Urteilskopf

95 IV 84

22. Urteil des Kassationshofes vom 18. August 1969 i.S Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich gegen Huber.
Regeste (de):
Überholen.

1. Art. 35 Abs. 1 und 2 SVG. Im Sinne des Gesetzes überholt ein Fahrer, wenn er einem andern Fahrzeug, das sich vor ihm in gleicher Richtung, aber langsamer bewegt, links oder rechts vorfährt (Erw. 1).

2. Art. 8 Abs. 3 und 36 Abs. 5 VR V. Auf der Autobahn ist das Rechtsüberholen auch dann verboten, wenn der Vorausfahrende den linken Fahrstreifen nicht freigibt (Erw. 2).

3. Art. 90Ziff. 2 SVG. Fall einer groben Missachtung des Verbotes, rechts zu überholen (Erw. 3).

Regeste (fr):
Dépassement.

1. Art. 35 al. 1 et 2 LCR. Il y a dépassement au sens de la loi lorsqu'un conducteur double, par la droite ou par la gauche, un véhicule qui circule devant lui et dans la même direction, mais plus lentement (consid. 1).

2. Art. 8 al. 3 et 36 al. 5 OCR. Sur les autoroutes, le dépassement par la droite est aussi interdit lorsque celui qui circule devant l'autre ne libère pas la voie de gauche (consid. 2).

3. Art. 90 ch. 2 LCR Violation grave de l'interdiction de dépasser par la droite (consid. 3).

Regesto (it):
Sorpasso.

1. Art. 35 cpv. 1 e 2 LCStr. C'è sorpasso ai sensi della legge quando un conducente supera, sulla sinistra o sulla destra, un veicolo che procede davanti a lui nella stessa direzione, ma più lentamente (consid. 1).

2. Art. 8 cpv. 3 e 36 cpv. 5 OCStr. Sulle autostrade, il sorpasso a destra è pure vietato quando il conducente che circola davanti non libera la corsia di sinistra (consid. 2).

3. Art. 90 num. 2 LCStr. Violazione grave del divieto di sorpassare a destra (consid. 3).

Sachverhalt ab Seite 84

BGE 95 IV 84 S. 84

A.- Der 30jährige Peter Huber fuhr am 13. Februar 1968 bei einbrechender Dämmerung mit seinem Personenwagen "Volvo" auf der Autobahn N 3 von Horgen Richtung Zürich. Er schloss rasch zu einem "Peugeot"-Personenwagen auf, der,

vom 64jährigen Jakob Siegwart geführt, zum Überholen eines Lastzuges ansetzte. Huber folgte ihm in der Absicht, beide Fahrzeuge in einem Zuge zu überholen. Auf der Höhe des Lastzuges gab er Siegwart mit den Scheinwerfern Lichtsignale, um ihn zur Freigabe des linken Fahrstreifens zu veranlassen; er will die Signale noch zwei- oder dreimal wiederholt haben, ohne dass Siegwart die linke Spur verliess. Huber bog daraufhin vor dem Lastzug auf die rechte Spur ein und fuhr dem "Peugeot"-Wagen im Augenblick, als Siegwart wieder einschwenken wollte, rechts vor. Siegwart erstattete gegen Huber Strafanzeige. Er erklärte, er sei schon vor Horgen mit der dort signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/Std gefahren und habe diese auch beim Überholen des Lastzuges beibehalten. Huber bestritt, vor oder während des Überholmanövers eine höhere Geschwindigkeit gehabt zu haben; er hielt der Anzeige zudem entgegen, Siegwart sei hartnäckig links gefahren und habe ihm die linke Spur nicht freigegeben. Laut seinen ersten Aussagen war Huber zwischen 100 und 150, nach den spätern Angaben zwischen 100 und 250 m vom Lastwagen entfernt, als er dem "Peugeot"-Wagen rechts vorfuhr.

B.- Beide Personenwagenführer wurden der groben Verletzung von Verkehrsregeln angeklagt, Huber weil er den "Peugeot" rechts überholt, Siegwart weil er die Fahrt trotz dem unmittelbar folgenden "Volvo" mit links gestelltem Blinker auf der linken Spur fortgesetzt habe. Das Bezirksgericht Horgen erklärte Huber am 18. September 1968 im Sinne der Anklage schuldig und verurteilte ihn in Anwendung von Art. 90 Ziff. 2 SVG zu 600 Franken Busse. Siegwart sprach es frei. Das Bezirksgericht nahm an, Siegwart habe beim Überholen des Lastzuges wohl übervorsichtig gehandelt; es sei aber in keiner Weise erwiesen, dass er den Angeklagten Huber vor dem Wiedereinbiegen habe behindern wollen.

C.- Auf Berufung des Verurteilten sprach das Obergericht des Kantons Zürich Huber am 27. März 1969 ebenfalls frei. Das Obergericht begründet den Freispruch vor allem damit, Überholen im Sinne des SVG bedeute stets ein Ausschwenken und Wiedereinbiegen in der Absicht, ein auf gleicher Fahrbahn langsamer fahrendes Fahrzeug hinter sich zu lassen; dadurch unterscheide sich das Überholen vom blossen Vorbeifahren.

Der Angeklagte Huber sei vor dem "Peugeot" nicht wieder auf die linke Spur eingeschwenkt; er habe somit nicht überholt, sondern sei bloss im Sinne von Art. 8 Abs. 3 VRV, der auch für den Verkehr auf der Autobahn gelte, an einem andern Fahrzeug vorbeigefahren. Die Anwendung dieser Bestimmung auf den Autobahnverkehr habe keine besonderen Gefahren zur Folge, da der Führer gemäss Art. 44 Abs. 1 SVG den Fahrstreifen nur wechseln dürfe, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährde. Das Vorbeifahren rechts an einem andern Fahrzeuge müsse daher auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen immer dann gestattet sein, wenn es zu keiner Störung des Verkehrs Anlass gebe. Einzig diese Auslegung werde dem Art. 8 Abs. 3 VRV für den Verkehr auf Autobahnen gerecht.

D.- Die Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich führt Nichtigkeitsbeschwerde mit dem Antrag, das Urteil des Obergerichts aufzuheben und die Sache zur Bestrafung des Angeklagten Huber nach Art. 90 Ziff. 2 SVG an die Vorinstanz zurückzuweisen.

E.- Huber beantragt, die Beschwerde abzuweisen.

Erwägungen

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. Das Überholen im Sinne des Strassenverkehrsrechtes setzt entgegen der Auffassung des Obergerichts nicht voraus, dass der Führer vor dem Vorfahren ausbiege und nachher wieder einschwenke. Gewiss beginnt der Überholvorgang in der Regel mit dem Ausbiegen und endet mit dem Wiedereinschwenken; diese Bewegungen gehören jedoch nicht notwendig zum Begriff des Überholens. Das Überholen besteht darin, dass ein Fahrzeug einem andern, das sich vor ihm in gleicher Richtung, aber langsamer bewegt, links oder rechts vorfährt. Ein Überholen liegt daher z.B. schon vor, wenn ein Fahrzeug einem andern, das nach links eingespurt hat, rechts vorfährt, also weder auszubiegen noch wieder einzuschwenken braucht. Das Gesetz spricht diesfalls denn auch selber von Überholen (Art. 35 Abs. 6 SVG). Ebenso überholt, wer von links her auf eine Strasse einbiegt und dort einem andern vorfährt, ohne vorher hinter ihm angeschlossen zu haben, oder wer nach dem Vorfahren vorschriftswidrig links bleibt. Dieser Begriff des Überholens lag schon dem alten Recht zugrunde, und das neue hat daran nichts geändert (s. Komm. STREBEL, N. 21 zu Art. 26 MFG; Komm. BADERTSCHER/SCHLEGEL

zum SVG, 2. Auflage, S. 103). Eine Änderung ist insbesondere nicht darin zu erblicken, dass in Art. 8 Abs. 3 VRV bloss von Vorbeifahren die Rede ist. Diesem Ausdruck, den das neue Recht sonst vor allem für das Umfahren von Hindernissen verwendet (Art. 35 Abs. 2 SVG, Art. 7 Abs. 3, 19 Abs. 3 und 37 Abs. 2 VRV), kommt neben dem Begriff Überholen keine selbständige Bedeutung zu; das erhellt am besten aus den romanischen Texten, wo er sehr verschieden wiedergegeben wird. Übrigens galten die Regeln über das Überholen unter der Herrschaft des MFG sinngemäss auch für das Vorbeifahren an Hindernissen (BGE 76 IV 132Erw. 2), und das neue Recht macht in Art. 35 Abs. 2 SVG die Zulässigkeit dieser beiden Verkehrsvorgänge von den gleichen Voraussetzungen abhängig. Indem Huber dem "Peugeot"-Wagen rechts vorfuhr, hat er daher ein anderes Fahrzeug im Sinne des Gesetzes überholt.

2. Die Verkehrsordnung beruht insbesondere auf den Geboten, dass rechts zu fahren und links zu überholen ist (Art. 34 Abs. 1 und 35 Abs. 1 SVG). Diesen beiden Grundregeln entspricht, dass der Führer auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen, ausser beim Überholen, Einspuren und beim Fahren in parallelen Kolonnen, den äussersten Streifen rechts benützen muss (Art. 8 Abs. 1 VRV) und dass er nach dem Überholen wieder einzubiegen hat, sobald für den überholten Strassenbenützer keine Gefahr mehr besteht (Art. 10 Abs. 2 VRV). Diese Ordnung gilt auch auf Autobahnen und Autostrassen, soweit der Bundesrat für sie nicht gestützt auf Art. 43 Abs. 3 SVG besondere Regeln erlassen hat. Die Vorinstanz ist nicht der Meinung, der Bundesrat habe für das Überholen auf Autobahnen besondere Bestimmungen aufgestellt; sie glaubt den Art. 8 Abs. 3 und 36 Abs. 5 VRV aber gleichwohl entnehmen zu können, dass das Rechtsüberholen (ohne Ausschwenken und Wiedereinbiegen) auf Autobahnen grundsätzlich gestattet sei.
a) Nach Art. 36 Abs. 5 Satz 2 VRV ist auf Autobahnen und Autostrassen das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen verboten. Der Umkehrschluss aus dieser Bestimmung würde in der Tat ergeben, dass auf Autobahnen und Autostrassen das ohne Spurwechsel vollzogene Rechtsüberholen erlaubt sei. Eine derart verkappte Regelung einer so wichtigen Frage widerspräche indes schon den Anforderungen, die an eine klare Verkehrsordnung gestellt werden müssen. Wie in BGE 93 IV 121 ausgeführt worden ist, war nach der Entstehungsgeschichte

der Verordnung eine so einschneidende Abweichung von der gesetzlichen Regelung zudem gar nicht beabsichtigt, da man in Art. 36 Abs. 5 VRV bloss allgemeine Regeln wiederholen wollte. Diesfalls hätte man auf die Wiederholung freilich besser verzichtet, erwecken Satz 2 und 3 der Bestimmung doch eher den Eindruck einer Sonderregelung. Entscheidend ist indes, dass sie in Wirklichkeit nicht als solche erlassen wurden, sondern nur allgemein geltende Vorschriften noch besonders hervorheben sollten. Art. 8 Abs. 3 VRV sodann hat keineswegs den allgemeinen Sinn, auf den sein Wortlaut schliessen liesse (BGE 94 IV 126). Gewiss sind Autobahnen "Strassen mit mehreren Fahrstreifen". Sie weisen für jede der beiden Richtungen getrennte Fahrbahnen auf, die in der Regel, wie das bei der Autobahn N 3 der Fall ist, in zwei Fahrstreifen unterteilt sind. Auch sind unter Fahrstreifen entgegen der Auffassung der Staatsanwaltschaft markierte Fahrspuren überhaupt, nicht nur Einspurstrecken zu verstehen, die als solche gekennzeichnet sind. Der Begriff der Fahrspur ist lediglich weiter als derjenige des Fahrstreifens, was in den Verordnungen freilich nicht klar zum Ausdruck kommt (vgl. insbes. Art. 1 Abs 5, 11 Abs. 1 und 13 Abs. 2 VRV, Art. 52 Abs. 2 und 3 sowie Art. 53 Abs. 1 SSV). Das blosse Vorhandensein mehrerer Fahrstreifen berechtigt einen Fahrer jedoch nicht, ein auf dem linken Streifen in gleicher Richtung verkehrendes Fahrzeug rechtsseits zu überholen. Wollte man der gegenteiligen Auffassung des Obergerichts folgen, so müsste auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen das Linksfahren ebenso allgemein erlaubt sein. Damit aber würde die gesetzliche Ordnung, wonach Fahrzeuge grundsätzlich rechts fahren müssen und nur links überholen dürfen, in ihr Gegenteil verkehrt. Das widerspräche zudem dem Sinn und Zweck der in Art. 8 Abs. 1 und 3 VRV enthaltenen Ausführungsvorschriften. Aus dem Vergleich dieser Vorschriften erhellt, dass das Rechtsüberholen nur erlaubt sein kann, wo gleichzeitig dem zu Überholenden das Linksfahren gestattet oder vorgeschrieben ist, der Rechtsüberholende also annehmen kann, der Linksfahrende werde seine Fahrtrichtung beibehalten. Das ist insbesondere der Fall beim Fahren in parallelen Kolonnen. Doppelkolonnen können und dürfen sich bei dichtem Verkehr und genügendem Raum (Art. 8 Abs. 2 VRV) vor allem in Städten bilden. Diesfalls darf die rechte Kolonne an

der linken vorbeifahren, wenn diese vorübergehend langsamer fährt oder ins Stocken gerät. Das liegt im Interesse des Verkehrsabflusses und bedeutet bei dem naturgemäss eher langsamen Kolonnenverkehr keine besondere Gefahr. Zulässig ist das Rechtsüberholen ferner, wenn das langsamere Fahrzeug oder die langsamere Kolonne zum Abbiegen nach links eingespurt hat (Art. 35 Abs. 6 SVG). Andere Ausnahmen von der gesetzlichen Regelung können den Abs. 1 und 3 von Art. 8 VRV vernünftigerweise nicht entnommen werden. b) Auf Autobahnen das Gebot des Linksüberholens zu lockern, wäre entgegen der Auffassung der Vorinstanz auch nicht zu verantworten. Mit Rücksicht auf die hohen Geschwindigkeiten, mit denen Autobahnen befahren werden, ist auf solchen Strassen schon das Wechseln des Fahrstreifens zum Linksüberholen mit erheblichen Gefahren verbunden, zumal oft unvorsichtig ausgeschwenkt und unnütz überholt wird. Diese Gefahren würden aber in nicht zu rechtfertigender Weise erhöht, wenn ein Fahrer ein langsameres Fahrzeug auf dem rechten Streifen links und ein solches auf dem linken Streifen rechts überholen dürfte, wie das hier geschehen ist. Wieso solche Schlängelfahrten dem Verkehr auf Autobahnen gerecht werden sollen, ist nicht zu verstehen, sind sie doch sehr geeignet, Unsicherheit und Verwirrung zu schaffen. Der Linksüberholende müsste jederzeit damit rechnen, beim Wiedereinschwenken gestört zu werden, und der Rechtsüberholende hätte keine Gewähr dafür, dass der Linksfahrende nicht plötzlich wieder vor ihm nach rechts einbiegen werde. Die Vorinstanz meint freilich, die besondere Vorsichtspflicht treffe in solchen Fällen den Führer, der den Streifen wechseln wolle, also den Vordermann. Gewiss muss auch der Fahrer, der nach dem Überholen wieder nach rechts einschwenken will, auf nachfolgende Fahrzeuge Rücksicht nehmen. Die Beobachtung nach hinten ist ihm aber nur beschränkt möglich.

Um ihm das Wiedereinbiegen zu erleichtern, darf der Überholte die Geschwindigkeit denn auch nicht erhöhen (Art. 35 Abs. 7 Satz 2 SVG). Umso unverständlicher wäre es, wenn einem andern Fahrer gestattet würde, sich vor den Überholten zu setzen, um das zu tun, was diesem ausdrücklich verboten ist. Zu bedenken ist ferner, dass der Verkehr in hohem Masse an klaren und einfachen Regeln interessiert ist, die Beachtung wichtiger Grundregeln aber ins freie Ermessen des einzelnen

Fahrers gestellt würde, wenn auf Autobahnen nicht nur links, sondern auch rechts überholt werden dürfte. Auch liegt auf der Hand, dass von dieser Möglichkeit vor allem verwegene Fahrer Gebrauch machen würden. Ein pflichtbewusster Fahrer sieht davon schon aus eigenem Interesse ab. Die allgemeinen Gebote, rechts zu fahren und nur links zu überholen, müssen auf Autobahnen umso strenger gelten, als hier Umstände, die auf andern Strassen Ausnahmen rechtfertigen, weitgehend entfallen. Wenn ein Fahrer, wie das Obergericht einwendet, mit seinem Wagen auf der Überholspur stecken bleibt und ein anderer, der sich plötzlich in eine gefährliche Lage versetzt sieht, zur Vermeidung eines Unfalles auf die rechte Spur ausweicht, so kann sich dieser zu seiner Rechtfertigung auf Notstand (Art. 34 StGB) berufen. Es verhält sich hier nicht anders als bei Übertretung anderer Verkehrsregeln (vgl.BGE 61 I 432,BGE 63 I 59, BGE 83 IV 84; ferner NOLL, ZStR 1964 S. 179/180). Dagegen berechtigt der Umstand, dass ein Fahrer mit dem Wiedereinschwenken zögert oder übermässig lange auf der Überholspur verbleibt, einen andern Führer nicht, sich seinerseits über die Verkehrsordnung hinwegzusetzen. Das Rechtsüberholen ist auch dann verboten, wenn der Vordermann nicht ausweicht, sondern im gleichen Zuge noch weitere Fahrzeuge überholen will (vgl. das vom Eidg. Justiz- und Polizeidepartement herausgegebene Handbuch der Verkehrsregeln, R. 106 am Ende sowie die Abbildung zu R. 105). Schlängelfahrten unter solchen Umständen wären besonders gefährlich. c) Die Schweiz stünde übrigens mit der vom Obergericht befürworteten Regelung offensichtlich allein da, was für den internationalen Verkehr höchst unerwünscht wäre. In der Deutschen Bundesrepublik, die auf diesem Gebiet viel Erfahrung hat, ist das Rechtsüberholen auf der Autobahn grundsätzlich verboten. Das gilt auch für den Fall, dass auf der Überholspur eine Kolonne und rechts nur einzelne Fahrzeuge verkehren. Ausnahmen sind nur zugelassen, wenn auf beiden Fahrstreifen Kolonnenverkehr herrscht und selbst dann ist das Rechtsüberholen nur innerhalb eng gezogener Grenzen gestattet (Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Strafsachen, Bd. 12 S. 258, sowie dessen Beschluss vom 3. Mai 1968, abgedruckt in der Zeitschrift "Deutsches Autorecht" 1968 S. 248). Die belgische, französische und italienische Strassenverkehrsordnung nehmen Autobahnen und Autostrassen vom Gebot

des Linksüberholens ebenfalls nicht aus (Belgien: VAN ROYE, Le code de la circulation, Nr. 906, 917, 920 und 921; Frankreich: BEDOUR, Précis des accidents d'automobile, S. 21, 22 und 90; Italien: CIGOLINI, La responsabilità dalla circolazione stradale, S. 466, 467, 468 und 490). Auch der Entwurf einer europäischen Strassenverkehrsordnung enthält unter den Sonderregeln, die für den Verkehr auf Autobahnen gelten (Art. 42 ff.) keine vom Gebot des Linksüberholens (Art. 21) abweichende Sonderbestimmung.

3. Auf welche Entfernung vom überholten Fahrzeug ein Fahrer wieder nach rechts einzubiegen hat, ist eine Rechtsfrage, deren Beurteilung vor allem von den Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeuge abhängt. Je grösser der Unterschied dieser Geschwindigkeiten ist, desto kleiner der Überholweg, und umgekehrt. Das angefochtene Urteil enthält keine Angaben über die Geschwindigkeit des Lastzuges und des "Peugeot". Siegwart, der angeblich mit 100 km/Std überholte, erklärte seine Fahrweise damit, dass er bloss solange auf dem linken

Streifen habe bleiben wollen, bis die beiden Lichter des Lastzuges im Rückspiegel seines Wagens auftauchten; als er dann zum Wiedereinbiegen angesetzt habe, sei plötzlich der "Volvo" rechts an ihm vorbeigefahren. Die Vorinstanz hält gleichwohl dafür, dass Siegwart viel zu lange auf der Überholspur geblieben sei. Wie es sich damit genau verhält, kann indes offen bleiben, da dem Angeklagten Huber der Vorwurf der groben Verletzung einer wichtigen Verkehrsregel selbst dann nicht erspart bleibt, wenn Siegwart die Überholspur zu lange für sich beansprucht haben sollte. Huber hat spätestens auf der Höhe des Lastzuges damit begonnen, Siegwart mit den Scheinwerfern zur Freigabe der linken Spur zu veranlassen. Schon das zeigt, wie sehr er nach vorne drängte. In 100 m Entfernung vom Lastwagen wechselte er sodann die Spur, aber nicht, wie das Obergericht ihm zugute hält, weil er pflichtgemäss einbiegen wollte, sondern um die Geschwindigkeit weiter zu erhöhen und den "Peugeot" rechts zu überholen. Solches Gebaren verdient keine Nachsicht. Huber hatte keinerlei Gewähr dafür, dass Siegwart ihn durchlassen werde; er musste im Gegenteil jederzeit mit dessen Wiedereinbiegen rechnen. Dies gilt umsomehr, als er ihn dazu aufforderte und ihm durch das wiederholte Blinken die Beobachtung nach hinten erschwerte. Dass der "Peugeot" immer

noch mit links gestelltem Blinker fuhr, änderte an der Gefahr, die Huber heraufbeschwor, nichts. Das konnte nur heissen, Siegwart betrachte das Überholen noch nicht als abgeschlossen, nicht aber, er werde Huber die rechte Spur zur Durchfahrt freihalten. Durch seine verwegene Fahrweise hat er Siegwart in hohem Masse gefährdet und die Gefährdung zumindest eventualvorsätzlich herbeigeführt. Sein Verschulden lässt sich ebenfalls nicht verharmlosen. Huber hat nach eigenen Aussagen in der Untersuchung genau gewusst, dass das Rechtsüberholen auf Autobahnen verboten ist. Er hat somit nicht bloss rücksichtslos und verwegen vorwärtsgedrängt, sondern sich über die wichtige Verkehrsverpflichtung, nur links zu überholen, auch bewusst hinweggesetzt. Für solches Verhalten ist eine Bestrafung nach Art. 90 Ziff. 2 SVG die einzig richtige Sühne.

Dispositiv

Demnach erkennt der Kassationshof:
Die Nichtigkeitsbeschwerde wird gutgeheissen, das Urteil des Obergerichtes des Kantons Zürich vom 27. März 1969 aufgehoben und die Sache zur Bestrafung Hubers nach Art. 90 Ziff. 2 SVG an die Vorinstanz zurückgewiesen.