

GR_GERICHTE SK1 2021 73 vom 30. September 2022

GR Gerichte, 2022-09-30, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK1 2021 73](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK1_2021_73)

FR: GR_GERICHTE SK1 2021 73 du 30 septembre 2022

IT: GR_GERICHTE SK1 2021 73 del 30 settembre 2022

Regeste

grobe Verletzung der Verkehrsregeln | Strassenverkehrsgesetz SVG

Erwägungen

E. 1

Formelles

E. 1.1

Gegen das angefochtene erstinstanzliche Urteil des Regionalgerichts Albulas ist gemäss Art. 398 Abs. 1 StPO die Berufung zulässig. Der Beschuldigte meldete die Berufung rechtzeitig beim Regionalgericht Albula an (Art. 399 Abs. 1 StPO; RG act. 2). Ebenfalls fristgerecht wurde in der Folge die Berufungserklärung dem Kantonsgericht von Graubünden eingereicht (Art. 399 Abs. 3 StPO; act. A.2). Weitere Bemerkungen zu den Eintretensvoraussetzungen können unterbleiben. Auf die frist- und formgerecht anhängig gemachte Berufung ist einzutreten.

E. 1.2

Die Berufung des Beschuldigten richtet sich gegen den Schuldspruch wegen grober Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 34 Abs. 4 SVG, Art. 35 Abs. 2 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 2 SVG (Dispositivziffer 1, erster Teil), gegen den Strafpunkt (Dispositivziffer 2) sowie gegen die Kosten- und Entschädigungsfolgen (Dispositivziffern 3 und 4). Beantragt wird die vollumfängliche Aufhebung des angefochtenen Urteils (also der Dispositivziffern 1 bis 4), womit das Urteil vollumfänglich angefochten ist (act. A.2).

E. 1.3

Für die Regeln der Beweiswürdigung kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (Art. 82 Abs. 4 StPO; act. B.1, E. 2.1.1 f.). Für das Berufungsverfahren bleibt anzufügen, dass das Berufungsgericht mit voller Kognition entscheidet und das erstinstanzliche Urteil grundsätzlich in allen angefochtenen Punkten umfassend und frei überprüft (Art. 398 Abs. 2 StPO). Es beschränkt sich als Berufungsgericht nicht darauf, einzig nach Fehlern des erstinstanzlichen Gerichtes zu suchen und diese zu beanstanden: Es führt vielmehr selbständig eine Hauptverhandlung durch und entscheidet in eigener Verantwortung aufgrund seiner freien, aus den Akten, eigener Beweisaufnahmen und der Verhandlung geschöpften Überzeugung (Luzius Eugster, in: Niggli/Heer/Wiprächtiger [Hrsg.], Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung/Jugendstrafprozessordnung, 2. Aufl., Basel 2014, N 1 zu Art. 398 StPO).

E. 2

Sachverhalt

E. 2.1

Anklagevorwurf gemäss Strafbefehl Dem Strafbefehl vom 14. Mai 2020, der gemäss Art. 356 Abs. 1 Satz 2 StPO als Anklageschrift gilt, legte die Staatsanwaltschaft den folgenden Sachverhalt zu- grunde: Der Beschuldigte sei am Sonntag, den 9. Februar 2020, mit dem Perso- nenwagen Jaguar, Kontrollschild GR B._____, auf der Nationalstrasse N29 (Juli-

E. 2.2

Beweismittel

E. 2.2.1

Als Beweismittel liegen die Aussagen des Beschuldigten (StA act. 4; 11; 27) und jene des Überholten, G._____, vor (StA act. 5; 27). Der Beschuldigte äusserte sich zur Sache weiter anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung am 29. Juni 2021 (RG act. 6) und ein weiteres Mal in der Berufungsverhandlung (act. H.3).

E. 2.2.2

Der Beschuldigte legte ausserdem ein von der Dynamic Test Center AG (nachfolgend: DTC) erstelltes Privatgutachten vom 30. November 2020 sowie ei- nen Voruntersuchungsbericht vom 1. September 2020 ins Recht (StA act. 30, 32 und 33). Privatgutachten haben nach konstanter Rechtsprechung nicht den glei- chen Stellenwert wie ein Gutachten, das von der Untersuchungsbehörde oder von einem Gericht eingeholt wurde. Den Ergebnissen eines im Auftrag des Beschul- digten erstellten Privatgutachtens kommt lediglich die Bedeutung einer der freien Beweiswürdigung unterliegenden Parteibehauptung bzw. eines Bestandteils der Parteivorbringen zu, nicht die Qualität eines Beweismittels. Da Privatgutachten in der Regel nur eingereicht werden, wenn sie für den Auftraggeber günstig lauten,

E. 2.3

Unbestrittener Sachverhalt Vom Beschuldigten nicht bestritten und daher als erstellt gelten kann, dass dieser mit seinem Fahrzeug das von G._____ gelenkte Fahrzeug am 9. Februar 2020, um 09.30 Uhr, auf der Julierstrasse (N29) überholte und dass vor dessen Fahr- zeug ein weiteres Fahrzeug fuhr. Ebenfalls unbestritten und daher als erstellt gilt, dass es beim Wiedereinbiegen des Beschuldigten zu einer Kollision zwischen der rechten Hinterseite des Fahrzeugs des Beschuldigten und der linken Vorderseite des überholten Fahrzeugs von G._____ gekommen ist (act. H.1, Ziff. 2; act. B.1, E. 2.1.4 m.H.a. StA act. 4, Frage 1).

E. 2.4

Ort des Überholmanövers Während der Beschuldigte angab, das Überholmanöver auf der Geraden bei E._____ ausgeführt zu haben, erklärte der überholte G._____, er sei erst auf der Geraden oberhalb der Örtlichkeit E._____ vom Beschuldigten überholt worden (StA act. 2, Fotos Nr. 4 ff.; 4, Fragen 1, 13; 5, Frage 15; 27, Fragen 10 ff.). Der Beschuldigte erklärte, die Strecke regelmässig – mehrmals wöchentlich – zu be- fahren, wogegen G._____ angab, die Strecke "schon befahren" zu haben, alle zwei Jahre einmal und sicherlich nicht häufig (StA act. 27, Fragen 2 und 14). Dafür, dass der Beschuldigte gerade wegen seiner guten Ortskenntnisse in Ab- weichung zur Aussage von G._____ die Strecke bei E._____ als Ort des Über- holmanövers bezeichnete – und dies im Wissen darum getan hätte, dass ein Überholen auf der Geraden oberhalb von E._____ aufgrund der Sichtweite

von höchstens 223 m unabhängig von allfälligem Gegenverkehr verkehrswidrig sein kann –, finden sich keine Anhaltspunkte. Mit der Staatsanwaltschaft und der Vorinstanz ist daher auf die Ortsangabe des Beschuldigten abzustellen (vgl. act. B.1, E. 2.1.4; StA act. 40, Ziff. 3). Somit kann gleichzeitig festgestellt werden, dass auf

E. 2.5

Abstand zum Vordermann

E. 2.5.1

G._____ sagte aus, anfangs der Geraden den Tempomat eingeschaltet und das Tempo auf 80 km/h eingestellt zu haben. Das Tempo habe sich anschliessend zufolge Distanzkontrolle auf ca. 75 km/h reduziert. Betreffend Abstandsregelung habe er die kurze Distanz gewählt und sei dem Vordermann in einem Abstand von 35 bis 40 m nachgefahren (StA act. 27, Fragen 3 f.). Auf der gesamten Strecke seien vier bis fünf Fahrzeuge vor ihm gefahren. Diese seien aufgrund der kommenden Kurve eher langsamer geworden (StA act. 5, Frage 9; 27, Frage 6). Der Beschuldigte sagte seinerseits aus, der Abstand zwischen G._____ und dem vor diesem fahrenden Fahrzeug habe zu Beginn 150 m betragen (StA act. 27, Frage 16). An der Hauptverhandlung vor dem Regionalgericht Albula erklärte der Beschuldigte, es seien 180 bis 200 m gewesen, wobei er auf Nachfrage wiederum 150 m angab (RG act. 6, Frage 2 und 8). Weiter erklärte der Beschuldigte, der Abstand zwischen dem Fahrzeug von G._____ und dem diesem vorausfahrenden Fahrzeug habe beim Wiedereinbiegen eine Wagenlänge betragen respektive zwischen diesen beiden Fahrzeugen habe lediglich circa ein Meter Abstand bestanden (RG act. 6, Frage 6).

E. 2.5.2

Die Verteidigerin des Beschuldigten hielt an der Berufungsverhandlung dafür, es sei absolut unglaubwürdig, dass jemand, der die Passstrasse des Juliers kenne, nach C._____ den Tempomat einschalte, sobald die Strasse kurvenreich werde. G._____ habe mit dieser Aussage darauf hinweisen wollen, dass er immer den gleichen Abstand zu seinem Vordermann gehalten habe, was ganz offensichtlich nicht der Wahrheit entspreche. Damit habe G._____ verneint, während des Überholmanövers des Beschuldigten ebenfalls beschleunigt zu haben. Bei dieser Aussage handle es sich um eine Schutzbehauptung. Selbst ein ebenfalls noch markanter Abstand von 40 m könne sich auf einer Geraden nur verringern, wenn entweder das eine Auto massiv beschleunige oder das vorfahrende Fahrzeug stark abbremsen. Vorliegend sei ersteres der Fall gewesen, denn für die zweite Annahme gebe es keinerlei Anhaltspunkte. Zwar folge nach der entsprechenden Geraden eine Kurve. Da diese allerdings nicht schwierig befahrbar sei, müsse vor dieser Kurve nicht stark abgebremst werden, was gerichtsnotorisch sei (act. H.1, Ziff. 4).

E. 2.5.3

G._____ hat in nachvollziehbarer Weise erläutert, dass er mit eingeschaltetem und auf die kurze Distanz eingestellten adaptiven Tempomat, welcher kon-

E. 2.5.4

Nach dem Gesagten ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, dass der Abstand von G._____ zu seinem Vordermann zu Beginn des Überholmanövers 35 bis 40 m betrug. Unbestrittenermassen ist er bis zum Ende des Manövers hin auf eine Wagenlänge geschrumpft.

E. 2.6

Anfangsgeschwindigkeit des Überholten

E. 2.6.1

Zu der von ihm selbst gefahrenen Geschwindigkeit sagte G. _____ bei seiner ersten Einvernahme aus, im Kurvenbereich mit maximal 70 km/h gefahren zu sein und auf der Geraden mit maximal 80 km/h (StA act. 5, Frage 2). Das Privatgutachten, welches vom Beschuldigten in Auftrag gegeben worden ist, ging bei G. _____ von einer Ausgangsgeschwindigkeit von 65 km/h aus (act. H.1, Ziff. 5 in fine; StA act. 30, 33).

E. 2.6.2

Demgegenüber erklärte der Beschuldigte bei seiner zweiten staatsanwaltschaftlichen Einvernahme (StA act. 27, Frage 15) und an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (RG act. 7, Ziff. 1.5), die Ausgangsgeschwindigkeit des Überholten habe lediglich 60 km/h betragen. An der Berufungsverhandlung liess der

E. 2.6.3

Der Beschuldigte hat die Anfangsgeschwindigkeit von G. _____ lediglich "schätzungsweise" mit 60 km/h angegeben (StA act. 27, Frage 15). Vorab ist festzuhalten, dass es ein schwieriges Unterfangen ist, die Geschwindigkeit eines vor- bzw. parallel fahrenden Fahrzeugs auf fünf Stundenkilometer genau zu schätzen, während man selbst im Begriff ist, ein Überholmanöver durchzuführen. Der Beweiswert dieser lediglich schätzungsweise geäusserten Angabe des Beschuldigten ist folglich gering. Hinzu kommt, dass selbst dem Privatgutachten des Berufungsklägers eine Anfangsgeschwindigkeit von G. _____ von 65 km/h zugrunde gelegt worden ist (vgl. E. 2.6.1 soeben). Das von der DTC erstellte Privatgutachten bezweckte unter anderem die Ermittlung des Überholwegs. Von Bedeutung ist der Parameter "Anfangsgeschwindigkeit des überholten Fahrzeugs" auch und vor allem für die Berechnung des Überholwegs (StA act. 30 und 33, S. 4). Je tiefer die Anfangsgeschwindigkeit des zu überholenden Fahrzeugs ist, desto kürzer ist auch der Überholweg. Es ergibt demnach keinen Sinn, dass der Beschuldigte ein eigenes von ihm eingeholtes Gutachten, welches fälschlicherweise auf einer zu hohen Anfangsgeschwindigkeit beruht, ins Recht legt. Der Beschuldigte legte ausserdem nicht dar, aufgrund welcher praktischen Gründe ein solches Vorgehen angezeigt gewesen wäre. Daher erachtet das Kantonsgericht es als erstellt, dass G. _____ eine Anfangsgeschwindigkeit von 65 km/h innehatte.

E. 2.7

Endgeschwindigkeit des Überholten

E. 2.7.1

Zu der von ihm selbst gefahrenen Geschwindigkeit führte G. _____ bei seiner ersten Einvernahme aus, im Kurvenbereich mit maximal 70 km/h und auf der Geraden mit maximal 80 km/h gefahren zu sein (StA act. 5, Frage 2). Dies bestätigte er anlässlich der Konfronteinvernahme mit dem Beschuldigten und führte aus, den Tempomat auf 80 km/h eingestellt zu haben, jedoch zufolge Anpassung der Geschwindigkeit an die Vorfahrenden durch die Distanzkontrolle tatsächlich mit einer Geschwindigkeit von ca. 75 km/h gefahren zu sein. G. _____ stellte

E. 2.7.2

G._____ hat gemäss seiner Aussage das Fahrzeug des Beschuldigten erst wahrgenommen, als dieser bereits nahezu gänzlich an ihm vorbeigezogen war (StA act. 5, Frage 1). Der Beschuldigte hingegen liess an der Berufungsverhandlung ausführen, es sei aufgrund der eigenen schnellen Beschleunigung erstellt, dass er sich zeitlich rasch nach Beginn des Überholmanövers neben G._____ befunden habe, wo dieser ihn sehen müssen (act. H.1, Ziff. 10). Das bei der DTC in Auftrag gegebene Gutachten habe ausserdem ergeben, dass aufgrund des von der Polizei festgestellten Überholwegs von 247.7 m bis zum Wiedereinbiegen des Berufungsklägers auf den rechten Fahrstreifen eine massive Beschleunigung des Fahrzeugs von G._____ notwendig gewesen sei. Ansonsten hätte die Kollision an dem Punkt nach 247.7 m gar nicht stattfinden können. Dabei verwies der Beschuldigte auf die Voruntersuchung der DTC, gemäss welcher die Endgeschwindigkeit der Auskunftsperson G._____ mit 90 km/h beziffert werde. Damit sei eindeutig erstellt, dass die Endgeschwindigkeit von G._____ nicht maximal 80 km/h betragen habe, sondern der Endpunkt des Überholmanövers lediglich an der betreffenden Stelle habe zu liegen kommen können, weil G._____ ebenfalls auf 90 km/h beschleunigt habe. Der Vorinstanz seien die entsprechenden Berechnungen und Behauptungen vorgelegen, wobei es keinen Grund gegeben habe, von den technischen Berechnungen des DTC in irgendeiner Form abzuweichen. Indem die Vorinstanz diesen keine Beachtung geschenkt habe, seien die Feststellungen der Vorinstanz willkürlich falsch (act. H.1, Ziff. 9).

E. 2.7.3

Dem Voruntersuchungsbericht und dem verkehrstechnischen Kurzgutachten der DTC kommt nicht die Qualität eines Beweismittels zu, sondern nur dasjenige einer Parteibehauptung bzw. eines Bestandteils der Parteivorbringen (so bereits E. 2.2 vorstehend). Sie sind nach konstanter Rechtsprechung zurückhaltend zu würdigen. Im vorliegenden Privatgutachten wird gänzlich auf die Angaben zu Gunsten des Beschuldigten abgestellt. Die eingesetzten Werte sind zudem teils hypothetischer Natur und lassen sich nicht ohne weiteres überprüfen. So wird et-

E. 2.8

Möglichkeit zum Abbruch des Überholmanövers

E. 2.8.1

Zur Möglichkeit, das Überholmanöver abubrechen, hat der Beschuldigte in der polizeilichen Einvernahme erklärt, er hätte abgebrochen, wenn er rechtzeitig erkannt hätte, dass der andere Beteiligte auf der Geraden so stark beschleunigt, dass ihm die Beendigung des Überholmanövers verunmöglicht werde (StA act. 4, Fragen 2 und 5). Dies bestätigte er auch vor dem erstinstanzlichen Gericht (RG act. 6, Frage 12). An der Berufungsverhandlung antwortete der Beschuldigte auf die Frage, ob für ihn der Abbruch des Überholmanövers nicht in Frage gekommen wäre: "Das wäre eine Option gewesen, die ich ihm Nachhinein betrachtet wohl eher hätte wahrnehmen müssen" (act. H.3, Frage 18). Diese Aussagen zeigen, dass der Beschuldigte selbst einen Abbruch des Manövers grundsätzlich für möglich gehalten hat. Im Widerspruch dazu stehen die Vorbringen der Verteidigung, wonach G._____ erst dann beschleunigt habe, als der Beschuldigte bereits zu einem grossen Teil mit seinem Fahrzeug an diesem vorbeigezogen sei. Damit ha-

E. 2.8.2

Die Behauptungen des Beschuldigten sind in sich nicht schlüssig: Einerseits soll G._____ innert kürzester Zeit von 65 km/h auf die behaupteten 90 km/h beschleunigt haben,

wodurch der Beschuldigte am Wiedereinbiegen gehindert worden sei und ihm gleichzeitig der Abbruch des Überholmanövers verunmöglicht worden sein soll. Hätte G._____ tatsächlich innert kürzester Zeit von 65 km/h auf 90 km/h beschleunigt, so wäre unmittelbar hinter diesem Raum frei geworden, so dass der Beschuldigte hätte abbremsen und wieder auf die Normalspur einschwenken können. Vom Bestehen dieser Möglichkeit ging wie gesehen auch der Beschuldigte selbst aus. Im Ergebnis ist die vorinstanzliche Feststellung, wonach der Beschuldigte trotz Möglichkeit sein Überholmanöver nicht abgebrochen hat, zu bestätigen.

E. 2.9

Gegenverkehr G._____ erklärte in der polizeilichen Einvernahme, der Beschuldigte habe den Gegenverkehr bemerkt, bevor er vor ihm auf die rechte Fahrspur gelangt sei (StA act. 4, Frage 1). Diese Angabe wiederholte er auch anlässlich der Konfrontation

E. 4

(/ 20 erstrasse) von C._____ in Richtung D._____ gefahren. Um 09.30 Uhr habe er bei der Örtlichkeit E._____, Gemeindegebiet F._____, anfangs einer leichten Linkskurve, wo die Strasse wegen ihres Kurvenverlaufs über rund 380 m überblickt werden könne, zum Überholen des von G._____ gelenkten und mit einer Geschwindigkeit von 70 – 80 km/h vor ihm fahrenden Personenwagens, Kontrollschild AI H._____ (CH), angesetzt. Um dieses Fahrzeug korrekt überholen zu können, habe die Sichtdistanz, die dem Beschuldigten zur Verfügung gestanden habe, nicht ausgereicht. Der Beschuldigte habe sein Fahrzeug beim Überholen auf mindestens 90 km/h beschleunigt und damit bewusst die dort geltende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h überschritten. Als er sich auf der Höhe des zu überholenden Fahrzeuges befunden habe, habe er sich aufgrund des Streckenverlaufs in die Lücke zwischen dem Fahrzeug von G._____ und dessen Vordermann eingedrängt, anstatt sein Überholmanöver abubrechen und hinter jenen einzuschwenken. Als er sein Fahrzeug dabei nach rund 247 Metern wieder auf die Normalspur gelenkt habe, sei es zur Streifkollision zwischen der rechten, hinteren Seite seines Fahrzeuges (Stoßstange rechts) und der vorderen linken Seite des BMW von G._____ gekommen. An beiden Fahrzeugen sei Sachschaden entstanden. Beim Entscheid, an der fraglichen Stelle einen Personenwagen zu überholen, habe A._____ zumindest aus grober Pflichtwidrigkeit nicht in Betracht gezogen, dass er mit seinem Verhalten in vorhersehbarer Weise eine gefährliche Verkehrssituation schaffen würde (StA act. 15).

E. 4.1

Fest steht somit, dass der Beschuldigte gegen die Verkehrsregeln von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV sowie gegen Art. 35 Abs. 2 SVG verstossen hat. Nachfolgend zu prüfen bleibt, ob er sich einer groben oder einer einfachen Verletzung von Verkehrsregeln schuldig gemacht hat (Art. 90 Abs. 1 bzw. Abs. 2 SVG). Grob im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG ist ein Verstoß gegen die Verkehrsregeln, wenn objektiv wichtige Verkehrsvorschriften in gravierender Weise verletzt werden und dadurch die Verkehrssicherheit abstrakt oder konkret gefährdet wird. Eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer ist nicht erst bei einer konkreten, sondern bereits bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung gegeben. Ob eine konkrete, eine erhöhte abstrakte oder nur eine abstrakte Gefahr geschaffen wird, hängt von der Situation ab, in welcher die Verkehrsregelverletzung begangen wird. Wesentliches Kriterium für die Annahme einer erhöhten abstrakten Gefahr ist die Nähe der Verwirklichung. Die allgemeine Möglichkeit

der Verwirklichung einer Gefahr genügt demnach nur zur Erfüllung des Tatbestands von Art. 90 Abs. 2 SVG, wenn in Anbetracht der Umstände der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder gar einer Verletzung naheliegt (BGE 131 IV 133 E. 3.2; 130 IV 32, E. 5.1; 123 IV 88 E. 3a).

E. 4.2

Art. 35 Abs. 2 SVG ist eine für die Gewährleistung der Sicherheit des Strassenverkehrs wichtige Bestimmung, zumal vor allem auf Strassen mit Gegenverkehr das Überholen zu den gefährlichsten Fahrmanövern gehört (BGE 129 IV 155 E. 3.2.1; 121 IV 235 E. 1.c; KGer GR SK1 18 40 v. 3.3.2021 E. 7.2; SK1 18 10 v. 24.7.2018 E. 8.1). Eine mindestens erhöhte abstrakte Gefährdung und damit eine

E. 4.3

Für die Beurteilung, ob infolge Unterschreitens eines bestimmten Abstandes beim Hintereinanderfahren eine grobe Verkehrsregelverletzung anzunehmen ist, stellt die Rechtsprechung für Autobahnen als Richtschnur auf die Regel "1/6-Tacho" bzw. auf den Abstand von 0,6 s ab (BGer 6B_1037/2021 v. 20.12.2021 E. 1.3.1; 6B_76/2021 v. 20.5.2021 E. 4.2; 6B_1139/2019 v. 3.4.2020 E. 2.2 m.H.). Selbige Rechtsprechung muss auch für den zu wahrenen Abstand des Überholenden zum Überholten beim Wiedereinbiegen gelten (vgl. auch Boll, a.a.O., S. 57, 85). Der Beschuldigte unterschritt den erforderlichen Mindestabstand von 15 m zum überholten G._____ (bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h) krass, kam es doch zu einer Kollision zwischen den beiden Fahrzeugen. Zweifelsohne wurden dabei G._____ und seine Beifahrerin konkret gefährdet. Die objektiven Voraussetzungen einer groben Verletzung von Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG sind erfüllt.

E. 4.4

Subjektiv erfordert der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG nach der Rechtsprechung ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, das heisst ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit. Diese ist zu bejahen, wenn der Täter sich der allgemeinen Gefährlichkeit seiner verkehrswidrigen Fahrweise bewusst ist. Grobe Fahrlässigkeit kann aber auch vorliegen, wenn der Täter die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht gezogen, also unbewusst fahrlässig gehandelt hat. In solchen Fällen ist grobe Fahrlässigkeit zu bejahen, wenn das Nichtbedenken der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auf Rücksichtslosigkeit beruht. Rücksichtslos ist unter anderem ein bedenkenloses Verhalten ge-

E. 4.5

Der Beschuldigte leitete sein Überholmanöver in deutlicher Unterschreitung der gesetzlich geforderten Sichtweite und damit ohne die Gewissheit ein, sein Manöver rechtzeitig zum Abschluss bringen zu können. Ein verantwortungsbewusster Fahrer hätte in dieser Situation kein Überholmanöver gestartet. Die erhöhte abstrakte Gefährdung von potentiell entgegenkommenden Fahrzeuglenkern zog der Beschuldigte in pflichtwidriger Weise gar nicht in Betracht. Jedem Automobilisten ist die Regel geläufig, wonach mit dem Wiedereinbiegen so lange zuzuwarten ist, bis der Überholende den Überholten im Rückspiegel erblicken kann (BGE 99 IV 279 E. 2.b). Dem Beschuldigten musste diese Regel als erfahrener Automobilist ebenfalls bekannt sein. Trotzdem schwenkte er in Missachtung besagter Regel und einzig hoffend, es komme nicht zu einer Kollision (vgl.

act. H.3, Frage 16), vorher ein und touchierte dabei das Fahrzeug des Überholten. Mit seinem Verhalten setzte er sich rücksichtslos über die Verkehrsregeln hinweg und schuf eine hohe abstrakte Unfallgefahr. Es liegt grobe Fahrlässigkeit vor, womit der Tatbestand von Art. 90 Abs. 2 SVG auch in subjektiver Hinsicht erfüllt ist. 5. Fazit Im Ergebnis ist der vorinstanzliche Schuldspruch zu bestätigen. Demnach hat sich der Beschuldigte der groben Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG, namentlich von Art. 35 Abs. 2 SVG, Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 10 Abs. 2 SVG schuldig gemacht. Überdies ist er schuldig der einfachen Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV i.V.m. Art. 90 Abs. 1 SVG. 6. Strafzumessung

E. 5

/ 20 sind sie zurückhaltend zu würdigen. Dies gilt auch, wenn das Privatgutachten durch eine erfahrene und etablierte Fachperson erstellt wird, die auch als Gerichtsgutachterin beigezogen wird. Die Privatgutachterin ist nicht unabhängig und unparteiisch wie etwa ein amtlicher Sachverständiger. Sie steht vielmehr in einem Auftragsverhältnis zu der sie beauftragenden privaten Partei und äussert ihre Meinung, ohne von den juristischen Entscheidungsträgern in die Pflicht genommen worden zu sein. Es ist daher bei der Privatgutachterin vom Anschein einer Befangenheit auszugehen, zumal sie vom Beschuldigten nach dessen Kriterien ausgewählt worden ist, zu diesem in einem Vertrags- und Treueverhältnis steht und von ihm entlohnt wird (zum Ganzen BGE 141 IV 369 E. 6.2 m.w.H.).

E. 6

/ 20 dem fraglichen Streckenabschnitt eine überblickbare Sichtdistanz von 378.8 m bestand (StA act. 2 Foto 1).

E. 6.1

Die von der Vorinstanz vorgenommene Strafzumessung (act. B.1, E. 7) ist zu bestätigen. Eine Anzahl von 40 Tagessätzen erscheint angemessen; ebenso die bedingte Ausfällung der Geldstrafe mit einer Probezeit von zwei Jahren. Es kann auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden. In der Steuerperiode 2021 entrichtete der Beschuldigte CHF 43'200.00 an Unterhaltsbeiträgen an seine Kinder. Es sind dies CHF 12'000.00 weniger als noch in der Steuerperiode 2018. Indes waren seine Einkünfte im Jahre 2021 im Vergleich zum Jahr 2018 um CHF 18'706.00 tiefer. (vgl. act. D.9; StA act. 12). Dies bestätigte der Beschuldigte auch anlässlich der Berufungsverhandlung (act. H.3, Frage 5). Damit haben sich

E. 6.2

Aufgrund von Tatsachen, die dem erstinstanzlichen Gericht nicht bekannt sein konnten, kann die Rechtsmittelinstanz eine strengere Bestrafung ausfällen, auch wenn das Rechtsmittel nur zu Gunsten der beschuldigten Person ergriffen worden ist (Art. 391 Abs. 2 StPO). Ob solche Tatsachen vor oder nach dem erstinstanzlichen Urteil eingetreten sind, ist unerheblich. Gemäss dem Bundesgericht können die persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse zur Bemessung der Höhe des Tagessatzes nach Art. 34 Abs. 2 Satz 3 StGB solche Tatsachen sein. Das Verbot der reformatio in peius wird nicht verletzt, wenn der Tagessatz angesichts der vom Berufungsgericht festgestellten und nach dem erstinstanzlichen Urteil verbesserten finanziellen Verhältnisse des Beschwerdeführers erhöht wird (BGE 144 IV 198 E. 5.3 f.). Nach dem Gesagten ist der Berechnung der Tagessätze das massgebliche Einkommen der Steuerperiode 2021 zugrunde zu legen. Dieses

beläuft sich auf CHF 67'180.00 (= CHF 110'380.00 – CHF 43'200.00, vgl. act. D.9). Nach einem Pauschalabzug von 20 % zugunsten des Beschuldigten ergibt sich ein massgebliches Jahreseinkommen von CHF 53'744.00. Der Tages- satz ist daher auf CHF 140.00 festzusetzen.

E. 6.3

Zu der von der Vorinstanz ausgesprochenen Busse hat sich der Beschul- digte nicht geäußert. Die diesbezüglichen Erwägungen der Vorinstanz sind dem Grundsatz nach denn auch nicht zu beanstanden. Eine bedingte Geldstrafe kann mit einer Busse nach Art. 106 StGB verbunden werden (sogenannte Verbindungs- strafe, Art. 42 Abs. 4 StGB). Einer Verbindungsbusse kommt nur untergeordnete Bedeutung zu, das Hauptgewicht liegt auf der bedingt ausgefallten Freiheits- oder Geldstrafe. Das Bundesgericht hat, um dem akzessorischen Charakter der Ver- bindungsstrafe gerecht zu werden, die Obergrenze für die Verbindungsbusse grundsätzlich auf 20 % festgelegt (BGE 135 IV 188 E. 3.4.4). Aufgrund der Er- höhung der Tagessätze ergibt sich eine Verbindungsbusse von CHF 1'120.00, was dem Berufungsgericht angemessen erscheint. Dazu kommt die Busse für die Geschwindigkeitsübertretung in Höhe von CHF 40.00. Das ergibt eine Busse von insgesamt CHF 1'160.00. Weiter erachtet das Kantonsgericht eine Ersatzfreiheits- strafe von acht Tagen für angemessen (Art. 106 Abs. 2 StGB). 7. Kosten

E. 7

/ 20 stant den eingestellten Abstand zum Vordermann hält, dem vor ihm fahrenden Personenwagen gefolgt sei. Inwiefern es nach der allgemeinen Lebenserfahrung unüblich sein soll, einen adaptiven Tempomat auch auf einer kurvenreicheren Strasse – zu Beginn einer Geraden – einzuschalten, leuchtet nicht ein. Demnach ist die Aussage von G._____, wonach er den vor ihm fahrenden drei bis vier Per- sonenwagen mit einem Abstand von ca. 35 bis 40 Metern gefolgt sei, durchaus glaubhaft. Ebenso glaubhaft ist mit Blick auf die der Geraden folgenden Kurve, dass die vor G._____, fahrenden Fahrzeuge eher langsamer geworden sind und sich der Abstand von G._____ zu diesen infolgedessen verringert hat. Hiergegen wandte der Beschuldigte ein, es müsse vor dieser nicht schwierig befahrbaren Kurve nicht stark abgebremst werden, was gerichtsnotorisch sei. Dieses Argument überzeugt nicht, da zwar die sich beim Zufahren auf die Kurve ergebende Sicht wohl eine ungefähre Einschätzung des Kurvenradius erlaubt, der weitere Verlauf allerdings nicht sichtbar ist (siehe StA act. 2, Foto Nr. 1). Nicht gefolgt werden kann dem Beschuldigten darin, dass die Verringerung des Abstandes zum Vor- dermann auf eine massive Beschleunigung von G._____ zurückzuführen ist. Dar- auf weisen nämlich keinerlei Anhaltspunkte hin (dazu bereits E. 2.6.1). Im Übrigen ist die vom Beschuldigten behauptete Reduktion des Abstands von G._____ zu seinem Vordermann von 150 m zu Beginn des Überholmanövers bis auf eine Wa- genlänge bei einem Überholweg von gerade einmal 189 bis 247 m schlicht nicht glaubhaft (so zu Recht auch die Vorinstanz, act. B.1, E. 2.1.7).

E. 7.1

Mit der Berufungserklärung vom 22. Oktober 2022 hat der Beschuldigte ebenfalls den Kosten- und Entschädigungspunkt des vorinstanzlichen Urteils an- gefochten und die Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Staates bean-

E. 7.2

Nach Art. 426 Abs. 1 StPO trägt die beschuldigte Person die Verfahrens- kosten, wenn sie verurteilt wird. Der Beschuldigte ist mit seinem Antrag, er sei vom Vorwurf der groben

Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 34 Abs. 4 sowie Art. 35 Abs. 2 und 3 SVG freizusprechen, vollumfänglich unterlegen. Bei diesem Verfahrensausgang ist die Kostenregelung der Vorinstanz zu bestätigen und es sind die Verfahrenskosten in Höhe von CHF 7'020.00 (CHF 2'020.00 Untersuchungskosten [act. E.3] und CHF 5'000.00 Gerichtsgebühren) dem Beschuldigten aufzuerlegen.

E. 7.3

Die Kosten des Berufungsverfahrens tragen die Parteien gemäss Art. 428 Abs. 1 StPO nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens. Die Kosten des vorliegenden Berufungsverfahrens von insgesamt CHF 4'000.00 gehen infolge vollumfänglichen Unterliegens des Beschuldigten zu seinen Lasten. Eine Parteidenschädigung wird bei diesem Ausgang des Verfahrens nicht ausgerichtet.

E. 8

/ 20 Beschuldigte ausführen, er sei zwar mit 65 km/h auf das vorausfahrende Fahrzeug von G._____ aufgefahren. Das bedeute aber nicht bzw. sei damit nicht erstellt, dass G._____ zu Beginn des Überholmanövers ebenfalls mit 65 km/h gefahren sei. Schliesslich sei das vorgängig zum Überholmanöver erforderliche Heranfahren an das vorausfahrende Fahrzeug nur mit einer höheren Geschwindigkeit als jener des vorausfahrenden Fahrzeugs möglich. Die im Privatgutachten mit 65 km/h angegebene Anfangsgeschwindigkeit sei aus praktischen Gründen so gewählt worden. Daraus könne sicherlich nicht abgeleitet werden, dass eine Anfangsgeschwindigkeit von G._____ ohne diesbezügliche Aussagen der Beteiligten als erstellt gelten könne (act. H.1, Ziff. 5).

E. 9

/ 20 ferner in Abrede, während des Überholmanövers beschleunigt zu haben, zumal es ja auf eine Kurve zugegangen sei und die Fahrzeuge vor ihm eher langsamer geworden seien. Es könne sein, dass die Vordermänner aus diesem Grund ein wenig abgebremst hätten (StA act. 5, Frage 2; 27, Fragen 4 ff.). Der Beschuldigte hingegen sagte aus, G._____ sei mit 90 km/h gefahren, da er gleich schnell wie er gefahren sei (StA act. 27, Frage 18). Wiederholt hat der Beschuldigte vorgebracht, der Überholte habe während seines Überholmanövers ebenfalls auf 90 km/h beschleunigt (dazu bereits E. 2.5.3 hiervor; StA act. 4, Frage 1, 2 und StA act. 27, Frage 13, 18, 23).

E. 10

/ 20 wa ausgeführt, dass gemäss Messungen aus der Fachliteratur mit dem Jaguar I-Pace in diesem Geschwindigkeitsbereich Beschleunigungen von 4 bis 5 m/s² möglich seien. Dass dieser aus der nicht näher bezeichneten Fachliteratur entnommene mögliche Beschleunigungswert auch für das konkrete Fahrzeug des Beschuldigten gilt, kann damit nicht ohne weiteres gesagt werden. Die Vorinstanz ist nicht in Willkür verfallen, indem sie nicht auf die technischen Berechnungen des Privatgutachtens abgestellt hat. Mit Blick auf die teilweise fehlende Nachvollziehbarkeit einzelner der dem Privatgutachten des Beschuldigten zugrunde gelegten Werte, die zudem zu seinen Gunsten lauten, hat die Vorinstanz zu Recht nicht auf die Berechnungen der DTC abgestellt. Diese taugen mit anderen Worten nicht zum Beweis, dass G._____ ebenfalls auf 90 km/h beschleunigt hat. Darauf deuten auch keine anderweitigen Anhaltspunkte hin. Vielmehr ist auf die glaubhafte Angabe von G._____ abzustellen, wonach dieser bis auf eine Endgeschwindigkeit von maximal 80 km/h beschleunigt hat. Der allgemeinen Lebenserfahrung entspricht, dass Automobilisten auf einem Streckenabschnitt wie dem vorliegenden – einer rund 378 m

langen, in eine Rechtskurve mündenden Geraden – zu Beginn beschleunigen und vor der Kurve wieder abbremsen. Die auf die Gerade folgende Rechtskurve antizipierend und sich auf den Strassenverlauf fokussierend, hat G._____ nicht damit rechnen müssen, dass ihn jemand an dieser Stelle überholen würde. So erklärte dieser auch, vom Überholmanöver des A._____ überrascht worden zu sein (StA act. 5, Fragen 1 und 4). Die von G._____ veranlasste Beschleunigung auf 80 km/h gereicht ihm – selbst wenn sie nach Beginn des Überholmanövers erfolgt ist – nicht zum Vorwurf.

E. 11

/ 20 be er dem Beschuldigten verunmöglicht, sich derart weit zurückfallen zu lassen, um wieder einscheren zu können. Es habe zudem eine gewisse Zeit gebraucht, bis der Beschuldigte überhaupt gemerkt habe, dass der Überholte unbeirrt weiter beschleunigt habe und ihn nicht habe einbiegen lassen wollen. Danach hätte er vor einem Zurückfallen-Lassen die Verkehrslage darauf prüfen müssen, ob denn überhaupt Raum für ein Einbiegen hinter dem Überholten bestehe, und zwar dann von der Position im vorderen Drittel des überholten Fahrzeuges. Das sei im tatsächlich erfolgten Manöver nicht möglich gewesen, wobei G._____ die Ursache dafür gesetzt habe, indem er den Beschuldigten zu einem abrupten Einbiegen gezwungen habe. Der gegenteilige Nachweis obliege der Anklage. In Anwendung des Grundsatzes in dubio pro reo sei allerdings für den Beschuldigten nicht vom Gegenteil auszugehen. Der Beschuldigte macht geltend, die Vorinstanz habe den Grundsatz in dubio pro reo diesbezüglich zu Unrecht nicht angewandt. Selbst wenn ein Wiedereinbiegen hinter dem Fahrzeug von G._____ möglich gewesen wäre, stelle sich die Frage, ob dies dem Beschuldigten überhaupt habe zugemutet werden können. Er habe auf den Verkehr vor sich achten müssen, gleichzeitig habe sich G._____ leicht versetzt hinter ihm befunden, beinahe auf gleicher Höhe. Damit sei das Sichtfeld gegen hinten nicht frei gewesen. Innerhalb von Sekundenbruchteilen habe der Beschuldigte in dieser unmöglichen Situation entscheiden müssen, wie er sich richtig zu verhalten habe. Ein Vorwurf, er hätte sich nicht richtig verhalten, könne dem Beschuldigten in dieser Situation nicht gemacht werden (act. H.1, Ziff. 12).

E. 12

/ 20 nahme mit dem Beschuldigten (StA act. 27, Fragen 1 und 8). Der Beschuldigte stellte in Abrede, dass es bei Beendigung des Überholmanövers Gegenverkehr hatte (act. H.3, Frage 13; RG act. 6, Frage 9; StA act. 27, Frage 33). Da nebst diesen gegensätzlichen Aussagen aus den Akten keine Hinweise auf das Bestehen von Gegenverkehr bei Abschluss des Überholmanövers hindeuten, hat dies als nicht erstellt zu gelten. 3. Rechtliches 3.1. Verletzung von Art. 35 Abs. 2 SVG 3.1.1. Dem Beschuldigten wird vorgeworfen, durch die Vornahme eines nicht verkehrsregelkonformen Überholmanövers Art. 35 Abs. 2 SVG verletzt zu haben. Für das Überholen setzt Art. 35 Abs. 2 SVG voraus, dass der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Frei ist der nötige Raum, wenn er frei von Hindernissen ist und mit dem Auftauchen von solchen auch nicht gerechnet werden muss (vgl. René Schaffhauser, Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Aufl., Bern 2002, N 722). In der Länge umfasst der für das Überholmanöver nötige Raum diejenige Strecke, welche der überholende Fahrzeugführer mit seinem Fahrzeug bis zum abgeschlossenen Wiedereinbiegen vor das überholte Fahrzeug zurücklegt. Hinzu kommt gemäss konstanter Rechtsprechung des Bundesgerichts die Strecke, die ein entgegenkommendes Fahrzeug bis zu jenem Punkt zurücklegt, wo der Überholende die linke Strassenseite freigegeben haben

wird (vgl. BGer 6B_104/2015 v. 20.8.2015 E. 2.2; BGE 121 IV 235 E. 1.b; 109 IV 134 E. 2). Erkennt der Überholende während des Überholmanövers, dass er es nicht gefahrlos zu Ende fahren kann, so ist er verpflichtet, das Manöver abubrechen und sich hinter dem zu Überholenden in den Verkehr einzuordnen (BGer 6B_1209/2013 v. 26.6.2014 E. 1.1.1). Der Fahrzeugführer muss sich in dem Moment, da er mit seinem Überholmanöver beginnt, vergewissern, dass die gesetzlichen Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Wer keine Gewissheit hat, bevor er das Überholmanöver einleitet, gefahrlos vor dem Ende des für ihn sichtbaren Raums wieder einbiegen zu können und mithin das Manöver einfach "en se fiant à sa bonne étoile" einleitet, verletzt Art. 35 Abs. 2 SVG (vgl. BGE 129 IV 155 E. 3.2.1; 121 IV 235 E. 1.b; 105 IV 336 E. 2; PKG 1997 Nr. 24; Schaffhauser, a.a.O., N 551). Der Überholende darf das Manöver nicht so knapp bemessen, dass er nur haarscharf vor Ende des freien Raumes noch wiedereinbiegen kann. Er muss einen so grossen Sicherheitsabstand einhalten, dass der Entgegenkommende sich nicht in nachvollziehbarer Weise veranlasst sieht, zu bremsen, denn dies käme einer Behinderung des Gegenverkehrs gleich (Stefan Maeder, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler

E. 13

/ 20 Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, N 35 zu Art. 35 SVG). Wie das Kantonsgericht bereits wiederholt ausgeführt hat, muss zwischen dem Wiedereinbiegen des überholenden Fahrzeugs und dem Kreuzen mit einem allfällig entgegenkommenden Fahrzeug eine Sicherheitszeit von mindestens zwei Sekunden bestehen (so etwa KGer GR SK1 18 40 v. 3.3.2021 E. 4.2; SK1 14 8 v. 11.6.2014 E. 13 m.w.H.; Jürg Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung, Davos 1999, S. 84; vgl. auch BGer 6B_104/2015 v. 20.8.2015 E. 2.4). Es wird somit verlangt, dass zwischen dem Zeitpunkt des Wiedereinbiegens nach dem Überholmanöver und dem Kreuzen eines (allfällig) entgegenkommenden Fahrzeuges eine gewisse Sicherheitsmarge bestehen muss, damit nicht die Gefahr droht, dass der (allfällig) entgegengefahrende Fahrzeuglenker sich aufgrund einer drohenden Frontalkollision falsch verhalten und dadurch einen Unfall verursachen könnte. Das überholende Fahrzeug muss somit bereits während zwei Sekunden auf dem rechten Fahrstreifen wieder eingespurt sein, bevor es mit dem entgegenkommenden Fahrzeug kreuzt. Die während zwei Sekunden zu befahrende Strecke der Sicherheitszeit ist aufgrund der jeweiligen Geschwindigkeiten für jedes der beteiligten Fahrzeuge individuell zu berechnen. Dabei sind nach der Rechtsprechung für das entgegenkommende Fahrzeug ausserorts grundsätzlich 90 km/h zu veranschlagen (BGer 6B_104/2015 v. 20.8.2015 E. 2.4; BGE 118 IV 277 E. 5b). 3.1.2. Die vorinstanzliche Berechnung der im vorliegenden Fall für die sichere Durchführung des Überholmanövers benötigten Strecke von 594 m (nämlich 247 m für das Überholmanöver zuzüglich 247 m für die Strecke, welches in der gleichen Zeit ein entgegenkommendes Fahrzeug benötigt, sowie 100 m für beide Fahrzeuge in Anwendung der 2 Sekundenregel) ist nicht zu beanstanden, weshalb darauf verwiesen werden kann (Art. 82 Abs. 4 StPO; act. B.1, E. 3.5 f.). Bei der festgestellten überblickbaren Sichtdistanz von 378.8 m (StA act. 2, Fotos 1 und 2) resultiert ein erhebliches Sichtmanko von 214 m. Ein etwas geringeres Sichtmanko von 98.8 m ergibt sich nach der zutreffenden Berechnung der Vorinstanz, wenn ein Überholweg gemäss Voruntersuchung der DTC (StA act. 30) von nur 189.4 m zugrunde gelegt würde (act. B.1, E. 3.6). Das verkehrstechnische Kurzgutachten der DTC (StA act. 33) geht von einem noch kürzeren Überholweg von 139.4 m aus. Zuzüglich einer Sicherheitsmarge von 50 m (= 189.4 m) für das überholende und ein potentiell entgegenkommendes Fahrzeug würde sich eine erforderliche Sichtweite von insgesamt genau 378.8 m ergeben (StA act. 33, S. 5).

Diese Berechnungen des Privatgutachtens hat die Vorinstanz zu Recht nicht berücksichtigt, denn die Strecke von 139.4 m umfasst nur einen Teil des Überholwegs; sie beginnt erst ab dem Punkt, wo das Manöver noch hätte abgebrochen werden können. Abzustellen ist gemäss der konstanten Rechtsprechung allerdings auf die

E. 14

/ 20 (gesamte) für den Überholvorgang benötigte Strecke (siehe oben, E. 3.1). Es leuchtet nicht ein und wird vom Beschuldigten auch nicht überzeugend vorgebracht, weshalb in Abweichung zur ständigen Rechtsprechung für die Errechnung der notwendigen Sichtweite in casu nur der Überholweg ab dem Punkt des letzten möglichen Abbruchs des Manövers massgeblich sein soll. 3.1.3. Im Ergebnis ist die Vorinstanz zu Recht zum Schluss gekommen, dass der Beschuldigte das Überholmanöver nicht mit der Gewissheit einleiten konnte, vor dem Ende des für ihn sichtbaren Raums gefahrlos wieder einbiegen zu können. Indem er das Manöver trotzdem einleitete, dieses trotz Möglichkeit nicht abbrach und stattdessen vor dem Überholten auf die rechte Fahrspur einschwenkte, verletzte er Art. 35 Abs. 2 SVG. 3.2. Verletzung von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 10 Abs. 2 SVG 3.2.1. In Art. 34 Abs. 4 SVG ist geregelt, dass gegenüber allen Strassenbenützern ein ausreichender Abstand zu wahren ist, namentlich beim Überholen. Nach dem Überholen hat der Fahrzeugführer wieder einzubiegen, sobald für den überholten Strassenbenützer keine Gefahr mehr besteht (Art. 10 Abs. 2 SVG). Genannte Bestimmungen verletzt also, wer beim Abschluss des Überholmanövers zu nahe vor dem Überholten wieder nach rechts einbiegt. Grundsätzlich, das heisst bei Tag und auf einer trockenen sowie ebenen Strasse, gilt zwischen zwei Personwagen ein Abstand von halb so viel Metern, wie die Geschwindigkeit in Kilometern beträgt (sprich "1/2-Tacho"), für das Wiedereinbiegen vor dem Überholten als genügend (BGE 104 IV 192, E. 2.b). Bei Art. 34 Abs. 4 SVG handelt es sich zudem um ein formelles Delikt. Der Tatbestand ist unabhängig davon erfüllt, ob der Verstoß eine Gefährdung oder gar einen Unfall bewirkt (Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl., Zürich 2015, N 66 zu Art. 34 SVG). Vorliegend wurde der erforderliche Abstand vom Beschuldigten fraglos deutlich unterschritten, ansonsten es nicht zu einer Kollision gekommen wäre. Folgerichtig hat sich der Berufungskläger der Verletzung von Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 10 Abs. 2 VRV schuldig gemacht (vgl. act. B.1, E. 3.2). 3.2.2. Da es im Strafrecht keine Verschuldenskompensation gibt, hat ein allfälliges Mitverschulden eines anderen Verkehrsteilnehmers – sei dieses gar überwiegend – keine Auswirkungen auf die Strafbarkeit nach Art. 35 Abs. 2 und Art. 34 Abs. 4 SVG (Weissenberger, a.a.O., N 38 zu Art. 35 SVG sowie N 66 zu Art. 34 SVG). An der Strafbarkeit des eigenen Verhaltens ändert sich nichts, wenn man sich auf das verkehrsregelwidrige Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer beruft (so BGer

E. 15

/ 20 6B_92/2015 v. 27.5.2015 E. 1.5). Selbst wenn der mehrfach vom Beschuldigten gegenüber G._____ erhobene Nötigungsvorwurf zutreffend wäre, das heisst dieser als Überholter während des Überholmanövers in Verletzung von Art. 35 Abs. 7 SVG beschleunigt hätte, ändert das an Strafbarkeit des Beschuldigten nichts. Unbegründet ist folglich das Vorbringen des Beschuldigten (act. H.1, Ziff. 8), wonach die Vorinstanz in Wahrung des Grundsatzes in dubio pro reo hätte prüfen müssen, von wem bei der Streifkollision die Gefährdung ausgegangen ist. 3.3. Verletzung von Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV Vom Beschuldigten nicht bestritten wird die ihm vorgeworfene Verletzung der Ver-

kehrsregeln gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV in Verbindung mit Art. 90 Abs. 1 SVG durch Überschreitung der ausserhalb von Ortschaften geltenden allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 10 km/h (act. A.2, Ziff. I.2.2). 4. Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 SVG)

E. 16

/ 20 objektiv grobe Verkehrsregelverletzung bejaht das Bundesgericht in der Regel, wenn ein Fahrzeuglenker überholt, obschon er aufgrund einer eingeschränkten Sicht nach vorne oder anderer Umstände wie dichten Kolonnenverkehr nicht sicher sein kann, ohne Behinderung bzw. Gefährdung des überholten und der entgegenkommenden Fahrzeuge wieder einbiegen zu können (BGE 121 IV 235 E. 1b; KGer GR SK1 18 10 v. 24.7.2018 E. 8.2.1; Weissenberger, a.a.O., N 92 zu Art. 90 SVG m.w.H.; Gerhard Fiolka, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, N 84 zu Art. 90 SVG). Für das Überholmanöver hätte der Berufungskläger eine Sichtweite von 478.8 m benötigt, verfügte effektiv aber nur über eine solche von 378.8 m. Der Eintritt einer konkreten Gefährdung des Gegenverkehrs durch das Sichtmanko lag damit ausgesprochen nahe, womit, entsprechend der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, eine erhöhte abstrakte Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer durch das Überholmanöver des Beschuldigten herbeigeführt wurde.

E. 17

/ 20 gegenüber fremden Rechtsgütern. Dieses kann auch in einem blossen (momentanen) Nichtbedenken der Gefährdung fremder Interessen bestehen (statt vieler BGE 131 IV 133 E. 3.2).

E. 18

/ 20 die wirtschaftlichen Verhältnisse des Beschuldigten nach dem erstinstanzlichen Urteil verbessert.

E. 19

/ 20 tragt (act. A.2, Ziff. I./1, I./2./3). Gestützt auf Art. 408 und Art. 428 Abs. 3 StPO hat das Berufungsgericht von Amtes wegen auch über den von der Vorinstanz getroffenen Entscheid bezüglich Tragung der Verfahrenskosten zu befinden.

E. 20

/ 20

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