

## **BGE 81 IV 249**

Bundesgericht (BGE), 1955-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_BGE\\_81\\_IV\\_249](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_81_IV_249)

FR: ATF 81 IV 249

IT: DTF 81 IV 249

### **Regeste**

Regeste Art. 26 Abs. 3, 27 Abs. 1 MFG. Dem Radfahrer gegenüber, der sich auf einem von der Hauptfahrbahn vollständig getrennten Radfahrweg befindet, gilt das Verbot des Überholens an Strassenkreuzungen nicht. Wenn er seine Absicht, den rechts liegenden Radfahrweg zu verlassen, rechtzeitig anzeigt, haben ihm aber die von hinten kommenden Benutzer der Hauptfahrbahn an einer Strassenkreuzung den Vortritt zu lassen. Sie dürfen nicht so schnell fahren, dass sie ihm die Ausübung des Vortrittsrechts verunmöglichen.

Regeste Art. 26 al. 3 et 27 al. 1 LA. L'interdiction de dépasser aux croisées de routes ne s'applique pas à l'égard des cyclistes qui circulent sur une piste cyclable complètement séparée de la voie principale. Mais s'ils manifestent assez tôt l'intention de quitter une piste cyclable qui court à droite de la voie principale, les usagers de celle-ci ont l'obligation, s'ils viennent de derrière, de leur laisser la priorité. Ils ne sauraient circuler si rapidement qu'ils les empêchent d'exercer ce droit de priorité.

Regesto Art. 26 cp. 3 e 27 cp. 1 LA. Il divieto di oltrepassare ai crocevia non vale nei confronti del ciclista che circola su una pista per ciclisti completamente separata dal campo stradale principale. Ma se il ciclista manifesta tempestivamente la sua intenzione di uscire da una pista a destra della strada principale, gli utenti di questa che sopraggiungono dietro il ciclista sono tenuti a lasciargli la priorità. Essi non devono viaggiare a una velocità tale da impedirgli l'esercizio del diritto di priorità.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Art. 26 Abs. 3 MFG verbietet dem Motorfahrzeugführer, an Strassenkreuzungen zu überholen. Kreuzung im Sinne dieser Bestimmung ist nach ständiger Rechtsprechung, die der Beschwerdeführer nicht beanstandet, auch die Stelle, an der eine Strasse sich gabelt oder eine andere in sie einmündet ( BGE 64 II 317 , BGE 75 IV 29 , 128, BGE 79 IV 70 , BGE 81 IV 49 , 137). Die Gabelung der Hauptstrassen Nr. 1 und 3 ausserhalb Schlieren ist daher Strassenkreuzung, an der nicht überholt werden darf.

#### **E. 2**

Von einem Überholen kann jedoch nur die Rede sein, wenn beide Fahrzeuge sich auf der gleichen Fahrbahn befinden. Da in diesem Falle das schneller fahrende die gleichen Strassenteile benutzen darf wie das langsamer fahrende, muss der Führer des ersteren auf das letztere Rücksicht nehmen, wenn er an ihm vorbeifahren will (Art. 26 Abs. 4 Satz 2 MFG, Art. 46 Abs. 3 MFV ). Er darf es nur links überholen (Art. 26 Abs. 1 MFG), hat von ihm einen angemessenen Abstand einzuhalten (Art. 25 Abs. 1 Satz 3 MFG), darf ihm nur vorfahren, wenn die Strassenstrecke frei und übersichtlich ist, namentlich wenn kein anderes Fahrzeug entgegenkommt ( Art. 46 Abs. 1 Satz 1 MFV ), und darf erst dann wieder

nach rechts einbiegen, wenn jede Gefährdung des überholten Fahrzeuges ausgeschlossen ist ( Art. 46 Abs. 1 Satz 2 MFV ). Wenn nötig, hat er seine Absicht dem Führer des langsamer BGE 81 IV 249 S. 252 fahrenden Fahrzeuges anzukünden (Art. 20 MFG, Art. 40 MFV ), wogegen dieser auf das Warnzeichen hin durch Ausweichen nach rechts die Strasse zum Überholen freizugeben hat (Art. 26 Abs. 4 Satz 1 MFG). Alle diese Pflichten, die an sich auch im Verhältnis zwischen Motorfahrzeug und Fahrrad gelten, sind jedoch gegenstandslos, wenn die Fahrbahnen des Motorfahrzeuges und des Fahrrades vollständig getrennt sind, sodass der Führer des ersteren nicht in der Lage ist, den Weg des Radfahrers zu benutzen. Wenn sich der Radfahrweg links befindet, wäre es dem Führer des Motorfahrzeuges unmöglich, den Radfahrer links zu überholen. Befindet sich der Radfahrweg rechts, so ist es umgekehrt für den Radfahrer ausgeschlossen, links am Motorfahrzeug vorbeizufahren, wenn er es überholen will. Das Verbot des Überholens auf einer Strecke, die nicht frei oder nicht übersichtlich ist, wird ebenfalls zwecklos, wenn das Motorfahrzeug auf einer vom Radfahrweg vollständig getrennten Bahn fährt, da der Führer des Motorfahrzeuges nicht genötigt ist, wegen des Radfahrers weiter links zu fahren. Das Einhalten eines angemessenen Abstandes sodann wird schon durch die Trennung der beiden Fahrbahnen weitgehend gewährleistet; dem Führer des Motorfahrzeuges ist lediglich verboten, sich dem Rande seiner Fahrbahn so zu nähern, dass er den Radfahrer erschrecken könnte; das ergibt sich aber schon aus dem allgemeinen Verbot der Belästigung des Publikums (Art. 25 Abs. 1 Satz 2 MFG). Auch für die Gebote des Warnens und des Ausweichens nach rechts sowie das Verbot vorzeitigen Wiedereinbiegens nach rechts fehlen die tatsächlichen Voraussetzungen, wenn der Radfahrweg so von der Fahrbahn der Motorfahrzeuge getrennt ist, dass letztere ihn nicht benutzen können. Das Verbot des Überholens an Strassenkreuzungen hätte freilich auch Sinn, wo die Bahnen der Motorfahrzeuge und der Radfahrer voneinander vollständig getrennt sind. Der Radfahrer muss seinen Fahrstreifen verlassen und BGE 81 IV 249 S. 253 die Strasse überqueren, um seinen Weg gegen links oder rechts fortsetzen zu können. Rampen oder Unterbrücke in der Abgrenzung zwischen dem Radfahrweg und der Fahrbahn der Motorfahrzeuge ermöglichen ihm das und sagen ihm wie den übrigen Strassenbenützern, wo er durchzufahren hat bzw. mit seiner Durchfahrt zu rechnen ist. Kein auf den neuzeitlich schnellen Verkehr eingefahrener Motorfahrzeugführer rechnet jedoch damit, dass ein Radfahrer an solcher Stelle abbiegen werde, ohne seine Absicht eine angemessene Weile zum voraus durch Ausstrecken des Armes anzuzeigen. Die Trennung der beiden Fahrbahnen schafft weitgehend Verhältnisse, wie sie auf Autobahnen bestehen, bringt dem Radfahrer besonders eindringlich zum Bewusstsein, dass er die Vorschrift des Art. 75 Abs. 2 MFV zu beachten hat, wenn er abbiegen will, und schwächt andererseits das Bewusstsein des Motorfahrzeugführers, auf den Verkehr der Radfahrer die anderswo übliche Rücksicht nehmen zu müssen. Es rechtfertigt sich daher nicht, den Motorfahrzeugführer hier im Verhältnis zum Radfahrer dem Verbot des Art. 26 Abs. 3 MFG zu unterwerfen. Die Stellung der Benutzer der einen zu den Benützern der anderen Fahrbahn gleicht vielmehr der Lage von Fahrzeugen, die auf verschiedenen sich schneidenden Strassen gleichzeitig gegen die Kreuzung fahren. Der Führer des Motorfahrzeuges hat daher dem die Absicht des Kreuzens (Verlassen des Radfahrweges) rechtzeitig anzeigenden Radfahrer den Vortritt zu lassen, wenn der Radfahrer sich rechts befindet (Art. 27 Abs. 1 MFG). Ob die Kreuzung innerorts oder ausserorts liegt, macht keinen Unterschied. Denn die Regel des Art. 27 Abs. 2 MFG in Verbindung mit dem BRB vom 26. März 1934 über die Hauptstrassen mit Vortrittsrecht, wonach ausserorts der auf der Hauptstrasse Verkehrende vortrittsberechtigt

ist, versagt hier, weil auch der Radfahrweg zur Hauptstrasse gehört und die Regel folglich auch dem Radfahrer zugute käme (Art. 30 MFG). Vorbehalten BGE 81 IV 249 S. 254 bleibt immerhin der Fall der Aufhebung des Vortrittsrechts des Radfahrers durch ein Stoppsignal gemäss Art. 12 bis der Verordnung über die Strassensignalisation. Der Führer des Motorfahrzeuges hat ferner wie immer an Strassenkreuzungen die Geschwindigkeit so zu mässigen, dass er dem andern die Ausübung des Vortrittsrechtes nicht verunmöglicht (Art. 27 Abs. 1 MFG). Nur wenn er sicher ist und sicher sein darf, dass kein vortrittsberechtigter Radfahrer seine Bahn kreuzen wolle, ist er dieser Pflicht enthoben.

### **E. 3**

Nach dem Gesagten hat der Beschwerdeführer Art. 26 Abs. 3 MFG nicht übertreten. Ebenso wenig kann ihm eine Verletzung des Vortrittsrechtes des Radfahrers vorgeworfen werden, da dieser seine Absicht, auf der Hauptstrasse Nr. 1 weiterzufahren, erst anzeigte, als er den Radfahrweg verliess, statt eine angemessene Weile vorher. Dagegen hätte der Beschwerdeführer wegen der Annäherung an die Kreuzung die Geschwindigkeit herabsetzen sollen. Wie er selber ausgeführt und wie das Bezirksgericht angenommen hat, auf dessen tatsächliche Feststellungen das Obergericht verweist, verdeckten ihm zwei vor der Garage Haller stehende Motorwagen die Sicht auf den Radfahrweg und auf Bolt, sodass er diesen erst bemerkte, als Bolt den Weg verlassen hatte und das Fahrzeug des Beschwerdeführers ihm auf 40 bis 30 m nahe war. Mit dieser Möglichkeit hätte der Beschwerdeführer rechnen sollen. Dass Bolt den Arm zu spät ausstreckte, entschuldigt den Beschwerdeführer nicht. Vor genau gleicher Lage hätte er sich durch das plötzliche Auftauchen des Radfahrers auch gesehen, wenn dieser seine Absicht rechtzeitig angezeigt hätte. Der Beschwerdeführer hätte daher seine Geschwindigkeit bei der Annäherung an die beiden Motorwagen so stark herabsetzen sollen, dass er vor dem auftauchenden Radfahrer hätte anhalten oder hinter ihm hätte durchfahren können. Hiezu verpflichteten ihn schon Art. 26 Abs. 4 Satz 2 MFG BGE 81 IV 249 S. 255 und Art. 46 Abs. 3 MFV, wonach der Überholende vorsichtig zu fahren und auf die übrigen Strassenbenützer Rücksicht zu nehmen hat. Der Beschwerdeführer hat die beiden am Strassenrande stehenden Wagen überholt ( BGE 66 I 216, BGE 76 IV 132 ). Hätte der Beschwerdeführer die Geschwindigkeit rechtzeitig genügend gemässigt, so wäre der Zusammenstoss unterblieben. Sein pflichtwidriges Verhalten ist somit natürliche Ursache der eingetretenen Verkehrsstörung. Dieser ursächliche Zusammenhang ist auch rechtserheblich. Das Fahren mit übersetzter Geschwindigkeit bei beeinträchtigter Sicht konnte nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge zu einem Zusammenstoss der vorliegenden Art führen. Gerade weil die Möglichkeit unvorhergesehenen Kreuzens mit einem hinter den parkierten Wagen hervorkommenden Radfahrer erfahrungsgemäss nahe lag, war der Beschwerdeführer verpflichtet, ihr zum vornherein Rechnung zu tragen. Das Obergericht hat ihn somit zu Recht wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs bestraft. Auch ändert die Berichtigung der vorinstanzlichen Erwägungen am Strafmass nichts, da das Obergericht davon ausgegangen ist, das Verschulden des Beschwerdeführers sei leicht. Dispositiv Demnach erkennt der Kassationshof: Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

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