Urteilskopf

97 IV 42

13. Urteil des Kassationshofes vom 19. Februar 1971 i.S. Jacob gegen Statthalteramt Horgen.
Regeste (de):
Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 21 Abs. 1 und 54 Abs. 3 SSV.

1. Während des Sicherheitshalts in Stopstrassen darf die Front des Fahrzeuges nicht über die weisse Haltelinie hinausragen (Erw. 1 und 2).

2. Vorsichtspflicht des Wartepflichtigen bei der Wegfahrt aus einer unübersichtlichen Stopstrasse (Erw. 1c).

Regeste (fr):
Art. 27 al. 1 LCR, 21 al. 1 et 54 al. 3 OSR.

1. Lors de l'arrêt de sécurité près d'un signal "stop", l'avant du véhicule ne doit pas dépasser la ligne d'arrêt blanche (consid. 1 et 2).

2. Devoir de prudence du conducteur qui repart après l'arrêt près d'un signal "stop", à un débouché sans visibilité (consid. 1c).

Regesto (it):
Art. 27 cpv. 1 LCStr., art. 21 cpv. 1 e 54 cpv. 3 OSStr.

1. All'arresto di sicurezza presso un segnale "stop", il fronte del veicolo non deve oltrepassare la linea d'arresto bianca (consid. 1 e 2).

2. Dovere di prudenza del conducente che riparte dopo l'arresto ad un segnale "stop", in uno sbocco senza visuale (consid. 1c).

Sachverhalt ab Seite 42

A.- Werner Jacob führte am Nachmittag des 4. Mai 1969 in Oberrieden einen Personenwagen (Opel-Commodore) durch die Bindernstrasse, die an der Einmündung in die Alte Landstrasse als Stopstrasse signalisiert ist. Nachdem Jacob seinen Wagen an der Einmündung angehalten hatte, wobei die Vorderräder auf der Stoplinie standen, streifte ein auf der Alten Landstrasse nahe am Stopsack vorbeifahrender Personenwagen

den Opel, dessen Vorderteil ungefähr 40 cm über die Haltelinie hinausragte.

B.- Der Einzelrichter in Strafsachen des Bezirksgerichts Horgen erklärte Jacob, der gegen eine Strafverfügung des Statthalteramtes Horgen Einsprache erhoben hatte, der Übertretung von Art. 27 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 21 Abs. 1 und Art. 54 Abs. 3 SSV (Missachtung der Stoplinie) schuldig und verurteilte ihn zu einer Busse von Fr. 40.-. Die vom Verurteilten gegen dieses Urteil eingereichte kantonale Nichtigkeitsbeschwerde wurde von der I. Strafkammer des Obergerichts des Kantons Zürich am 7. Dezember 1970 abgewiesen.

C.- Jacob führt Nichtigkeitsbeschwerde an das Bundesgericht mit dem Antrag, den Entscheid des Obergerichts aufzuheben und die Sache zur Freisprechung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Erwägungen

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. Nach Art. 21 Abs. 1 SSV ist der Fahrzeugführer verpflichtet, in Stopstrassen vor der Querstrasse einen Sicherheitshalt einzuschalten und den auf der Querstrasse verkehrenden Fahrzeugen den Vortritt zu gewähren. Art. 54 Abs. 3 SSV bestimmt, dass die beim Stopsignal angebrachte weisse Haltelinie anzeigt, wo das Fahrzeug gegebenenfalls angehalten werden muss. a) Richtig ist, dass keine der beiden Bestimmungen ausdrücklich erklärt, ob mit den Vorderrädern oder mit der Front des Fahrzeuges an der Stoplinie anzuhalten ist. Letzteres ergibt sich jedoch aus dem Sinn und Zweck der erwähnten Vorschriften. Mit dem obligatorischen Halt an der Einmündung von Stopstrassen will in den Querstrassen ein möglichst flüssiger und gefahrloser Verkehrsablauf erreicht werden. Zu diesem Zweck schreibt Art. 21 Abs. 1 SSV vor, dass der Sicherheitshalt vor der Querstrasse gemacht werden muss, um zu verhindern, dass Wartepflichtige während des Halts die Fahrbahn der Querstrasse in Anspruch nehmen und den Verkehr der Vortrittsberechtigten stören oder behindern. Soll die Pflicht zum Anhalten vor der Querstrasse den beabsichtigten Zweck erfüllen, so kann dies nur heissen, dass der den Vortrittsberechtigten zustehende Raum frei bleiben muss und haltende Fahrzeuge nicht in die Querstrasse hineinragen dürfen.

Art. 54 Abs. 3 SSV ist nicht anders zu verstehen. Mit der Vorschrift, dass auf Stopstrassen mit Hartbelag die Haltestelle stets durch eine weisse Linie zu kennzeichnen ist, will den Wartepflichtigen deutlich sichtbar gemacht werden, wo die Querstrasse beginnt, um jeden Irrtum auszuschliessen und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse eine klare und gefahrenfreie Verkehrslage zu schaffen. Die Bodenmarkierung hat somit die Bedeutung einer verbindlichen Abgrenzung zwischen Stopstrasse und Querstrasse; sie bestimmt im einzelnen Falle eindeutig die Stelle, die in Art. 21 Abs. 1 SSV allgemein umschrieben wird. Dem Zweck dieser Bestimmung entsprechend kann daher auch die weisse Haltelinie beim Stopsignal nur den Sinn haben, dass sie die Grenze bezeichnet, bis zu der die Front des Fahrzeuges beim Sicherheitshalt vorstossen darf. Die davon abweichende Auffassung des Beschwerdeführers wäre mit dem Gebot der Verkehrssicherheit nicht vereinbar. Dürfte mit den Vorderrädern bis auf die Stoplinie gefahren werden, könnte dies bei den Vortrittsberechtigten den Eindruck erwecken, der Wartepflichtige schalte keinen Halt ein oder breche diesen zur Unzeit ab. Diese Unsicherheit würde noch dadurch erhöht, dass der dem Querverkehr zur Verfügung stehende Raum, wenn er von der jeweiligen Bauart und Länge der wartepflichtigen Fahrzeuge abhinge, unvoraussehbaren Schwankungen unterworfen wäre. b) Der Beschwerdeführer wendet zu Unrecht ein, der Fahrzeuglenker könne die Lage der Vorderräder leicht erkennen, dagegen unmöglich feststellen, wo sich die Vorderkante des Fahrzeuges befinde. Im allgemeinen kann die Vorderkante der Motorhaube vom Führersitz aus ohne Mühe gesehen werden, während die Vorderräder meistens verdeckt sind. Dazu kommt, dass die Beherrschung des Fahrzeuges die Kenntnis seiner Aussenmasse voraussetzt und die Fahrzeugführer bei der Annäherung an Hindernisse, z.B.

beim Kolonnenfahren und Parkieren, häufig die Lage ihrer Wagenfront beurteilen müssen. Es ist daher durchaus möglich, vor der breit eingezeichneten Stoplinie so anzuhalten, dass die Front des Fahrzeuges nicht in die Querstrasse hineinreicht. c) Unzutreffend ist auch der Einwand des Beschwerdeführers, dass der Sicherheitshalt seinen Zweck nur erfülle, wenn der Fahrzeugführer soweit vorfahren dürfe, bis er die Querstrasse in beiden Richtungen überblicken könne. Diese Auffassung

verkennt, dass der Sicherheitshalt in erster Linie die ungehinderte Durchfahrt der Vortrittsberechtigten an der Einmündung der Stopstrasse zu gewährleisten hat; diesem Hauptzweck kommt gegenüber der Forderung nach Übersicht des Wartepflichtigen der Vorrang zu. Nach den vom Eidg. Justiz- und Polizeidepartement genehmigten Richtlinien der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner ist übrigens die Haltelinie grundsätzlich so anzubringen, dass der haltende Strassenbenützer die Querstrasse nach beiden Seiten überblicken kann. Wo dies aus Gründen der örtlichen Verhältnisse aber nicht möglich ist, hat sich der Wartepflichtige auch bei verdeckter Sicht zunächst an die Haltelinie zu halten. Nach dem Sicherheitshalt ist in gleicher Weise vorzugehen wie dann, wenn ein nicht vortrittsberechtigter Führer in einer unübersichtlichen Einmündung in eine Strasse mit Vortrittsrecht einbiegt. Er hat also, wie in BGE 84 IV 112 ausgeführt wurde, sich langsam und vorsichtig bis zur Stelle vorzutasten, wo er die Querstrasse nach beiden Richtungen überblicken und sich schlüssig werden kann, ob es möglich ist, das Einbiegemanöver gefahrlos fortzusetzen, oder ob allenfalls ein zweiter Halt gemacht werden muss, der entgegen der Annahme in BGE 89 IV 143 Erw. 2 nicht immer erforderlich ist.

2. Im vorliegenden Falle genügte nicht, dass der Beschwerdeführer das Stopsignal beachtete und irgend einen Sicherheitshalt einschaltete. Dieser entsprach nicht den Vorschriften der Art. 21 Abs. 1 und 54 Abs. 3 SSV, indem der Wagen des Beschwerdeführers ca. 40 cm über die Stoplinie hinausragte und dadurch das Kreuzen vortrittsberechtigter Fahrzeuge in der Querstrasse behinderte. Der Beschwerdeführer hat sich damit der Widerhandlung gegen Art. 27 Abs. 1 SVG schuldig gemacht, der vorschreibt, dass nebst den Signalen auch dieMarkierungen zu befolgen sind.

Dispositiv

Demnach erkennt der Kassationshof:
Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.