

## **BGE 103 IV 267**

Bundesgericht (BGE), 1977-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_BGE\\_103\\_IV\\_267](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_103_IV_267)

FR: ATF 103 IV 267

IT: DTF 103 IV 267

### **Regeste**

Regeste Art. 49 Abs. 4 lit. a SSV. Richtiges Verhalten vor einer Lichtsignalanlage, insbesondere beim Aufleuchten des Gelblichts.

Regeste Art. 49 al. 4 litt. a OSR. Comportement correct devant un signal lumineux, en particulier lors de la phase jaune.

Regesto Art. 49 cpv. 4 lett. a OSS. Comportamento corretto dinnanzi ad un segnale luminoso, in particolare durante la fase della luce gialla.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Soweit die tatsächlichen Verhältnisse vom Beschwerdeführer anders dargestellt werden als von der Vorinstanz, ist er nicht zu hören. Einwendungen gegen das Beweisverfahren und die tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz sind unzulässig (Art. 273 Abs. 1 lit. b, 277bis Abs. 1 BStP). Es ist also von der Tatsache auszugehen, dass der Lastwagen mit normaler Betriebs- und nicht etwa nur mit brusker Notbremsung rechtzeitig vor dem Signal hätte angehalten werden können, wenn der Beschwerdeführer beim Lichtwechsel auf Gelb sofort gebremst hätte. Ebenso steht fest, dass das Licht auf Rot schaltete, als der Lastwagen noch 5 m entfernt war. BGE 103 IV 267 S. 269

#### **E. 2**

Die Bedeutung der Gelblichtphase zwischen Grün und Rot ergibt sich für den vernünftigen Fahrer von selbst und ist in Art. 49 Abs. 4 lit. a SSV lapidar wiedergegeben: "Halt für Fahrzeuge, die noch vor der Verzweigung halten können". Ausführlicher umschrieben ist sie in BGE 85 IV 156, BGE 90 IV 99 und BGE 92 IV 212. Durch die Lichtsignale soll verhindert werden, dass mehrere Verkehrsströme gleichzeitig die gleiche Verkehrsfläche benützen. Dabei hat das stehende Gelblicht den Zweck, dem Fahrer vor dem Aufleuchten des absolut Halt gebietenden Rot die Möglichkeit zu geben, mit normaler Bremsung anzuhalten oder, wenn das nicht mehr möglich ist, die geschützte Verkehrsfläche zu verlassen, bevor der andere Verkehrsstrom Grünlicht erhält. Es folgt daraus, dass der Fahrer bei Grün in normalem, den Verhältnissen angepasstem Tempo weiterfahren darf, immerhin im Hinblick auf den möglichen Farbwechsel mit Bremsbereitschaft, um nötigenfalls sofort anhalten zu können. Gelingt ihm dies nicht mehr ganz vor einem Haltebalken, so hat er womöglich vor der gemeinsam benützten Verkehrsfläche zu halten, wenn auch nach dem Balken (BGE 101 IV 338). Keinesfalls darf er bei Rotlicht noch in diese Verkehrsfläche hineinfahren.

#### **E. 3**

Der Beschwerdeführer hätte beim Aufleuchten des Gelblichtes noch mit normaler Bremsung vor dem Licht anhalten können. Noch besser wäre er dazu in der Lage gewesen, wenn er bei der Annäherung an die Kreuzung nicht noch etwas beschleunigt hätte, sondern mit der örtlichen Lage angepasster Geschwindigkeit, d.h. nicht mit der Innerortshöchstgeschwindigkeit, weitergefahren wäre. Mit diesen Feststellungen ist bereits dargetan, dass der Beschwerdeführer zu Recht bestraft wurde. Die Dauer der Gelblichtphase spielt keine Rolle. Hielt der Beschwerdeführer vorschriftsgemäss nach Aufleuchten von Gelb an, so hatte er sich auf jeden Fall richtig verhalten, gleichgültig, wie lange das Signal gelb leuchtete. Hielt er dagegen nicht, obwohl er hiezu in der Lage war, so versties er wiederum auf jeden Fall gegen Art. 49 SSV, selbst wenn es ihm bei besonders langer Gelbphase möglich gewesen wäre, die Kreuzung vor dem Wechsel auf Rot zu überqueren.

#### **E. 4**

Niemand kann sich der Tatsache verschliessen, dass die Gelbphase häufig dazu missbraucht wird, noch rasch durchzufahren, obwohl an sich angehalten werden könnte. Auch ein BGE 103 IV 267 S. 270 sehr verbreiteter Missbrauch vermag jedoch die Rechtslage nicht zu ändern. Höchstens kann einem Fahrer zugestanden werden, dass er es im Zweifelsfall nicht darauf ankommen lassen muss, nur mit bruschem Bremsen oder nicht mehr ganz rechtzeitig vor dem Licht (und eventuell dem Haltebalken) anzuhalten, namentlich wenn dicht aufgeschlossen weitere Fahrzeuge folgen. Eine nicht übertrieben strenge Beurteilung lässt sich besonders bei Fahrzeugen mit langem Bremsweg und geringen Ausmassen bei guter Beschleunigung (z.B. Motorräder) rechtfertigen, die die kritische Verkehrsfläche rasch freigeben. Das Gegenteil trifft für Lastwagen und erst recht für Lastenzüge zu. Diese müssen daher generell mit mässiger Geschwindigkeit auf Verkehrslichter zufahren.  
Dispositiv

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.