

BGE 95 IV 175

Bundesgericht (BGE), 1969-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_95_IV_175

FR: ATF 95 IV 175

IT: DTF 95 IV 175

Regeste

Regeste Art. 35 Abs. 2 SVG verlangt nicht, dass der Überholende im Kolonnenverkehr jederzeit, sondern nur, dass er rechtzeitig ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen kann.

Regeste L'art. 35 al. 2 LCR n'exige pas que, dans la circulation en file, le conducteur qui dépasse puisse reprendre sa place dans la file en tout temps, mais seulement qu'il puisse la reprendre à temps, sans gêner d'autres véhicules.

Regesto L'art. 35 cpv. 2 LCStr. non esige che, nella circolazione in colonna, colui che sorpassa possa rientrare in ogni momento, ma soltanto ch'egli possa rientrare tempestivamente, senza ostacolare gli altri veicoli.

Erwägungen

E. 1

b) Der Beschwerdeführer legt die von der Vorinstanz gegebene Begründung dahin aus, sie fordere vom Überholenden, sich jederzeit in die Kolonne eingliedern zu können. Tatsächlich drückt sich das angefochtene Urteil so aus. War das wirklich die Meinung der Vorinstanz, so liegt darin eine unrichtige Auslegung des Art. 35 Abs. 2 SVG. Wohl verlangt diese Bestimmung, es dürfe nur überholt werden, wenn die Gewissheit bestehe, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer wieder einbiegen zu können. Daraus folgt jedoch nicht, dass der BGE 95 IV 175 S. 178 Überholende jederzeit die Möglichkeit haben müsse, sich wieder einzugliedern. Er muss nur von Anfang an die Gewissheit haben, sein Überholmanöver sicher und ohne Gefährdung Dritter abschliessen zu können (BGE 93 IV 64 mit Hinweisen). Ist die Strecke auf grosse Distanz frei und übersichtlich, oder die Überholspur für den Gegenverkehr überhaupt gesperrt, dann darf auch eine kompakte Kolonne in einem Zug überholt werden, obwohl der Überholende sich nur unter Gefährdung der anderen Wagen in die Kolonne quetschen könnte. Er kann sich also nicht jederzeit eingliedern. Es genügt, dass er die Gewissheit hat, während des ganzen Überholmanövers niemanden zu gefährden und auch gefahrlos entweder an der Spitze der Kolonne oder in eine bereits vorhandene grössere Lücke einbiegen zu können. Das Überholen ist auch nicht unzulässig, weil weiter vorne bereits ein anderes Fahrzeug im Überholen begriffen ist. Der Führer des zweiten Fahrzeuges muss dann lediglich einen genügenden Abstand einhalten und sich davon vergewissern, dass er gefahrlos überholen kann; das blinde "Anhängen" an einen Überholenden ist gefährlich und verboten. Wie im übrigen Strassenverkehr darf auch bei solchen Überholmanövern mangels gegenteiliger Anzeichen davon ausgegangen werden, dass die übrigen Strassenbenützer die Vorschriften ebenfalls einhalten. So muss der Überholende nicht mit dem Ausbrechen eines weiter vorne befindlichen Fahrzeuges aus der Kolonne rechnen, solange dafür keine konkreten

Anzeichen bestehen. Im vorliegenden Fall konnte der Beschwerdeführer im Augenblick, als er den Lastwagen Tschanz zu überholen begann und Strahm diesen um etwa 45 m überholt hatte, nicht jederzeit auf die rechte Spur einbiegen. Er hatte aber (was vorher näher erörtert wurde) die Gewissheit, bei korrektem Verhalten der übrigen Strassenbenützer sein Überholmanöver gefahrlos abschliessen zu können, gleichgültig, ob Strahm sofort einbog, mit grösserem Abstand auf Tschanz wieder auf die rechte Fahrspur schwenkte oder in einem Zug auch noch den Vauxhall überholte. Nichts deutete in jener ersten Phase auf ein Fehlverhalten eines der anderen Strassenbenützer. c) Dabei war auch unwesentlich, ob Gsell nach rechts abbiegen oder geradeaus weiterfahren wollte. Fuhr er weiter, dann blieb es bei der vorher beobachteten Reihenfolge und dem Überholen des Tschanz durch Strahm. Bremste Gsell ab, um BGE 95 IV 175 S. 179 nach rechts in die Fabrikeinfahrt zu gelangen, dann waren die hinter ihm auf der rechten Spur befindlichen Fahrzeugführer verpflichtet, ebenfalls abzubremesen. Solange auf der Mittelspur überholende Fahrzeuge zirkulierten, durften die Fahrzeuge der rechten Spur nicht nach links ausweichen, um an Gsell vorbeizufahren. Das galt insbesondere auch für Strahm. Hatte er sein Überholmanöver beendet und wieder hinter dem Vauxhall eingespurt, so musste er auf dieser Spur warten, bis der Volvo vorbei war. Befand er sich noch auf der linken Spur, so durfte er den abbremsenden Vauxhall ohne weiteres überholen, selbst wenn er ursprünglich in Aussicht genommen hatte, sich hinter ihm einzuordnen. Ob der Beschwerdeführer, als er zum Überholen des Lastwagens Tschanz ansetzte, den rechten Blinker des Vauxhall beobachten konnte und ob dieser dann schon in Funktion war, ändert somit nichts an der Rechtmässigkeit seines Verhaltens in dieser Phase.

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