Urteilskopf

104 IV 110

29. Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 12. Mai 1978 i.S. Polizeirichteramt der Stadt Zürich gegen M.
Regeste (de):
1. Art. 36 Abs. 1 SVG. Pflicht zum Einspuren und Pflicht, gemäss der bei Erreichen der Verzweigung benutzten Einspurbahn weiterzufahren (Erw. 3).

2. Art. 49 Abs. 3 SSV. Grüne Pfeile in Lichtsignalen erteilen den Benützern der betreffenden Spur die verpflichtende Weisung, in Pfeilrichtung weiterzufahren (Erw. 4).

3. Art. 36 Abs. 1, Art. 44 SVG. Ein Spurwechsel ist nur zulässig, wo Fahrstreifen nicht durch Sicherheitslinien getrennt sind, längstens aber bis zum Rande einer Verzweigung bzw. bis zu einem dort markierten Haltebalken (Erw. 2 und 6).

Regeste (fr):
1. Art. 36 al. 1 LCR. Devoir d'opérer une présélection et devoir de suivre la direction indiquée par la voie choisie, une fois parvenu à l'intersection (consid. 3).

2. Art. 49 al. 3 OSR. Les flèches vertes des signaux lumineux signifient aux usagers se trouvant sur la voie de présélection correspondante l'obligation de poursuivre leur route dans la direction indiquée (consid. 4).

3. Art. 36 al. 1, art. 44 LCR. Un changement de présélection n'est admissible que si les voies ne sont pas limitées par des lignes de sécurité mais au plus tard avant la limite de l'intersection, le cas échéant jusqu'à la ligne d'arrêt (consid. 2 et 6).

Regesto (it):
1. Art. 36 cpv. 1 LCS. Obbligo di preselezione e obbligo di seguire, una volta raggiunta l'intersezione, la direzione indicata nella corsia di preselezione scelta (consid. 3).

2. Art. 49 cpv. 3 OSS. Le frecce verdi dei segnali luminosi fanno obbligo agli utenti che si trovano sulla corsia di preselezione corrispondente di proseguire la loro marcia nella direzione indicata (consid. 4).

3. Art. 36 cpv. 1, art. 44 LCS. È consentito di cambiare la corsia di preselezione soltanto se le corsie non sono separate da linee di sicurezza e, in ogni caso, non oltre il limite dell'intersezione o, laddove esista, la linea di arresto (consid. 2, 6).

Sachverhalt ab Seite 111

A.- a) M. fuhr am 15. August 1976, um 16.30 Uhr, mit seinem Taxi auf der Weststrasse in Zürich stadteinwärts. An der Verzweigung Weststrasse/Kalkbreitestrasse hielt er sein Fahrzeug wegen Rotlichtes vor dem Haltebalken des mittleren Fahrstreifens an. b) Die Weststrasse weist vor der Kreuzung mit der Kalkbreitestras-

se in Richtung Stadtzentrum drei durch Leitlinien getrennte Fahrstreifen auf, die in Fahrtrichtung gesehen mit Richtungspfeilen markiert sind. Die linke Spur ist für die nach links abbiegenden Fahrzeuge bestimmt, die mittlere und die rechte Spur für Geradeausfahrt, die rechte Spur auch für Rechtsabbieger. Eine Fahrbahn für den Gegenverkehr ist nicht vorhanden (Einbahnstrasse). Vor der Kreuzung befindet sich ein Fussgängerstreifen. An dessen der Kreuzung abgewandter Seite quert ein Haltebalken die Strasse.
Der Verkehr auf der Kreuzung wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Über der Fahrbahu hängen Ampeln für die mittlere und die rechte Spur. Rechts über dem Trottoir befindet sich etwas niedriger eine Wiederholung der über dem rechten Fahrstreifen hängenden Ampel. Für den linken Fahrstreifen ist kein Licht über der Fahrbahn selbst angebracht, sondern eine tiefer befestigte Ampel über dem linken Trottoir. Alle Verkehrslichter zeigen bei Rot und Grün Richtungspfeile entsprechend den Markierungen der Einspurstreifen. Die Ampeln haben gleichzeitig Rotlicht. Grünlicht erscheint zuerst für die Streifen in der Mitte und rechts, ca 2 1/2 Sekunden später auch für die Linksabbiegespur. c) Während M. auf dem mittleren Geradeausstreifen vor dem Rotlicht wartete, forderte ihn sein Fahrgast auf, nach links

in die Kalkbreitestrasse zu fahren. Als die Verkehrslichter auf grün schalteten, bog M. von der Geradeausspur her nach links ab. Dabei setzte er sich vor die in der Linksabbiegespur befindlichen Fahrzeuge, die dann hinter ihm in die Kalkbreitestrasse gelangten. Knapp vor dem Abbiegen betätigte er den linken Blinker.

B.- Das Polizeirichteramt der Stadt Zürich verurteilte M. wegen Übertretung von Art. 27 Abs. 1 und 39 Abs. 1 SVG zu einer Busse von Fr. 70.-. Der Einzelrichter des Bezirkes Zürich sprach ihn frei. Das Obergericht wies am 16. Februar 1978 die Nichtigkeitsbeschwerde des Polizeirichteramtes Zürich ab.

C.- Mit der eidgenössischen Nichtigkeitsbeschwerde beantragt das Polizeirichteramt Rückweisung der Sache an das Obergericht zur Bestrafung des M. Dieser beantragt Abweisung der Beschwerde.

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

2. Sind auf einer Strasse durch Leitlinien mehrere Fahrstreifen (Art. 1 Abs. 5 VRV) markiert, dann darf sie der Fahrzeugführer (nur) wechseln, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährdet (Art. 44 Abs. 1 SVG). Die Leitlinien dürfen mit der gebotenen Vorsicht überfahren werden (Art. 52 Abs. 3 SSV). Das schweizerische Verkehrsrecht verpflichtet die Fahrzeugführer nicht, die einmal gewählte Spur womöglich beizubehalten. Vielmehr sind die allgemeinen Verkehrsregeln (Rechtsfahren, links Überholen, Einspuren usw.) zu beachten. Um ihnen zu genügen, ist nötigenfalls über Leitlinien hinweg die Spur zu wechseln. Werden die Fahrstreifen dagegen durch Sicherheitslinien (Art. 52 Abs. 1 SSV) getrennt, so ist ein Spurwechsel auch dann unzulässig, wenn niemand gefährdet wird. Diese Regeln gelten für alle Fahrstreifen, also auch für Einspurstreifen.

3. a) Unter der Herrschaft des MFG galt das Gebot des Rechtsfahrens auch bei der Annäherung an Verzweigungen, unabhängig von der weiteren Fahrtrichtung. Diese Regel entsprach den Verkehrsverhältnissen bei Erlass des MFG: Spärlicher

Motorfahrzeugverkehr auf schmalen Strassen mit ungesicherten Randstreifen. Das SVG trug den Veränderungen im Verkehr Rechnung. Art. 36 Abs. 1 SVG verlangt vom Fahrzeugführer, bei der Annäherung an eine Verzweigung einzuspuren; nach links, falls er links abbiegen will, nach rechts, wenn er nach rechts abzubiegen beabsichtigt. Geradeaus darf grundsätzlich auf der ganzen Fahrbahn gefahren werden, sofern nichts anderes signalisiert ist. (Alle diese Bemerkungen beziehen sich auf den Verkehr in einer Verkehrsrichtung, ohne Berücksichtigung des dem Gegenverkehr dienenden Teiles der Strasse). Die Pflicht zum Einspuren gilt allgemein, nicht nur auf breiten Strassen mit oder ohne markierte Fahrstreifen (Art. 13 VRV). Sinn dieser Regelung ist es, die Verkehrsströme rechtzeitig vor Verzweigungen zu entflechten. Damit wird vor allem die Gefahr von Kollisionen auf der Verzweigung gemindert. Angesichts verschieden stark belegter und durch unterschiedliche Hindernisse beeinträchtigter Fahrspuren erhöht das Einspuren ferner die Flüssigkeit des Verkehrs. Wichtig ist vor allem die Trennung der Linksabbieger vom übrigen Verkehr, weil sie oft wegen des Gegenverkehrs an der Verzweigung warten müssen und bei Beachtung der Einspurregeln die übrigen Verkehrsströme ungehindert rechts an ihnen vorbeiziehen können.
Um den angestrebten Zweck zu erreichen, muss rechtzeitig eingespurt werden. Anderseits würde zu frühes Einspuren das Gebot des Rechtsfahrens verletzen und das Linksüberholen verunmöglichen. Der geeignete Ort hängt von den konkreten Gegebenheiten ab und kann nicht allzu eng festgelegt werden (BGE 94 IV 123 E. 2, BGE 95 IV 82). b) Aus der Vorschrift des Art. 36 Abs. 1 SVG, vor Verzweigungen einzuspuren, und aus dem damit verfolgten Zweck ergibt sich unausweichlich die Pflicht, gemäss der bei Erreichen der Verzweigung benutzten Einspurbahn weiterzufahren. Es wäre unvorstellbar, dass der Gesetzgeber zur Vermeidung von Kollisionen auf Verzweigungen allen Fahrzeuglenkern vorschriebe, entsprechend der später beabsichtigten Richtung einzuspuren, um auf der Verzweigung selbst dann aber wieder eine völlige Durchmischung zu gestatten, indem es der Laune der Strassenbenützer überlassen bliebe, z.B. aus der Linksabbiegespur in die Geradeaus- oder Rechtsabbiegespur hinüberzuwechseln

und umgekehrt. Die Einspurpflicht würde dadurch völlig entwertet. c) Sind mehrere Einspurstreifen vorhanden, so lässt sich beim Fehlen entsprechender Markierungen nicht allgemein sagen, ob die äussersten Streifen nur den Abbiegern oder auch dem Geradeausverkehr dienen und ob eventuell mehrspurig abgebogen bzw. geradeaus gefahren werden darf. Erfordernisse und Möglichkeiten richten sich nach den konkreten Verhältnissen. Der Fahrer darf jedenfalls von der äusseren Spur aus in die betreffende Richtung abbiegen; im übrigen hat er nach pflichtgemässer Überlegung zu handeln. Zur Vermeidung von Unklarheiten und zur Erreichung einer einheitlichen Verkehrsordnung werden die Einspurstreifen bei bedeutenderen Verzweigungen regelmässig durch Einspurpfeile auf der Fahrbahn gekennzeichnet (Signal Nr. 406). Solche Bodenpfeile sind keine blossen Hinweise, sondern verpflichten den Fahrzeuglenker (BGE 98 IV 283 f.). Wer in die durch den Pfeil angegebene Richtung fahren will, muss diese Einspurbahn benützen. Wer in einen solchen Streifen eingespurt hat, muss darauf bleiben und in der durch den Pfeil angegebenen Richtung weiterfahren. Der Verteidiger bestreitet allerdings allgemein den zwingenden Charakter von Markierungen. Er setzt sich aber weder mit dem zitierten Urteil auseinander noch mit den unbestreitbar zwingenden Vorschriften von Art. 52 Abs. 1, 3, 4; 53 Abs. 1; 54 Abs. 2 SSV usw. Da der Beginn der Einspurstrecke nicht eindeutig feststeht, gelegentlich die zutreffende Spur nicht sofort erkannt wird und da schliesslich ein Spurwechsel durch bereits auf der angestrebten Spur verkehrende Fahrzeuge verzögert werden kann, ist das Einspuren auch nach Beginn der Pfeilmarkierungen noch solange zulässig, als die Spuren durch eine Leitlinie und nicht durch eine Sicherheitslinie getrennt sind. Eingespurt werden kann begrifflich nur bis zum Rande der Verzweigung bzw. bis zu einem dort markierten Haltebalken, handelt es sich doch dabei gemäss Art. 36 Abs. 1 SVG um die Vorbereitung der Weiterfahrt auf der Verzweigung. Ein "Spurwechsel" jenseits des Haltebalkens auf der Verzweigung selbst ist undenkbar; vielmehr handelt es sich

dabei um ein unzulässiges Befahren der Verzweigung entgegen der beim Einspuren gewählten Richtung. War die Spur durch einen Richtungspfeil

markiert, liegt in einem solchen Verhalten auch eine Verletzung der aus dieser Markierung fliessenden Verpflichtung.

4. Umstritten ist im vorliegenden Fall die Bedeutung der grünen Pfeile in Signalampeln. Nach Auffassung des Beschwerdeführers handelt es sich dabei um eine verpflichtende Weisung an die Benützer der betreffenden Spur, in Pfeilrichtung weiterzufahren. Vorinstanz und Verteidigung sehen darin lediglich eine Erlaubnis zur Weiterfahrt in der angegebenen Richtung, wobei es dem Fahrzeugführer freistehen soll, unabhängig von seinem Standort eingangs der Kreuzung in irgendeine Richtung zu fahren, für die grüne Pfeile leuchten.
Art. 49 Abs. 3 SSV sagt, dass grüne Pfeile in Leuchtsignalen den Verkehr in der angegebenen Richtung gestatten. Die Pfeile erteilen somit zwar die Erlaubnis zur Weiterfahrt, aber nur in der angegebenen Richtung, woraus mittelbar die Pflicht folgt, die Fahrt in der Pfeilrichtung fortzusetzen. Runde Lichtsignale gelten an einer Verzweigung für den gesamten aus der betreffenden Strasse kommenden Verkehr, unabhängig von der weiteren Fahrtrichtung. Diese verbreitete Art von Signalen genügt somit, wenn nur Halt und Fahrt geregelt werden sollen, nicht aber die Richtung der einzelnen Fahrströme. Sind jedoch markierte Einspurstreifen vorhanden und ist für jeden oder einzelne dieser Streifen eine gesonderte Ampel mit Leuchtpfeilen angebracht, so kann das nur den Sinn einer optischen Weiterführung verpflichtender Einspurpfeile haben. Die Ampeln regeln dann den Verkehr für die betreffenden Fahrspuren und zeigen die Richtung, die von den einzelnen Fahrzeugen eingehalten werden muss. Wollte man mit der Vorinstanz den Richtungspfeilen solcher Ampeln die verpflichtende Wirkung absprechen, so wäre nicht einzusehen, wozu bei übereinstimmenden Phasen überhaupt Pfeile verwendet werden, statt den Verkehr generell mit rundem Grün- und Rotlicht zu steuern. Aber auch dort, wo nur eine Phase einer Fahrtrichtung verkürzt ist (wie im vorliegenden Fall), würde es genügen, hiefür Lichtsignale mit Richtungspfeilen anzubringen, im übrigen aber runde Signale ohne Pfeile zu verwenden. Dass auch diese anderen Signale mit Richtungspfeilen versehen wurden, zeigt, dass diesen eine besondere Bedeutung zukommen muss. Das Anbringen getrennter, mit Richtungspfeilen versehener Ampeln für einzelne Fahrstreifen erleichtert zudem das Einspuren

auf grössere Distanz, besonders wenn die Bodenmarkierungen durch vorausfahrende Fahrzeuge oder Schnee verdeckt sind. Auch unter diesem Gesichtspunkt wäre es widersinnig, die Weiterfahrt auf der Verzweigung entgegen der jeweils angezeigten Pfeilrichtung zuzulassen.

5. Die Regelung in der Bundesrepublik Deutschland entspricht der geschilderten Rechtslage in der Schweiz. Die Strassenverkehrsordnung sagt zum Einspurzeichen 297 (identisch mit Signal Nr. 406 SSV) in § 41 III Ziff. 5 Abs. 2: "Sind zwischen den Pfeilen Leitlinien oder Fahrstreifenbegrenzungen markiert, so schreiben die Pfeile die Fahrtrichtung auf der folgenden Kreuzung oder Einmündung vor". In der Begründung zu dieser Regelung heisst es: "Wenn sie (die Pfeile) zwischen Leitlinien oder Fahrstreifenbegrenzungen angebracht sind, die die einzelnen Fahrstreifen für die gleiche Richtung markieren, enthalten sie das Gebot über das Verhalten an der nächsten Kreuzung oder Einmündung. Gerade dort darf der durch die Markierung bis dahin geordnete Verkehr keinesfalls durcheinandergeraten... Der Text folgt einer Weltregel (Art. 28 Abs. 1 Satz 3 des Weltabkommens

über Strassenverkehrszeichen)" (JAGUSCH, Strassenverkehrsrecht, 23. Aufl., StVO § 41 Rz 184 und 241). Zur Bedeutung des grünen Pfeils in Lichtsignalen sagt § 37 StVO: "Nur in der Richtung des Pfeiles ist der Verkehr freigegeben." Die Praxis hat daraus analog den Ausführungen in Erwägung 4 abgeleitet: "Der grüne Pfeil erlaubt die Weiterfahrt nur in der angezeigten Richtung und untersagt sie in anderen Richtungen, auch wenn Abbiege- und Geradeausspur noch weiter nebeneinander herlaufen" (JAGUSCH, a.a.O., StVO § 37 Rz 47). Damit stimmt auch überein der Entwurf einer Verordnung über Europäische Verkehrszeichen, ausgearbeitet von der World Touring and Automobile Organisation, der in Art. 94 Ziff. 1.3 sagt: "Das grüne Lichtzeichen (Lichtsignal) kann auch die Form eines oder mehrerer Pfeile haben; es bedeutet dann "Freie Fahrt" nur in Richtung der Pfeile unter Ausschluss aller anderen Richtungen." Auch im Hinblick auf den intensiven Tourismus empfiehlt sich eine Auslegung des SVG, die mit den Verkehrsregeln im Ausland möglichst übereinstimmt.

6. Der Kassationshof führte in BGE 98 IV 284 aus, es komme vor, dass vor allem ortsunkundige Fahrer erst unmittelbar

vor der Kreuzung bemerken, dass sie sich über die einzuschlagende Fahrtrichtung geirrt haben. Wer in diesem Fall seinen Entschluss ändere, sei nicht zu bestrafen, müsse aber auf alle übrigen Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen. Die Vorinstanz stützt sich auf diese Erwägung. Der Beschwerdegegner habe seine Absicht erst geändert, als sein Fahrgast ihn an der Kreuzung zur Richtungsänderung aufforderte. Er habe keine Sorgfaltspflicht verletzt. a) Die zitierte Erwägung ist richtig, bedarf aber der Präzisierung. Erkennt oder deutet ein Fahrzeugführer, insbesondere der Ortsunkundige, die Einspurmarkierungen nicht rechtzeitig, so trifft ihn kein Vorwurf der Verkehrsregelverletzung, wenn er später einspurt, als dies normalerweise richtig wäre. Es soll vermieden werden, dass zeitraubende und lästige Irrfahrten entstehen. Zulässig ist der Spurwechsel jedoch auch für solche Fahrer nur im Bereich von Leitlinien und längstens bis zum Haltebalken bzw. zum Rande der Verzweigung selber. Sind die Fahrstreifen durch Sicherheitslinien getrennt oder hat das Fahrzeug die Kreuzung bereits erreicht, so muss der Fahrer gemäss seiner Spur weiterfahren und darf die Richtung nicht mehr ändern. Das gilt insbesondere dort, wo eine Richtung durch Einspurpfeile auf der Strasse und/oder Richtungspfeile in den Ampeln vorgeschrieben ist. b) Weder die Vorinstanz noch der Beschwerdegegner behaupten, dieser sei ortsunkundig. Das wäre bei einem seit Jahren in Zürich und Umgebung tätigen Taxifahrer und auf der vielbefahrenen Strasse auch unglaubwürdig. Falsches Einspuren an dieser Kreuzung bedeutete für den Beschwerdegegner keine beschwerliche Irrfahrt, sondern nur einen kurzen Umweg um den nächsten Häuserblock, und für den Fahrgast einen unbedeutenden Mehraufwand an Zeit und Geld. Der Beschwerdegegner hat sich über die Einspurstreifen und die Fahrtrichtungen keineswegs geirrt. Er fuhr auf der Mittelspur, um die Kreuzung geradeaus zu überqueren. Die Aufforderung des Passagiers war für ihn ebensowenig eine Rechtfertigung zu einem verkehrswidrigen Verhalten, wie wenn es sich links um eine verbotene Strasse gehandelt hätte. Anders entscheiden würde dazu führen, jede im letzten Augenblick getroffene Änderung der beabsichtigten Route anerkennen zu müssen, auch wenn es sich um Privatautos handelt.

Der Beschwerdegegner hat nicht unmittelbar vor der Kreuzung in die Abbiegespur hinübergewechselt, wie dies im zitierten Entscheid des Bundesgerichts als vertretbar erklärt wurde. Erst nachdem er aus der Geradeausspur kommend über den Haltebalken gefahren war, bog er auf der Verzweigung nach links ab. Ob der Beschwerdegegner dabei genügend Rücksicht auf die übrigen Strassenbenützer genommen hat, braucht nicht geprüft zu werden, erscheint aber mindestens zweifelhaft. Es steht fest, dass er sich den korrekt eingespurten Linksabbiegern vor die Nase setzte und ihnen voraus nach links abbog.

c) Aus der erwähnten Erwägung des Kassationshofs kann daher nichts zugunsten des Beschwerdegegners abgeleitet werden.

7. In der Beschwerdeantwort wird die Meinung vertreten, bei besonderer Vorsicht sei es unter Umständen zulässig, "vom allgemeinen Verkehrsstrom abweichende Manöver durchzuführen". Wenn der Verteidiger damit zum Ausdruck bringen will, Verkehrsregeln dürften verletzt werden, falls niemand gefährdet werde, so ist diese Auffassung unhaltbar. Mit solcher Begründung könnten in verkehrsarmen Zeiten Rotlichtsignale, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Sicherheitslinien usw. missachtet werden. Auch die vom Beschwerdegegner begangene Verkehrsregelverletzung wird nicht dadurch ungeschehen gemacht, dass keine Kollision erfolgte.

8. Der Beschwerdegegner hat die Einspurregeln mehrfach verletzt. Er fuhr in der Mittelspur von drei Einspurstreifen nicht geradeaus, sondern nach links. Er missachtete dabei die verbindliche Weisung der Richtungspfeile der Bodenmarkierung. Er missachtete ferner die Weisung der Lichtsignalanlage, deren grüner Pfeil für die Mittelspur ausschliesslich Geradeausfahrt gestattete. Er hat damit Art. 27 Abs. 1, 36 Abs. 1 SVG, 49 Abs. 3 und 53 Abs. 1 SSV verletzt.

Dispositiv

Demnach erkennt das Bundesgericht:
Die Nichtigkeitsbeschwerde wird gutgeheissen, der Beschluss des Obergerichts des Kantons Zürich vom 16. Februar 1978 aufgehoben und die Sache zur Bestrafung des Beschwerdegegners an die Vorinstanz zurückgewiesen.