Urteilskopf

98 IV 113

21. Urteil des Kassationshofes vom 21. Januar 1972 i.S. Byland gegen Polizeirichteramt der Stadt Zürich.
Regeste (de):
Art. 14 Abs. 1 VRV.

1. Der Vortrittsbelastete darf, wenn er an einer Kreuzung oder Strasseneinmündung warten muss, bis zur seitlichen Randlinie der dem korrekt fahrenden Vortrittsberechtigten zustehenden Fahrbahn heranfahren (Erw. 1 b).

2. Festlegung der Randlinie bei Kreuzungen und Einmündungen von Strassen gleichbleibender Breite ohne Trottoir (Erw. 1c), mit Trottoir (Erw. 2 b) und bei trichterförmigen Strasseneinmündungen (Erw. 1c und 2 a).

Regeste (fr):
Art. 14 al. 1 OCR.

1. Celui qui doit la priorité peut, lorsqu'il attend à une intersection ou au débouché d'une route, s'avancer jusqu'à l'extrême bord de la voie empruntée par le prioritaire roulant correctement (consid. 1 b).

2. Détermination de cette limite en cas d'intersections ou de débouchés de routes de largeur constante, sans trottoir (consid. 1c), avec trottoir (consid. 2 b), et dans le cas d'un débouché en entonnoir (consid. 1c et 2 a).

Regesto (it):
Art. 14 cpv. 1 OCStr.

1. Mentre attende ad un'intersezione o allo sbocco di un'altra strada, chi è tenuto a dare la precedenza può avanzare fino al ciglio della strada correttamente percorsa dall'avente diritto di precedenza (consid. 1).

2. Determinazione di questo limite in caso d'intersezione o di sbocchi di strade di larghezza costante, senza marciapiedi (consid. 1c), con marciapiedi (consid. 2 b), e nel caso di sbocco a forma d'imbuto (consid. 1c, 2 a).

Sachverhalt ab Seite 113

A.- Rudolf Byland fuhr am 23. Juni 1970 mit seinem PW Renault durch den Seilergraben in Zürich stadteinwärts. Beim Predigerplatz bog er nach links ab. Als von rechts aus der Chorgasse der Volvo des Georg Hefti auftauchte, bremsten beide Fahrzeugführer voll. Dennoch kam es zur Kollision mit erheblichem Sachschaden.

B.- Der Polizeirichter der Stadt Zürich büsste Byland wegen Nichtgewährung des Vortritts im Sinne von Art. 36 Abs. 2 SVG, 14 Abs. 1 VRV und 90 Ziff. 1 SVG mit Fr. 40.-.

Der Einzelrichter in Strafsachen des Bezirks Zürich bestätigte die Bussenverfügung am 3. Februar 1971. Byland erhob kantonale Nichtigkeitsbeschwerde. Sie wurde von der I. Strafkammer des Obergerichts am 15. Oktober 1971 abgewiesen, im wesentlichen mit folgender Begründung: Wie der Einzelrichter aufgrund des polizeilichen Situationsplans feststelle, sei der Wagen des Beschwerdeführers unmittelbar hinter der gedachten Verlängerung des bergseitigen Trottoirrandes der Chorgasse zum Stehen gekommen. Byland sei daher in die dem vortrittsberechtigten Hefti vorbehaltene Schnittfläche der beiden Strassen, wie sie sich aus der trichterförmigen Ausweitung ergebe, eingedrungen. Eine trichterförmige Ausweitung werde durch jegliche Abrundung der Randlinien, auch durch blosse Trottoirrundung gebildet.

C.- Byland führt Nichtigkeitsbeschwerde an das Bundesgericht mit dem Antrag, das Urteil vom 15. Oktober 1971 aufzuheben und die Sache zu seiner Freisprechung an das Obergericht zurückzuweisen. Das Polizeirichteramt Zürich beantragt Abweisung der Beschwerde.

Erwägungen

Der Kassationshofzieht in Erwägung:

1. Unbestritten ist, dass der Beschwerdeführer dem aus der Chorgasse kommenden Hefti gemäss Art. 36 Abs. 2 SVG den Vortritt lassen musste. Streitig ist dagegen die Grenzlinie, bis zu der Byland ohne Verletzung des Vortrittsrechts fahren durfte (Art. 14 Abs. 1 VRV). Die massgebende Verkehrslage ergibt sich aus folgender Planskizze, auf welche die Vorinstanz abgestellt hat. Das Obergericht geht davon aus, die Schnittfläche, auf der einem aus der Chorgassse einbiegenden gegenüber einem vom Seilergraben kommenden Fahrzeug das Vortrittsrecht zustehe, weite sich am Predigerplatz trichterförmig bis zu dem Punkte aus, wo die Trottoirrundung in die gerade Kante des Trottoirs am Predigerplatz übergeht (Punkt A der Skizze). Der Beschwerdeführer bezeichnet als Grenzlinie die Verlängerung der Bordkante des Trottoirs an der Chorgasse. Zu beurteilen ist somit, ob Hefti auf der in der Skizze schraffiert dargestellten Fläche ein Vortrittsrecht zustand, das von Byland durch Einfahrt in diese Fläche verletzt worden ist.

BGE 98 IV 113 S. 115

a) Kreuzt ein Fahrzeug die Bahn eines anderen oder biegt es in sie ein, so entsteht die Gefahr eines Zusammenstosses. Durch geeignete Strassenführung, Signalisierung und die Regeln über das Vortrittsrecht soll eine möglichst klare und einfache Lage geschaffen werden, die ohne Überforderung der Strassenbenützer eine unfallfreie und dabei möglichst unbehinderte Verkehrsabwicklung erlaubt. Soweit der Verkehr bei Verzweigungen gleichwertiger Strassen nicht durch Lichtsignale oder Verkehrspolizei geregelt wird, steht der Vortritt unter gleichwertigen Fahrzeugen dem von rechts Kommenden zu (Art. 36 Abs. 2 SVG). Der Vortrittsbelastete darf den Berechtigten in der Weiterfahrt nicht behindern. Er muss rechtzeitig verlangsamen und nötigenfalls anhalten (Art. 14 Abs. 1 VRV). Das deutsche Recht spricht darum zutreffend vom Wartepflichtigen. b) Die Ausgestaltung des Vortrittsrechts im Einzelfall richtet sich nach dieser allgemeinen Zielsetzung. Für die Kreuzungsfläche, auf der sich das Vortrittsrecht auswirkt, ergibt sich folgendes: Der Vortrittsberechtigte muss seine Fahrt unbehindert fortsetzen können, gleichgültig ob er geradeaus weiterfährt oder abbiegt und ob der Wartepflichtige sich noch in Fahrt befindet

BGE 98 IV 113 S. 116

oder angehalten hat. Da der Berechtigte durch Hindernisse auf der rechten Strassenseite zur Benützung der Strassenmitte gewungen sein kann und überdies bei übersichtlichen Kreuzungen ohne Verletzung des Vortrittsrechts Dritter überholen darf (Art. 35 Abs. 4 SVG), erstreckt sich sein Vortrittsrecht nicht nur auf die rechte Seite der vortrittsberechtigten Strasse (BGE 91 IV 93, BGE 85 IV 84, BGE 80 IV 199). Fährt der Berechtigte auf einer Einbahnstrasse, so ist er vor dem Abbiegen nach links nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, nach links einzuspuren, um nachfolgenden Fahrzeugen die Vorbeifahrt zum Abbiegen nach rechts zu ermöglichen. Der Vortrittsbelastete muss dem Berechtigten die unbehinderte Weiterfahrt ermöglichen. Unter diesem Vorbehalt darf er bis hart an die Einmündung heranfahren, damit sein Fahrzeug von den übrigen Verkehrsteilnehmern gesehen wird und er selbst den Verkehr namentlich auf der vortrittsberechtigten Strasse möglichst gut überblickt; nach Durchfahrt Vortrittsberechtigter sollen der Wartepflichtige und nachfolgende Fahrzeuge ebenfalls möglichst zügig weiterfahren können. Der Wartepflichtige soll also nicht zu weit von der Einmündung entfernt anhalten. Daraus folgt, dass die Kreuzungsfläche durch die seitlichen Randlinien der dem korrekt fahrenden Vortrittsberechtigten zustehenden Fahrbahn begrenzt wird. c) Bei sich gradlinig schneidenden Strassen gleichbleibender Breite ohne Trottoir ergibt sich die Kreuzungsfläche von selbst. Verlaufen die Strassenränder nicht parallel, sondern weitet sich eine Strasse bei der Verzweigung trichterförmig aus, so folgt der Verkehrsfluss dieser Strassenlinie. Hier geht die massgebende Grenzlinie durch den Punkt, an dem sich die Strasse auszuweiten beginnt und damit sichtbar in das Einmündungsgebiet übergeht (BGE 85 IV 87).

2. Das angefochtene Urteil schliesst aus BGE 85 IV 87, die Abrundung der Trottoirecken am Unfallort bilde eine solche trichterförmige Ausweitung. Der Wortlaut der Urteilsbegründung lässt an sich eine solche Auslegung zu. Sie entspricht aber nicht dem wirklichen Sinn des Urteils. a) Dem damals beurteilten Fall lag folgende Situation zugrunde:

Das Bundesgericht kam zum Ergebnis, die Kollisionsstelle liege noch innerhalb des Einmündungsgebietes und nicht bereits jenseits desselben auf der Strasse gegen Eschenbach. Das von Inwil kommende Fahrzeug hätte das Vortrittsrecht des von Emmen Kommenden beachten müssen. Dieses unter der Herrschaft des MFG gefällte Urteil entspricht auch der heutigen Ordnung. Der Wartepflichtige durfte bis zur gestrichelt eingezeichneten Linie vorfahren ohne dadurch das Vortrittsrecht des von Emmen Kommenden zu verletzen. Das Vortrittsrecht erstreckte sich bis zum bezeichneten Grenzpunkt und nicht etwa nur bis zur gedachten Verlängerung des vor der Ausweitung bestehenden Randes der Inwilerstrasse. Der normale Verkehrsstrom folgte der Abrundung, das Einmündungsgebiet erstreckte sich über die ganze Länge der durch die gestrichelte Linie begrenzten Fläche. Indem der Wartepflichtige bei der Kollisionsstelle ohne Rücksicht auf das von Emmen kommende Fahrzeug in die Hauptstrasse einbog, behinderte er den Vortrittsberechtigten. b) Anders liegen die Dinge im Bereich geradliniger Kreuzungen und Einmündungen von Strassen mit parallelen Rändern und Trottoirs, deren Ecken sozusagen immer leicht abgerundet sind, um das Abbiegen nach rechts ohne vorheriges Ausschwenken gegen die Strassenmitte zu ermöglichen. Hier breiten sich die Verkehrsströme nicht aus; sie folgen den Bordkanten und deren Verlängerungen. Das gilt auch für den Unfallort, wo der Predigerplatz vom Seilergraben her als Strasse mit parallelen Seitenlinien verläuft und sich nach Einmündung der Chorgasse gleichmässig fortsetzt. Die Chorgasse ihrerseits verengt sich gegen die Verzweigung

hin und verläuft vor der rechtwinkligen Einmündung in den Predigerplatz, deren Ecken nur kleine Abrundungen

aufweisen, ebenfalls zwischen parallelen Fahrbahnrändern. Von einer Ausweitung mit einem sich ausbreitenden Verkehrsfluss kann nicht die Rede sein. c) Nichts spricht für eine Verpflichtung des Vortrittsbelasteten schon vor der gedachten Verlängerung der Bordkante der vortrittsberechtigten Strasse zu warten, z.B. gemäss Auffassung des Obergerichts auf der Höhe der beginnenden Trottoirrundung (von Punkt A in Skizze 1 ausgehende Linie). Fährt der Vortrittsberechtigte geradeaus oder nach rechts, so bewegt sich sein Fahrzeug ohnhin rechts der Verlängerung der linken Bordkante. Biegt er nach links ab, so hat er die Kurve weit zu nehmen (Art. 13 Abs. 4 VRV). Ein korrekt rechts fahrender und auf der Höhe der Trottoirkante anhaltender Vortrittsbelasteter behindert ihn dabei nicht in der freien Fahrt. Hält der Wartepflichtige schon bei Beginn der Trottoirabrundung, so kann je nach dem Standort des Fahrers und den örtlichen Verhältnissen die Sicht auf die Hauptstrasse erheblich schlechter sein, als wenn er bis zur gedachten Verlängerung des Trottoirrandes vorfährt. Die Verkehrssicherheit wird durch zu frühes Anhalten nicht gefördert, sondern beeinträchtigt. d) Bei unübersichtlichen Einmündungen bietet die Vortrittsregelung nach Art. 36 Abs. 2 SVG oftmals keinen genügenden Schutz. Der Belastete wird dann durch ein Stopsignal verpflichtet, nicht nur den Vortritt zu gewähren, sondern einen Sicherheitshalt einzulegen (Art. 21 SSV; BGE 97 IV 44 /45). Für die Frage bis zu welcher Linie der Haltepflichtige vorfahren darf, gelten die gleichen Überlegungen wie für den Wartepflichtigen. Dementsprechend sieht die Verordnung über die Strassensignalisationen (Anhang 2; 4. Markierungen Nr. 413/414) vor, dass die Haltelinie als Verlängerung der strassenseitigen Trottoirkante der Hauptstrasse anzubringen ist. Der Haltepflichtige darf bis zu dieser Linie vorfahren. Auch hier wird der korrekt in weiter Linkskurve abbiegende Vortrittsberechtigte durch das anhaltende Fahrzeug nicht behindert. Es würde den Anforderungen des Strassenverkehrs und der Logik der Verkehrsregeln widersprechen, wollte man das Vortrittsrecht gegenüber einer Stopstrasse flächenmässig enger umgrenzen als gegenüber einer bloss vortrittsbelasteten Strasse. Nichts würde es rechtfertigen, vom bloss Wartepflichtigen zu

verlangen, beim Herannahen eines Vortrittsberechtigten schon im grösseren Abstand von der Hauptstrasse anzuhalten, als dies dem Benützer einer Stopstrasse vorgeschrieben wird. Auch im deutschen Recht besteht völlige Übereinstimmung zwischen der Haltelinie und der Wartelinie, welche die normale Vortrittsfläche begrenzt, wobei diese Linie etwas abweichend vom schweizerischen Recht verläuft (HELMUT BOOSS, Komm. zur Strassenverkehrsordnung, S. 318 und 359, Zeichen 294 und 341). Zu Unrecht wendet die Vorinstanz ein, für Stopstrassen gelte deshalb eine andere Ordnung, weil dort die Haltelinie signalisiert sei. Auf Strassen ohne Hartbelag braucht die Haltelinie nicht aufgemalt zu werden (Art. 54 Abs. 4 SSV); das Stopsignal genügt. Auch bei Schnee und nach Belagsarbeiten kann sich der Fahrer oftmals nicht nach einer Haltelinie richten. Dennoch ist er berechtigt, nach einem Stopsignal so nahe an die Hauptstrasse heranzufahren, bis die Fahrzeugfront die Verlängerung der Bordkante erreicht. Dasselbe muss auch für den Vortrittsbelasteten gelten. e) Aus dem Gesamten ergibt sich, dass der Wagen des Beschwerdeführers ausserhalb der Vortrittsfläche zum Stehen gekommen ist. Indem die Begründung des angefochtenen Urteils die in der Skizze schraffiert bezeichnete Fläche als Teil der Kreuzungsfläche bezeichnet, verletzt sie Art. 36 Abs. 2 SVG.

3. Daraus folgt nicht, dass der Beschwerdeführer zu Unrecht verurteilt worden ist. Nach den polizeilichen Feststellungen, auf die sich die Vorinstanz stützt, stiess sein Wagen rund 20 cm vor Beginn der Vortrittsfläche mit dem PW Hefti zusammen. Der Polizeirapport umschreibt die entstandenen Schäden wie folgt: Fahrzeug Byland: Ganzer Vorderteil (hauptsächlich rechts) bis zur Frontscheibe eingedrückt. Radaufhängung beschädigt. Fahrzeug Hefti: Linker vorderer Kotflügel eingedrückt. Stossstange und linkes Vorderrad beschädigt. Daraus ergibt sich, dass der Beschwerdeführer beim Aufprall noch mit erheblicher Geschwindigkeit gefahren ist und seinen Wagen nicht etwa durch Vollbremsung noch vor der Wartelinie selbst angehalten hat. Vielmehr wurde er durch den wuchtigen Aufprall auf ein Hindernis, nämlich den Volvo des Hefti, zum Stehen gebracht. Ohne dieses Hindernis wäre er noch erheblich in die Schnittfläche der beiden Strassen hinausgeraten. Der

Beschwerdeführer fuhr demnach so auf die Verzweigung zu, dass er dem von rechts kommenden Hefti den Vortritt nicht zu gewähren vermochte. Hätte Hefti die Kurve vorschriftsgemäss weit genommen, so wären die beiden Autos auf der Schnittfläche zusammengestossen oder es wäre mindestens die Weiterfahrt des Vortrittsberechtigten stark behindert worden. Das genügt zur Annahme einer Verletzung des Vortrittsrechts. Ob der Vortrittsberechtigte durch brüskes Abbremsen oder Ausweichen eine Kollision vermeiden kann oder ob sich eine solche eventuell ausserhalb der Schnittfläche ereignet, ist für die Frage einer Missachtung des Vortritts nicht entscheidend (BGE 85 IV 86).

Dispositiv

Demnach erkennt das Bundesgericht:
Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.