

BGE 107 IV 138

Bundesgericht (BGE), 1981-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_107_IV_138

FR: ATF 107 IV 138

IT: DTF 107 IV 138

Regeste

Regeste Art. 33 Abs. 3, Art. 38 Abs. 3 SVG, Art. 25 Abs. 3 und 5 VRV. Kein Verschulden des Fahrzeugführers, der nicht in einem Abstand von mindestens 2 m hinter einem haltenden Tram anhält, wenn er nicht rechtzeitig erkennen kann, dass das Tram entgegen seiner berechtigten Erwartung ausserhalb des Bereichs der Schutzinsel anhält.

Regeste Art. 33 al. 3, art. 38 al. 3 LCR; art. 25 al. 3 et 5 OCR. Le conducteur qui ne laisse pas un espace de 2 m au moins alors qu'il attend derrière un tramway ne commet aucune faute, s'il ne lui était pas possible de reconnaître à temps que, contrairement à ce que l'on peut légitimement attendre, le tramway n'allait pas s'arrêter à côté du refuge, mais en dehors de celui-ci.

Regesto Art. 33 cpv. 3, art. 38 cpv. 3 LCS; art. 25 cpv. 3 et 5 ONCS. Non commette alcuna negligenza il conducente che non lascia una distanza di almeno 2 metri da un tram fermo, quando non gli sia stato possibile di rendersi conto tempestivamente che il tram, contrariamente a quanto egli poteva legittimamente attendersi, non si sarebbe fermato nell'ambito della banchina, bensì al di fuori di esso.

Erwägungen

E. 2

Gemäss Art. 38 Abs. 3 SVG wird die haltende Strassenbahn, wo eine Schutzinsel vorhanden ist, rechts überholt, sonst nur links, und nach Art. 25 Abs. 3 und 5 VRV haben bei Haltestellen ohne Schutzinsel, wo die Fahrgäste auf die Verkehrsseite aussteigen müssen, die auf der gleichen Strassenhälfte verkehrenden Fahrzeuge in einem Abstand von mindestens zwei Metern zu halten, bis die Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben. a) Bei der Haltestelle Tellplatz befindet sich eine Schutzinsel. Der Beschwerdeführer war daher grundsätzlich befugt, an einer bei der Insel haltenden Strassenbahn rechts vorbeizufahren. Darin wurde er durch die den Verkehr nach rechts leitende Sicherheitslinie sowie durch das Signal 2.34 bestärkt. Dass die Traminsel zu kurz war, um allen dem Tram entsteigenden Passagieren Schutz zu bieten, war für den Verkehrsteilnehmer nach der verbindlichen Feststellung der Vorinstanz (Art. 277bis Abs. 1 BStP) nicht auf den ersten Blick erkennbar. Das Appellationsgericht hat deshalb dem Beschwerdeführer mit Recht zugute gehalten, er habe aufgrund der örtlichen Verhältnisse und der Markierung und Signalisation zunächst davon ausgehen dürfen, er sei zur Weiterfahrt rechts am haltenden Tram und an der Schutzinsel vorbei berechtigt. Es weist in diesem Zusammenhang auch zutreffend darauf hin, dass das rechte BGE 107 IV 138 S. 140 Trottoir im fraglichen Bereich auf der ganzen Länge mit einem Geländer versehen ist, das ein- und aussteigenden Passagieren der Strassenbahn einen direkten Zugang zum Trottoir verunmöglicht. Dennoch hält die Vorinstanz dafür, M. habe dem Verkehrsgeschehen, namentlich dem haltenden

Tram, zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Die gegen die Schutzinsel sich verengende, leicht nach rechts abbiegende Fahrbahn, das Anhalten des Trams, die auf der Fahrbahn ein- und aussteigenden Trampassagiere und die beiden Fussgängerstreifen vor und im Bereich der Schutzinsel seien Anzeichen für die Gefährlichkeit der Situation gewesen, die für den Beschwerdeführer ohne weiteres erkennbar gewesen sei und ihn zu besonderer Vorsicht und zum Anhalten hinter dem Tram hätten veranlassen müssen. M. habe zwar nach dem Erfassen der Situation noch rechtzeitig und zweckmässig reagiert. Seine Fahrweise und die Vollbremsung hätten indessen zu einer Gefährdung der ein- und aussteigenden Passagiere geführt und zur Folge gehabt, dass sein Wagen entgegen Art. 25 Abs. 5 VRV nicht den vorgeschriebenen Abstand zum Tram eingehalten habe. M. habe deshalb gegen Art. 33 Abs. 3 SVG verstossen. b) Die Argumentation der Vorinstanz beruht zum Teil auf einem Widerspruch. Einerseits werden die örtlichen Verhältnisse sowie die Markierung dafür angerufen, dass der Beschwerdeführer zur Annahme berechtigt war, er dürfe seine Fahrt rechts an Strassenbahn und Schutzinsel vorbei fortsetzen, und andererseits werden dieselben Elemente insoweit in gegenteiligem Sinn verwendet, als die Verengung und das leichte Abbiegen der Fahrbahn als Indizien für die erkennbare Gefährlichkeit der Situation herangezogen werden. Dabei wird verkannt, dass Verengung und Biegung der Fahrbahn im kritischen Bereich nicht durch die Schutzinsel, sondern durch die Markierung bewirkt wurden und dass das im Rahmen der örtlichen Verhältnisse bedeutsame Element des auf dem rechten Trottoir angebrachten Geländers dem Fahrzeugführer deutlich machte, dass auch Fahrgäste der Strassenbahn die Strasse nur über die Fussgängerstreifen zu betreten haben. Wegen des vor der fraglichen Stelle liegenden Fussgängerstreifens aber hätte der Beschwerdeführer seine Fahrweise nur ändern müssen, wenn erstellt wäre, dass auf ihm sich Fussgänger befanden oder im Begriffe waren, die Strasse zu überqueren. BGE 107 IV 138 S. 141 Das ist jedoch nicht festgestellt noch wird dem Beschwerdeführer allgemein der Vorwurf gemacht, er sei im Hinblick auf diesen Fussgängerstreifen mit einer unangemessenen Geschwindigkeit gefahren. Der zweite Fussgängerstreifen aber befand sich viel weiter vorne und fällt hier nicht in Betracht. Damit bleiben als Anzeichen für die Gefährlichkeit der Situation einzig das haltende Tram und die ein- und aussteigenden Fahrgäste. Dass Fahrgäste schon im Zeitpunkt der Anfahrt des Trams ausserhalb der Schutzinsel auf der Fahrbahn selber gewartet hätten, ist nicht festgestellt. Es kann sich also einzig um Passagiere handeln, die nach dem Anhalten der Strassenbahn sich von der Schutzinsel nach hinten begeben haben, um einzusteigen. Der früheste Zeitpunkt, von dem an der Beschwerdeführer mit einer Gefahrenlage rechnen musste, war also der Moment, in dem für ihn erkennbar wurde, dass der Anhänger des Trams entgegen seiner berechtigten Erwartung ausserhalb des Bereichs der Schutzinsel hielt und deshalb Passagiere gezwungen waren, unmittelbar auf die Fahrbahn auszusteigen oder von dieser aus einzusteigen. Ob M. bei seiner Geschwindigkeit und seinem Abstand auf das Tram (keines von beidem bezeichnet die Vorinstanz als an sich unangemessen) entsprechend Art. 25 Abs. 5 VRV noch mindestens zwei Meter hinter dem Tram hätte anhalten können, ist bei Berücksichtigung der berichtigten Urteilsgrundlagen ungewiss. Dass er sich zu einer Vollbremsung gezwungen sah und sein Fahrzeug erst ungefähr bei der Hintertüre des Tramanhängers zum Stillstand bringen konnte, berechtigt allein nicht zum Schluss auf einen schuldhaften Verstoss gegen Art. 33 Abs. 3 SVG. Die objektive Gefährlichkeit einer mangelhaften Verkehrsanlage, die hier darin bestand, dass eine für kürzere Tramzüge berechnete Schutzinsel nach Inbetriebsetzung längerer Strassenbahnzüge beibehalten worden war, kann nicht dem Fahrzeuglenker zur Last gelegt werden, wenn er die Situation auch bei

gebotener Aufmerksamkeit nicht so rechtzeitig erkennen kann, dass es ihm möglich ist, die einschlägigen Verkehrsregeln einzuhalten. Aus den von der Vorinstanz festgestellten Tatsachen ergibt sich somit nicht, dass der Beschwerdeführer schon früher hätte anhalten müssen, was Rückweisung zum Freispruch nach sich zieht.

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