

# **BGer 6S.579/2001 vom 4. Dezember 2001**

Bundesgericht, 2001-12-04, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_6S.579\\_2001](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6S.579_2001)

FR: TF 6S.579/2001 du 4 décembre 2001

IT: TF 6S.579/2001 del 4 dicembre 2001

## **Regeste**

Straftaten

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Zu prüfen ist, ob auf dem fraglichen Streckenabschnitt bei Kilometer 50.380 der A1 eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h oder die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 120 km/h gilt. Der Beschwerdeführer bringt vor, die Gabelung der Autobahnen A1 und A2 (diese zweigt über eine Rampe Richtung Basel ab) stelle eine Verzweigung im Sinne des Gesetzes dar. Weil unmittelbar nach dieser Verzweigung auf der A1 in Richtung Zürich keine Signalisation stehe, komme die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen zum Tragen. Die Vorinstanz nimmt dagegen an, die herabgesetzte Höchstgeschwindigkeit gelte bis zum Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit", das sich nach der Einmündung der von Basel kommenden A2 in die A1 befindet.

### **E. 2**

Gemäss Art. 16 Abs. 2 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741. 21) gilt unter Vorbehalt abweichender Bestimmungen für einzelne Vorschriftssignale die angekündigte Vorschrift an der Stelle oder von der Stelle an, wo das Signal steht, bis zum Ende der nächsten Verzweigung; soll sie weiter gelten, wird das Signal dort wiederholt. Die Signale "Höchstgeschwindigkeit" [...] gelten bis zu den entsprechenden Ende-Signalen, höchstens aber bis zum Ende der nächsten Verzweigung. Gemäss Art. 22 Abs. 1 SSV nennen die Signale "Höchstgeschwindigkeit" [...] die Geschwindigkeit in Stundenkilometern (km/h), welche die Fahrzeuge auch bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht überschreiten dürfen. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit wird mit dem Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit" [...] aufgehoben. Gemäss Art. 1 Abs. 8 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741. 11) sind "Verzweigungen" Kreuzungen, Gabelungen oder Einmündungen von Fahrbahnen. Die Vorinstanz hält zutreffend fest, dass weder das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741. 01) noch seine Verordnungen den Begriff der Autobahnverzweigung definieren. Die Signalisationsverordnung unterscheidet bei Autobahnen und Autostrassen zwischen Anschlüssen und Verzweigungen. Anschlüsse sind das Zusammentreffen von Ein- und Ausfahrten mit den Fahrbahnen von Autobahnen und Autostrassen ( Art. 86 Abs. 1 SSV ). Aus dieser Definition sowie aus dem Fehlen einer Umschreibung der Verzweigungen in Art. 87 Abs. 1 SSV ist mit der Vorinstanz zu schliessen, dass eine Verzweigung bei Autobahnen nur vorliegt, wenn sich Autobahnen gabeln bzw. wenn sie ineinander einmünden, sich also Autobahnen verzweigen, nicht hingegen bei Ein- und Ausfahrten, die das gewöhnliche Strassennetz mit der Autobahn verbinden. Beim Härkinger Kreuz handelt

es sich daher um eine Verzweigung. Somit fragt sich, welchen Bereich die Verzweigung umfasst, ob diese, wenn man von Bern kommend in Richtung Zürich fährt, schon bei der Abzweigung der A2 von der A1 Richtung Basel oder erst mit der Einmündung der von Basel kommenden A2 in die A1 endet. Die Vorinstanz beantwortet diese Frage wiederum gestützt auf die Signalisationsverordnung. Bei Anschlüssen wird die "Entfernungstafel" 500 m nach dem Ende des Beschleunigungsstreifens angebracht ( Art. 86 Abs. 7 SSV ), bei Verzweigungen von Autobahnen nach der Verzweigung auf beiden Fahrbahnseiten ( Art. 87 Abs. 1 lit. e SSV ). Da es nicht logisch wäre, Anschlüsse und Verzweigungen verschieden zu behandeln, kann letztgenannte Vorschrift nur meinen, dass die Entfernungstafeln auch bei Verzweigungen "nach dem Ende des Beschleunigungsstreifens", d.h. nach dem Ende der einmündenden Fahrbahn anzubringen sind. Die Formulierung "nach der Verzweigung" deutet demzufolge daraufhin, dass der Begriff der Verzweigung nicht nur die Gabelung einer Autobahn umfasst, sondern auch die ihr entsprechende Einfahrt einschliesst. Der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung verlangt, dass diese Auffassung nicht nur in Bezug auf Entfernungstafeln, sondern für alle in diesem Zusammenhang relevanten Signale gilt. Die Höchstgeschwindigkeitssignale, die vor einer Autobahnverzweigung stehen, verlieren ihre Geltung demnach nicht schon nach der Gabelung der Fahrbahnen, sondern erst nach dem erneuten Zusammentreffen von zwei Fahrbahnen. Das entspricht auch der Gefahrenlage. Gefährlich ist nämlich nicht so sehr die Gabelung, an der sich der Verkehr teilt, sondern die Einmündung einer Fahrbahn in eine andere, wo ein Verkehrsstrom auf den andern trifft. Diese Erwägungen der Vorinstanz überzeugen. Auch Bussy/Rusconi (Code suisse de la circulation routière,

### **E. 3**

Mit dem Entscheid in der Sache ist das Gesuch um aufschiebende Wirkung gegenstandslos geworden.

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