlässigkeit liegt immer dann vor, wenn sich der Täter der allgemeinen Gefährlichkeit seiner krass verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist, unter Umständen aber auch, wenn er die Gefährdung anderer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, also unbewusst fahrlässig handelt. In solchen Fällen bedarf jedoch die Annahme grober Fahrlässigkeit einer sorgfältigen Prüfung (BGE 123 IV 93). Der Berufungskläger war bereits zu Beginn des Überholmanövers nicht in der Lage, mit Gewissheit zu sagen, dass er das fragliche Überholmanöver ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer wird abschliessen können. Wer wie der Berufungskläger unbekümmert darum, dass er selbst keinen Einblick in die nötige Überholstrecke hat und damit gar nicht in der Lage ist, zu beurteilen, ob die Distanz für ein Überholmanöver ausreicht, und unbekümmert darum, dass ein entgegenkommender Automobilist auf Grund des Gefälles einen längeren Bremsweg benötigt und allenfalls sogar zu falschen und daher gefährlichen Reaktionen veranlasst wird, ein Überholmanöver einleitet, handelt ganz klar grobfahrlässig. Ob sich der Berufungskläger der potentiellen Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer tatsächlich bewusst war, ist unbeachtlich, da jeder Verkehrsteilnehmer, welcher die

E. 15

Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht zieht, strafbar ist. Er hätte in der vorliegenden Situation das fragliche Überholmanöver nie ausführen dürfen. Der Berufungskläger ist daher von der Vorinstanz zu Recht der groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG schuldig gesprochen worden. 6. Gemäss Art. 63 StGB bemisst der Richter die Strafe nach dem Verschulden des Täters. Er berücksichtigt dabei die Beweggründe, das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Schuldigen. Der Bemessung der Schuld ist immer die Schwere der Tat zugrunde zu legen. Man unterscheidet beim Verschulden Tat- und Täterkomponenten. Bei der Tatkomponente betrachtet man das Ausmass des verschuldeten Erfolges, die Willensrichtung mit welcher der Täter handelte und seine Beweggründe. Die Täterkomponente hingegen umfasst Vorleben und persönliche Verhältnisse des Täters sowie das Verhalten nach der Tat oder im Strafverfahren, wie zum Beispiel Reue, Einsicht oder Strafempfindlichkeit (BGE 117 IV 112 ff. mit Hinweisen). Diese in die Waagschale gelegten Elemente wirken strafmindernd oder strafferhöhend, wobei in der Begründung der Strafzumessung die Überlegungen des Richters nachvollziehbar sein müssen (BGE 118 IV 14). Im weiteren ist der Betrag einer Busse so zu bemessen, dass der Schuldige die seinem Verschulden angemessene Einbusse erleidet. Es müssen insbesondere das Einkommen, das Vermögen und die Familienpflichten berücksichtigt werden (Art. 48 Ziff. 2 StGB). Damit wird nicht von der allgemeinen Strafzumessungsregel des Art. 63 StGB abgewichen, sondern diese wird im Hinblick auf die Besonderheiten der Busse verdeutlicht. Auch bei der Bemessung der Busse ist also zunächst das Verschulden des Täters zu ermitteln. Alsdann ist die Busse in Beachtung der in Art. 48 Ziff. 2 Abs. 2 StGB genannten Kriterien festzusetzen (BGE 120 IV 71, BGE 119 IV 13, BGE 116 IV 6). Das Verschulden des Berufungsklägers wiegt nicht leicht, muss er sich doch den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit bei der Verletzung von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 35 Abs. 2 und 4 SVG in Verbindung mit Art. 90 Ziff. 2 SVG gefallen lassen. Durch sein rücksichtsloses Verhalten hat er die Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer zumindest grob pflichtwidrig nicht bedacht. Sein Verschulden wiegt um so schwerer, als es ihm ein Leichtes gewesen wäre, die Verkehrsregelverletzung zu

vermeiden, und er zudem ohne nachvollziehbare Beweggründe handelte. Strafmilderungsgründe liegen keine vor. Strafmindernd sind die Vorstrafenlosigkeit sowie die einwandfreie automobilistische und zivile Leumund zu veranschlagen. Strafschärfend fällt der Umstand ins Gewicht, dass der Berufungskläger gegen mehrere

E. 16

durch Art. 90 Ziff. 2 SVG sanktionierte Verkehrsregeln verstossen hat (Art. 68 StGB; Giger, a.a.O., S. 251; Trechsel, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, 2. Auflage, N. 2 zu Art. 68 StGB; BGE 91 IV 95). Der Berufungskläger beanstandet, dass die Vorinstanz seine angebliche Uneinsichtigkeit strafehöhend wertete. Das Recht zur Verteidigung und auf das Ergreifen von Rechtsmitteln ist gesetzlich gegeben. Die Uneinsichtigkeit müsste, damit sie strafehöhend gewertet werden könnte, über das Wahrnehmen von gesetzlichen Rechten hinausgehen. Die Uneinsichtigkeit des Berufungsklägers über die Gefährlichkeit seines Überholmanövers darf daher nicht strafehöhend berücksichtigt werden, denn sie äussert sich einzig darin, dass er von den ihm zustehenden Verteidigungsrechten Gebrauch macht. Allerdings kann er nicht mit besonderer Milde rechnen (vgl. Günter Stratenwerth, Allgemeiner Teil, Bern 1989, S. 241). Das monatliche Einkommen des Berufungsklägers betrug im Jahre 2001 im Durchschnitt Fr. 9'166.--. An Vermögen versteuerte er über Fr. 389'000.--. Die Vorinstanz hat auf eine Busse von Fr. 4'000.-- erkannt. Dem Kantonsgerichtsausschuss erscheint die von der Vorinstanz ausgesprochene Busse von Fr. 4'000.-- im Verhältnis zum Verschulden und auch der Einkommenssituation als zu hoch. Es darf sicher nicht übersehen werden, dass das Fahrverhalten des Berufungsklägers in der gegebenen Situation und auf einer solchen Strecke ein hohes Unfallrisiko beinhaltet. Eine konkrete Gefährdung liegt jedoch nicht vor. Im weiteren verfügt der Berufungskläger über einen tadellosen automobilistischen Leumund. Der Kantonsgerichtsausschuss kommt in Würdigung und unter Berücksichtigung der vorstehend ausgeführten, für die Strafzumessung ausschlaggebenden Merkmale zum Schluss, dass eine Busse von Fr. 2'500.-- dem Verschulden des Berufungsklägers angemessen ist. Nicht zu beanstanden ist die von der Vorinstanz verhängte Probezeit von einem Jahr, nach dessen Ablauf der Eintrag der Busse bei Wohlverhalten gelöscht werden kann. 7. Nach Art. 160 StPO entscheidet das Gericht über die Kostenverteilung zwischen dem Einleger, dem Staat und der ersten Instanz, wenn ein Rechtsmittel gutgeheissen wird. Vorliegend ist die Berufung teilweise gutzuheissen, wobei aber der Berufungskläger nur eine gewisse Strafreduktion erreicht hat. Der Schuldspruch der Vorinstanz ist vollumfänglich bestätigt worden. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die erstinstanzlichen Kosten vom Verurteilten zu tragen und dementsprechend ist der vorinstanzliche Kostenspruch zu schützen (Willy Padrutt, a.a.O., S. 411 mit weiteren Hinweisen). Die Kosten des Berufungsverfahrens hingegen gehen entsprechend dem Verfahrensausgang zu drei Vierteln zu Lasten des Berufungsklä-

E. 17

gers und zu einem Viertel zu Lasten des Kantons Graubünden, welcher den Berufungskläger ausseramtlich angemessen mit Fr. 300.-- zu entschädigen hat.

E. 18

Demnach erkennt der Kantonsgerichtsausschuss :

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