Urteilskopf

99 IV 18

6. Urteil des Kassationshofes vom 18. April 1973 i.S. Locher gegen Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Landschaft.
Regeste (de):
Art. 35 SVG; Kreuzen, Überholen.

Auf einer Strasse, die ihrer Breite nach drei nebeneinanderliegende Fahrspuren zulässt, darf mit der nötigen Vorsicht auch bei Gegenverkehr überholt und die Leitlinie dabei überfahren werden, sofern der Platz für ein ungefährdetes Überholmanöver und Kreuzen ausreicht und keine konkreten Anzeichen bestehen, dass sowohl der zu Überholende als auch ein aus der Gegenrichtung nahender, bereits sichtbarer Strassenbenützer die eingeschlagene korrekte Fahrweise überraschend aufgeben werde.

Regeste (fr):
Art. 35 LCR; croisement, dépasseemnt.

Sur une route dont la largeur permet la circulation sur trois voies, un automobiliste peut, en usant de la prudence nécessaire, effectuer un dépassement et franchir la ligne de direction même en cas de circulation en sens inverse, tant que l'espace disponibleest suffisant pour permettre une manoeuvre de dépassement et un croisement sans danger, et qu'il n'y a pas d'indices concrets que le conducteur à dépasser et un conducteur venant en sens inverse et déjà en vue vont brusquement abandonner leur façon correcte de circuler.

Regesto (it):
Art. 35 LCStr; incrocio, sorpasso.

Su una strada, la cui larghezza consente la circolazione su tre corsie, un automobilista può, usando la necessaria prudenza, effettuare un sorpasso e superare la linea di direzione anche nel caso di circolazione in senso inverso, ritenuto che lo spazio disponibile sia sufficiente per l'esecuzione, senza pericolo, delle manovre di sorpasso e di incrocio e che non esistano indizi concreti per ritenere che il conducente da sorpassare e quello proveniente in senso inverso, già in vista, abbandoneranno bruscamente il loro corretto modo di circolare.

Sachverhalt ab Seite 19

A.- Locher fuhr am 16. Dezember 1971 um 06.55 Uhr bei trockenem Wetter mit dem Personenwagen "Vauxhall" von Zullwil herkommend Richtung Basel. Im Gebiet der Gemeinde Aesch befand er sich als Vierter in einer Wagenkolonne. Nachdem sich im lockeren Gegenverkehr eine grosse Lücke gezeigt hatte, setzte er zum Überholen an. Als er sich auf der Höhe des zu überholenden "VW" des Schmidlin befand, stiess er mit dem in der Gegenrichtung daherfahrenden Personenwagen "Opel" des Kühni zusammen. Der "Vauxhall" wurde nach rechts abgedrängt, kollidierte zunächst seitlich mit dem "VW" und überquerte dann in weitem Bogen die Strasse, wo er am linken Rand zum Stehen kam. Den "Opel" trieb es nach der Kollision mit dem "Vauxhall" auf die Gegenfahrbahn. Dort stiess er frontal gegen den hinter Locher fahrenden Personenwagen des Fluri; er wurde durch den Aufprall auf das Trottoir geworfen und kam auf das Dach zu liegen. Kühni wurde sofort getötet;

Fluri erlitt leichte bis mittelschwere Verletzungen.

B.- Das Strafgericht des Kantons Basel-Landschaft verurteilte Locher am 8. November 1972 wegen fahrlässiger Tötung, fahrlässiger Körperverletzung und grober Verletzung von Verkehrsregeln zu einer Gefängnisstrafe von 6 Monaten sowie einer Busse von Fr. 1000. -. Es gewährte dem Verurteilten für die Freiheitsstrafe den bedingten Strafvollzug und setzte die Probezeit auf 2 Jahre fest. Die gegen diesen Entscheid gerichteten Appellationen von Locher und der Staatsanwaltschaft wies das Obergericht des

Kantons Basel-Landschaft am 20. Februar 1973 ab und bestätigte das erstmstanzliche Urteil.

C.- Locher führt eidg. Nichtigkeitsbeschwerde. Er beantragt Freisprechung von Schuld und Strafe.

D.- Die Staatsanwaltschaft trägt auf Abweisung der Beschwerde an.

Erwägungen

Der Kassationshof zieht in Erwägung:

1. Am Unfallort ist die Strasse eben, gerade und auf ein bis zwei Kilometer Entfernung klar zu überblicken. Die vier ersten Wagen der in Richtung Basel fahrenden Kolonne fuhren mit ca. 70 km/h, hinter ihnen fielen ein Lastwagen und ein Personenwagen langsam zurück. Auf der Strasse befanden sich weder Fussgänger noch Velofahrer. Die Autos fuhren mit Abblendlicht. Die Strasse war zudem durch Lampen, die in Abständen von 40 m angebracht sind, gut ausgeleuchtet. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung bestand am 16. Dezember 1971 nicht. Keines der vor dem Beschwerdeführer fahrenden Automobile hatte den Blinker betätigt oder gegen die Strassenmitte eingespurt. Locher war somit an sich berechtigt, die Kolonne mit ca. 90 km/h zu überholen. Die Vorinstanz macht ihm diesbezüglich mit Recht keinen Vorwurf. Sie legt ihm indes einen Verstoss gegen Art. 35 Abs. 2 SVG zur Last mit der Begründung, er habe trotz Gegenverkehr überholt und dabei mit der linken Seite seines Wagens die Leitlinie um ca. 60 cm überschritten; dadurch sei er ca. 30 cm links von der Strassenmitte gefahren. Das Überholen bei Gegenverkehr sei nur zulässig, wenn der Überholende während des Manövers mit seiner ganzen Wagenbreite auf der rechten Strassenhälfte bleiben könne. Dieser Auffassung kann nicht zugestimmt werden.

2. Das Überholen ist nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird (Art. 35 Abs. 2 SVG). Dabei ist auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf die zu überholenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen, insbesondere durch Einhaltung eines genügenden seitlichen Abstandes (Art. 35 Abs. 3 SVG). Die gleiche Pflicht zur Einhaltung eines ausreichenden seitlichen Abstandes trifft kreuzende Fahrzeuge (Art. 34 Abs. 4 SVG).

Leitlinien dürfen beim Überholen mit der gebotenen Vorsicht überfahren werden (Art. 52 Abs. 3 SSV). Nach diesen Bestimmungen beurteilt sich für die verschiedenen Verkehrslagen die Frage, ob überholt werden darf oder nicht, insbesondere bei Gegenverkehr. a) Erlaubt die Breite einer Strasse das Kreuzen von zwei Fahrzeugen in genügendem seitlichem Abstand, so darf überholt werden, wenn das überholende Fahrzeug ohne Behinderung des überholten und des entgegenkommenden Verkehrsteilnehmers rechtzeitig von der Gegenfahrbahn wieder auf seine eigene Fahrbahn einschwenken kann. Ob der Fahrer rechtzeitig einschwenken kann, bemisst sich nach der verfügbaren freien Strecke und der Geschwindigkeit der beteiligten Fahrzeuge. b) Ist eine Strasse derart breit, dass das überholende Fahrzeug in genügendem seitlichen Abstand ein anderes Fahrzeug überholen kann, ohne die linke Strassenhälfte zu beanspruchen, dann darf auch bei Gegenverkehr überholt werden, solange keine Anzeichen dafür sprechen, dass Fahrzeuge aus der Gegenrichtung ihre eigene Fahrbahn verlassen werden. c) Strassen, die ihrer Breite nach drei nebeneinanderliegende Fahrspuren zulassen, erlauben das gleichzeitige Überholen und Kreuzen. Indes ist auf dreispurig markierten Strassen das Überholen auf dem äussersten linken Streifen untersagt (Art. 11 Abs. 1 VRV). Bewegt sich das zu überholende oder ein entgegenkommendes Fahrzeug nahe der Strassenmitte, dann liegen die Verhältnisse ähnlich, wie im Falle einer zweispurigen Strecke. Der Überholende darf sich nicht in jedem Fall darauf verlassen, dass die übrigen Verkehrsteilnehmer während seines Manövers gegen die Fahrbahnränder ausweichen werden, um ihm den gefahrlosen Abschluss seines Vorhabens zu ermöglichen. Er darf auch nicht mehr zum Überholen ansetzen, wenn ein aus der Gegenrichtung kommendes Fahrzeug bereits in die Strassenmitte fährt, um seinerseits ein vorausfahrendes Fahrzeug zu überholen. d) Im Übrigen gilt in allen diesen Fällen das sogenannte Vertrauensprinzip (Art. 26 Abs. 2 SVG), wonach ein Verkehrsteilnehmer, der sich verkehrsgemäss verhält, damit rechnen kann, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer den Verkehr nicht durch pflichtwidriges Verhalten gefährdet, sofern nicht besondere

Umstände ein solches Verhalten erwarten lassen (BGE 97 IV 127 E. 4 a; 243/244; BGE 96 IV 132 E. 2 mit Hinweisen). Mit anderen Worten, der Überholende darf mangels gegenteiliger Anzeichen daraufvertrauen, dass sowohl der zu Überholende als auch ein aus der Gegenrichtung nahender, bereits sichtbarer Strassenbenützer die eingeschlagene korrekte Fahrweise nicht überraschend aufgeben werde. Auch wo der gefahrlose Ablauf des Überholmanövers vom Verhalten eines noch nicht sichtbaren Verkehrsteilnehmers abhängt, darf sich der Überholende grundsätzlich darauf verlassen, dass dieser sich pflichtgemäss verhalten werde. Beispielsweise wird er bei der Abschätzung des erforderlichen Überholweges nicht mit Fahrzeugen aus der Gegenrichtung rechnen müssen, die mit vorschriftswidriger, weit übersetzter Geschwindigkeit aus der Kurve auftauchen könnten.

3. Entgegen der von der Vorinstanz vertretenen Auffassung ist es für die Frage der Zulässigkeit eines Überholmanövers bedeutungslos, ob die betreffende Strasse mit einer Leitlinie versehen ist oder nicht. In beiden Fällen sind die in Ziff. 2 oben dargelegten Grundsätze gleichermassen anwendbar. Namentlich ist auch auf einer mit einer mittleren Leitlinie markierten Strasse das Überholen rechts der Leitlinie unzulässig, wenn dadurch der Gegenverkehr gefährdet werden könnte (z.B. weil aus der Gegenrichtung ein Lastwagen heranfährt, der in der Strassenmitte von einem Fahrzeug überholt wird); umgekehrt darf mit der nötigen Vorsicht auch bei Gegenverkehr die Leitlinie zum Überholen überfahren werden, sofern der Platz für ein ungefährdetes Überholmanöver und Kreuzen ausreicht und nichts darauf hindeutet, dass ein mitbeteiligter Verkehrsteilnehmer sich verkehrswidrig verhalten werde. Zwingende Bedeutung hat die Leitlinie nur dort, wo Fahrspuren abgegrenzt werden, namentlich gemäss Art. 11 Abs. 1 VRV, Art. 34 Abs. 3, 39 Abs. 1 und 44 SVG. Handelt es sich dagegen um eine Mittellinie auf breiter Strasse, so kommt jener nur die Wirksamkeit einer optischen Führung zu. Sie zeigt dem Verkehrsteilnehmer in erster Linie die Strassenmitte bzw. die Grenze der beiden Hauptverkehrsströme an und erleichtert ihm damit die richtige Lenkung, insbesondere während der Nacht, bei Nebel und starken Niederschlägen. Ferner zeigt sie ihm an, dass er noch nicht mit dem Übergang zu einer Sicherheitslinie

rechnen muss, da diese durch gedrängtere Ausführung angekündigt wird (Art. 52 Abs. 3 SSV). Zu Unrecht beruft sich die Vorinstanz zur Stützung ihrer Begründung auf die unter der Herrschaft des MFG gefällten BGE 82 IV 26 und BGE 87 IV 136. Im ersten Fall erklärte das Bundesgericht das Überholen in einer Kurve auf der rechten Seite einer 4-Spur-Strasse für erlaubt; es äusserte sich nicht zu der Frage, ob auf einer 3-spurigen Strasse gleichzeitig gekreuzt und überholt werden dürfe. Im zweiten Urteil hat der Kassationshof erneut festgestellt, dass ein Überholen auf der rechten Strassenhälfte bei Gegenverkehr erlaubt ist und der Überholende damit rechnen darf, dass der Entgegenkommende, der kein Hindernis vor sich hat, innerhalb seiner eigenen Fahrbahn bleiben und seinerseits einen genügenden Abstand von der Strassenmitte wahren werde. Der Kassationshof hat also nicht etwa erklärt, auf einer für 3 Fahrspuren ausreichend breiten Strasse dürfe bei Gegenverkehr die Strassenmitte nicht zum Überholen benutzt, also auch nicht teilweise über die Leitlinie hinausgefahren werden. Dagegen wird in diesem Urteil mit Recht darauf verwiesen, dass nachts bei ungenügender Beleuchtung oder auf nasser Asphaltstrasse der Fahrzeugführer dazu verleitet wird, in der Nähe der Strassenmitte zu fahren, und dass es unter derartigen Bedingungen oft schwierig ist, die seitlichen Abstände des eigenen und des entgegenkommenden Fahrzeuges im erwünschten Masse unter Kontrolle zu halten. Daher dürfe unter solchen Umständen nicht überholt werden. Diese Auffassung stimmt mit den oben entwickelten Grundsätzen überein.
Anderseits hat das Bundesgericht in BGE 94 IV 119 festgehalten, dass eine 9 m breite Strasse, die nicht durch eine Sicherheitslinie in zwei Hälften geteilt ist, in der Regel ein gleichzeitiges Kreuzen und Überholen gestattet. Das überholende Fahrzeug fährt in einem solchen Fall in der Strassenmitte, während sich überholte und entgegenkommende Fahrzeuge an den rechten Strassenrand zu halten haben (vgl. BGE 94 IV 121 /122).

4. Die von Aesch nach Reinach führende Strasse ist im Bereiche des Unfallortes 10,6 m breit, verläuft gerade und ist auf eine Entfernung von 1-2 km übersichtlich. Ihre Breite überschreitet demnach um 10 cm den vom Bundesrat aufgestellten Grenzwert für die Zulassung von Geschwindigkeiten

über 100 km/h auf 3-Spur-Strassen mit abwechselnder Überholspur. Sie ist als Hauptstrasse gekennzeichnet und weist im fraglichen Bereich keine Einmündungen auf. Die Fahrbahnränder sind abgegrenzt durch das überhöhte Trottoir auf der einen und den überhöhten Randstein auf der anderen Seite. Innerhalb dieser Fahrbahngrenzen verläuft rechts und links als Teil der Fahrbahn je ein mit rotem Belag versehener Streifen von 1,6 m Breite, der ursprünglich für Radfahrer vorgesehen war. Die Fahrzeuge der Richtung Basel fahrenden Kolonne bewegten sich diesem Streifen entlang. Damit war auf der gut beleuchteten Strasse ein genügender seitlicher Abstand zum Strassenrand und allfällig auftauchenden Fussgängern oder Radfahrern eingehalten. Die Leitlinie liegt in Richtung Basel gesehen 30 cm rechts der Strassenmitte, wohl aus Rücksicht auf die jenseits des linken Randsteins verkehrende Strassenbahn, von der die Verkehrsteilnehmer in der Regel einen etwas grösseren Abstand einhalten. Nach den Feststellungen der Vorinstanz wurde keines der überholten Fahrzeuge nach rechts abgedrängt. Der seitliche Abstand zwischen dem überholenden und überholten Personenwagen war genügend gross. Dennoch fuhr das überholende Fahrzeug mit ca. 120 cm seiner Breite rechts der Strassenmitte (ca. 90 cm rechts der Leitlinie) und beanspruchte nur ca. 30 cm (bzw. 60 cm) der Gegenfahrbahn. Somit standen dem entgegenkommenden 1,5 m breiten Wagen des Kühni volle 5 m zur Verfügung. Fuhr er in reichlichem Abstand vom Randstein dem roten Streifen entlang, so blieb zwischen seinem Fahrzeug und demjenigen des Beschwerdeführers ein Kreuzungsabstand von 1,9 m, was durchaus genügte, zumal es sich um den Abstand auf der Fahrerseite beider Fahrzeuge handelte. Kühni war seinerseits verpflichtet, möglichst rechts zu fahren;

er durfte von seiner Fahrbahnhälfte nicht mehr in Anspruch nehmen, als nötig war (Art. 34 Abs. 1 SVG, BGE 94 IV 122). Dass er das Recht hatte, namentlich nachts einen angemessenen Abstand vom rechten Strassenrand einzuhalten (BGE 94 IV 121), gab ihm indes nicht die Befugnis, auf der offenen, beleuchteten, übersichtlichen und völlig freien Strasse bei Gegenverkehr in einem grösseren Abstand als ca. 1,5 m vom rechten Rand entfernt zu fahren. Mit Rücksicht auf die entgegenkommenden Fahrzeuge hatte er sich vielmehr soweit nach rechts zu halten, dass die Strassenmitte für den Überholenden frei blieb (BGE 94 IV 122).

BGE 99 IV 18 S. 25

Weder den Urteilen der kantonalen Gerichte noch den Akten ist ein Umstand zu entnehmen, der den Beschwerdeführer hätte darauf hinweisen können, dass Kühni seinen Wagen bis auf ca. 25 cm an die Strassenmitte heranfahren werde. Insbesondere wird nicht festgestellt, der Opel sei in der Strassenmitte oder im Zick-Zack gefahren, bevor Locher sein Überholmanöver begonnen hatte. Nach den Aussagen des Beschwerdeführers geriet das Fahrzeug des Kühni erst in dem Augenblick gegen die Strassenmitte, als das Überholmanöver bereits im Gange war. Bestand für Locher im Augenblick, als er zu überholen begann, kein Grund zur Annahme, dass der ihm entgegenkommende Opel im Begriffe sei, seine rechte Fahrbahn etwa wegen eines Hindernisses zu verlassen, dann durfte er damit rechnen, dass ihn Kühni nicht behindern werde. Er konnte weiter erwarten, dass dieser korrekt rechts weiterfahren und nicht auf der für ihn übersehbaren Strecke plötzlich gegen die Strassenmitte fahren werde. Waren diese Voraussetzungen aber erfüllt, dann hatte der Beschwerdeführer das Recht, die mittlere Fahrbahn in Anspruch zu nehmen. Am Zusammenstoss mit dem Opel trifft ihn deshalb keine Schuld.

Dispositiv

Demnach erkennt der Kassationshof:
Die Nichtigkeitsbeschwerde wird gutgeheissen, das Urteil des Obergerichts des Kts. Basel-Landschaft vom 20. Februar 1973 aufgehoben und die Sache zur Freisprechung des Beschwerdeführers an die Vorinstanz zurückgewiesen.