

BGer 4C.141/2001 vom 24. August 2001

Bundesgericht, 2001-08-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_4C.141_2001

FR: TF 4C.141/2001 du 24 août 2001

IT: TF 4C.141/2001 del 24 agosto 2001

Erwägungen

E. 2

a) Gemäss Art. 34 Abs. 3 SVG hat der Führer, der seine Fahrrichtung ändern will, wie insbesondere zum Abbiegen, auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen. Eine pflichtgemässe Zeichengebung entbindet den Fahrzeugführer nicht von der gebotenen Vorsicht (Art. 39 Abs. 2 SVG). Demgegenüber muss der Überholende auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen (Art. 35 Abs. 3 SVG). So darf etwa in unübersichtlichen Kurven nicht überholt werden (Art. 35 Abs. 4 SVG). Auch dürfen Fahrzeuge dann nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen (Art. 35 Abs. 5 SVG).

Hat ein Fahrzeug zum Abbiegen bereits nach links eingespurte, ist nach Art. 35 Abs. 6 SVG das Überholen nur rechts gestattet (BGE 125 IV 83 E. 2a S. 87). Im Übrigen erschöpft sich das in Art. 35 Abs. 3 SVG enthaltene Gebot der Rücksichtnahme auf den zu überholenden Strassenbenützer zur Hauptsache in der Pflicht, beim Überholen gegenüber dem zu Überholenden einen angemessenen seitlichen Abstand zu wahren und nicht zu kurz vor ihm wieder nach rechts einzubiegen (BGE 103 IV 256 E. 3a S. 258).

b) Im vorliegenden Fall steht jedoch die Frage im Vordergrund, ob der Personenwagenlenker im Augenblick, als er sich zum Überholen entschloss, das Manöver einleiten durfte. Diese Frage entscheidet sich nicht nach Abs. 3, sondern nach Abs. 2 des Art. 35 SVG . Danach ist Überholen nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird (Art. 35 Abs. 2 SVG). Der vom Gesetz als übersichtlich und frei geforderte "nötige Raum" ist unter einem doppelten Gesichtspunkt zu verstehen, nämlich im Sinne einer genügenden Breite wie auch einer genügenden Länge der Überholspur. Wer überholen will, muss sich vergewissern, dass die gesetzlichen Voraussetzungen dafür im Zeitpunkt, in dem er mit seinem Manöver beginnt, erfüllt sind, und dass er sein Überholmanöver sicher und ohne Gefährdung Dritter abschliessen kann (BGE 121 IV 235 E. 1b S. 237).

c) Wo kein Gegenverkehr herrscht oder bei Gegenverkehr ein gleichzeitiges Überholen und Kreuzen gefahrlos möglich ist und weder Markierungen noch Signale einem Überholen entgegenstehen, ist das Erfordernis des freien Raumes grundsätzlich solange gegeben, als nicht der Vorausfahrende seine Absicht anzeigt, seinerseits nach links auszuschwenken, um selber zu überholen oder zum Linksabbiegen gegen die Strassenmitte hin einzuspuren. Denn nach der durch Art. 39 Abs. 1 SVG und Art. 28 Abs. 2 VRV geschaffenen Ordnung dürfen andere Verkehrsteilnehmer aufgrund des in Art. 26 Abs. 1 SVG festgehaltenen Vertrauensgrundsatzes ohne gegenteilige Anhaltspunkte darauf vertrauen, dass der Fahrzeugführer, der kein Zeichen gibt, seine Fahrrichtung nicht ändert (BGE 103 IV 256 E.

3a S. 258 mit Hinweis).

d) Auf den Vertrauensgrundsatz kann sich jedoch nur stützen, wer sich selbst verkehrsregelkonform verhalten hat.

Wer gegen die Verkehrsregeln verstösst und dadurch eine unklare oder gefährliche Verkehrslage schafft, kann nicht erwarten, dass andere diese Gefahr durch erhöhte Vorsicht ausgleichen.

Jedoch gilt diese Einschränkung dort nicht, wo gerade die Frage, ob der Verkehrsteilnehmer eine Verkehrsvorschrift verletzt hat, davon abhängt, ob er sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen kann oder nicht. Denn es wäre zirkelschlüssig, in einem solchen Fall den Vertrauensgrundsatz nicht anzuwenden mit der Begründung, der Täter habe eine Verkehrsregel verletzt. Dies hängt ja gerade davon ab, ob und inwieweit er sich auf das verkehrsgerechte Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer verlassen darf (BGE 125 IV 83 E. 2b S. 87 f. mit Hinweisen).

3.-a) Das Gesetz schreibt weder eine minimale noch eine maximale Geschwindigkeitsdifferenz für das Überholen eines anderen Verkehrsteilnehmers vor. Implizit wird aber eine angemessene Geschwindigkeitsdifferenz vorausgesetzt, da sonst der Überholweg ungebührlich verlängert würde. Eine hohe Geschwindigkeitsdifferenz ist als solche nicht zu beanstanden, da sich der Überholweg in Abhängigkeit von der Geschwindigkeitsdifferenz verkürzt, was die Risiken des Überholmanövers verringert (vgl. Bussy/Rusconi, Code Suisse de la circulation routière, 3. Aufl. Lausanne 1996, N. 2.9 und 2.19 zu Art. 35 SVG). Bleibt ein Verkehrsteilnehmer weit unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, obwohl die Verkehrsverhältnisse für die anderen Verkehrsteilnehmer höhere Geschwindigkeiten zulassen, muss er grundsätzlich damit rechnen, dass bei Überholmanövern entsprechend höhere Geschwindigkeitsdifferenzen auftreten (vgl. BGE 110 IV 46 nicht publizierte E. 1c teilweise wiedergegeben in JdT 1984 I 408 f.). Mangelnde Rücksicht seitens des Überholenden ist darin nicht zu erkennen.

b) Das Kantonsgericht ist der Ansicht, der Überholende habe aufgrund der gesamten Umstände mit dem Fehlverhalten des Traktorfahrers rechnen und daher die Geschwindigkeit drosseln müssen. Es verweist diesbezüglich auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung zu den Pflichten des Überholenden, wenn Anzeichen für ein mögliches Fehlverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer bestehen (Praxis 65, 1976 Nr. 109 S. 253 ff). Damit ist zunächst zu prüfen, ob der Wagenlenker mit einem Fehlverhalten des Traktorfahrers rechnen musste.

aa) Das Kantonsgericht erblickt in der niedrigen Geschwindigkeit des Traktors einen Hinweis auf dessen Absicht abzubiegen. Kurz bevor der Personenwagen zu seinem Überholmanöver ansetzte, fuhr der Traktor nach den Feststellungen der Vorinstanz mit ungefähr 20 km/h. Allein daraus musste der Lenker des Personenwagens nicht auf einen bevorstehenden Richtungswechsel schliessen. Die Höchstgeschwindigkeit beim Mitführen von landwirtschaftlichen Anhängern betrug nämlich gemäss Art. 5 Abs. 1 lit. d VRV in der im Unfallzeitpunkt geltenden Fassung 30 km/h (vgl. AS 1984 S. 1341). Der Traktor fuhr also nur knapp unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, so dass insofern für den Lenker des Personenwagens kein Anlass zu besonderer Aufmerksamkeit bestand (BGE 103 IV 256 E. 3c S. 259), zumal eine Geschwindigkeitsdifferenz von lediglich 10 km/h zur erlaubten Höchstgeschwindigkeit für den Überholenden nur schwer erfassbar ist. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass der Traktor verlangsamte. Zum einen ist den tatsächlichen

Feststellungen im angefochtenen Urteil nicht zu entnehmen, ob der Personenwagen das Überholmanöver noch ohne Gefährdung hätte abbrechen können, als die Tempoverringerung wahrnehmbar wurde. Überdies stellt die Herabsetzung der Geschwindigkeit eine angemessene Reaktion eines Traktorfahrers dar, der bemerkt, dass er überholt wird, wenn er beabsichtigt, anschliessend nach links abzubiegen und dabei vorschriftsgemäss abklärt, ob dies gefahrlos möglich ist. Ein Hinweis auf ein mögliches Fehlverhalten ist darin nicht zu erkennen.

bb) Daran ändert nichts, dass die Sicht des Traktorfahrers nach hinten eingeschränkt war und die Blinker durch den Anhänger verdeckt wurden. Art. 13 Abs. 6 VRV hält Fahrzeuge, welche sichthemmende Ladungen oder Anhänger befördern, beim Einspuren und Abbiegen zu besonderer Vorsicht an. Nötigenfalls sind Hilfspersonen beizuziehen. Kann der Abbiegende sein Manöver dem nachfolgenden Verkehr nicht gehörig anzeigen, muss er erst recht um die Verkehrssicherheit besorgt sein, nötigenfalls einen Sicherheitshalt einlegen oder Drittpersonen um Hilfe ersuchen. Entgegen der Ansicht der Vorinstanz ist es nicht Sache der übrigen Verkehrsteilnehmer, auf die eingeschränkten Sichtverhältnisse des Abbiegers Rücksicht zu nehmen. Anlass für eine ausserordentliche Reduktion der Geschwindigkeit beim Überholen ist dadurch nicht gegeben. Wohl hielt das Bundesgericht in BGE 103 IV 256 E. 3b S. 258 dafür, sofern der Blinker nicht sichtbar sei, fehle es an der Gewissheit, dass die Überholstrecke frei bleiben werde. Im dort zu beurteilenden Fall war indessen der Blinker bloss vorübergehend nicht zu erkennen, und der zu Überholende konnte grundsätzlich davon ausgehen, nachfolgende Fahrzeuge würden seine Zeichengebung bemerken.

Der Traktorfahrer musste dagegen wissen, dass seine Blinkzeichen wegen des Anhängers nicht bemerkt werden konnten.

Der Lenker ist selbst am besten in der Lage zu beurteilen, wie weit seine Sicht eingeschränkt ist und Möglichkeiten zur Zeichengebung bestehen, ob er zum Beispiel eine Signalkelle mitführt oder spezielle Rückspiegel montiert hat. Diese Gegebenheiten sind für den Überholenden nicht oder nur schwer erkennbar. Daher liegt es am Abbiegenden, seine Fahrweise diesen Umständen anzupassen, auch wenn für den Überholenden im Einzelfall erkennbar sein mag, dass das Sichtfeld des Vorausfahrenden nach hinten eingeschränkt ist.

cc) Auch die Tatsache, dass mehrere Feldwege in die Landstrasse einmünden, führt zu keiner anderen Einschätzung.

Das Überholen ist selbst im Bereich von Verzweigungen gestattet, sofern diese übersichtlich sind und das Vortrittsrecht anderer Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet wird (Art. 35 Abs. 4 SVG). Der Traktor bog indes nach den Feststellungen der Vorinstanz in einen Feldweg ein, so dass es sich nicht um eine Verzweigung im Sinne des Gesetzes handelt.

Benutzer von Feldwegen sind bei der Kreuzung von gewöhnlichen Strassen nicht vortrittsberechtigt und müssen bei unübersichtlichen Einmündungen nötigenfalls Hilfspersonen beiziehen (Art. 1 Abs. 8 und 15 Abs. 3 VRV). Für Feldwege gilt daher die erwähnte Einschränkung bezüglich der Zulässigkeit des Überholens auf Strassen nicht. Hinzu kommt, dass die Vorinstanz zu Recht nicht festgestellt hat, die Einmündung des Feldweges sei unübersichtlich. Dass der Traktorfahrer in einen Feldweg abbiegen könnte, musste den Wagenlenker nicht zu besonderer Vorsicht veranlassen. Abgesehen davon, dass sich der Fahrzeugführer nicht auf jede nur denkbare Gefahr, die das Verhalten eines andern

Strassenbenützers hervorrufen könnte, einzustellen hat, genügt auch nicht die blosser Möglichkeit einer verkehrswidrigen Fahrweise zur Annahme eines konkreten Anzeichens im Sinne von Art. 26 Abs. 2 SVG. Vielmehr muss es sich um zuverlässige Anhaltspunkte oder um besondere Umstände handeln (BGE 103 IV 256 E. 3c S. 259 mit Hinweisen).

c) Da das Verhalten des Traktorfahrers weder auf ein unmittelbar bevorstehendes Fehlverhalten schliessen liess, noch die Verkehrslage besonders gefährlich oder unklar erschien, war auch ein Warnsignal nicht notwendig (BGE 97 IV 223 ; Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bern 1984, Bd. I N. 722 S. 265; Bussy/Rusconi, a.a.O., N. 2.18 zu Art. 35 SVG). Das Überholmanöver des Wagenlenkers ist daher grundsätzlich nicht zu beanstanden. Die von der Vorinstanz vertretene Auffassung würde das Überholen landwirtschaftlicher Fahrzeuge mit sichtbehindernden Anhängern faktisch verunmöglichen, da auch bei minimalen Geschwindigkeitsdifferenzen eine Kollision mit einem ohne Vorwarnung abbiegenden Verkehrsteilnehmer nicht ausgeschlossen werden kann. Überdies verletzt sie den Vertrauensgrundsatz.

Sie läuft darauf hinaus, dass bei Lenkern von Fahrzeugen mit Anhängern (vgl. Art. 5 Abs. 1 Best. d aVRV), deren Sicht nach hinten eingeschränkt ist, stets mit jeglichem Fehlverhalten gerechnet werden müsste. Dieser Gedanke lässt sich aber dem Gesetz nicht entnehmen. Es listet in Art. 26 Abs. 2 SVG jene Verkehrsteilnehmer auf, die besonderer Rücksicht bedürfen, nämlich Kinder, Gebrechliche und alte Leute. Im Übrigen dürfen sich Automobilisten darauf verlassen, dass sämtliche abbiegenden Fahrzeug die den Umständen angemessene Vorsicht walten lassen. Dies hat die Vorinstanz verkannt und den Vertrauensgrundsatz bundesrechtswidrig eingeschränkt.

E. 4

a) Zu prüfen bleibt, ob sich der Personenwagenlenker, obschon er die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit um mindestens 15 km/h überschritt, auf den Vertrauensgrundsatz berufen darf. Sofern die Übertretung zum Unfall beigetragen hat, ist ihm dies verwehrt.

b) Das Kantonsgericht hat indes festgestellt, dass der Unfall auch bei Beachtung der Höchstgeschwindigkeit tödlich verlaufen wäre. Insoweit hat die Pflichtverletzung den Unfallablauf nicht beeinflusst. Den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz ist auch nicht zu entnehmen, dass der Traktorfahrer den Personenwagen erblickt hätte, wenn dieser sich an die Höchstgeschwindigkeit gehalten hätte, und die Klägerin macht nicht geltend, die Vorinstanz habe trotz entsprechender Vorbringen im kantonalen Verfahren diesbezüglich den Sachverhalt ungenügend abgeklärt. Der Autolenker hat somit entgegen der Auffassung der Vorinstanz nicht zum Unfallgeschehen beigetragen, weshalb er sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen darf. Damit entfällt seine Haftung (Art. 59 Abs. 1 SVG).

E. 5

Die Berufung erweist sich mithin als begründet, ohne dass die weiteren aufgeworfenen Fragen einer Klärung bedürften. Die Klägerin als unterliegende Partei hat die Kosten des bundesgerichtlichen Verfahrens zu tragen und der Beklagten eine Parteientschädigung zu entrichten. Zur Neuverlegung der Kosten für das kantonale Verfahren wird die Angelegenheit an das Kantonsgericht zurückgewiesen.

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