

OW_GERICHTE AbR 2000/01 Nr. 32 vom 6. September 2001

OW Obergericht, 2001-09-06, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ow_gerichte_AbR 2000_01 Nr. 32](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ow_gerichte_AbR_2000_01_Nr_32)

FR: OW_GERICHTE AbR 2000/01 Nr. 32 du 6 septembre 2001

IT: OW_GERICHTE AbR 2000/01 Nr. 32 del 6 settembre 2001

Regeste

AbR 2000/01 Nr. 32, S. 127: Art. 32 Abs. 1 und 2 SVG, Art. 4a Abs. 1 und 2 VRV, Art. 22 Abs. 4 SSV Geltung der "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" auch ohne entsprechende Signalisation des Innerortsbereichs. Begriffe der unbedeutenden Nebe

Erwägungen

E. 1

Art. 32 Abs. 1 SVG hält fest, dass die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen ist, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen. Nach Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen in Ortschaften 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV; vgl. dazu BGE 122 II 127 und 126 II 194 E. 2b). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt im ganzen dicht bebauten Gebiet der Ortschaft; sie beginnt beim Signal "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" und endet beim Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell". Für Fahrzeugführer, die aus unbedeutenden Nebenstrassen (wie Strassen, die nicht Ortschaften oder Ortsteile direkt verbinden, landwirtschaftliche Erschliessungsstrassen, Waldwege und dgl.) in eine Ortschaft einfahren, gilt sie auch ohne Signalisation, sobald die dichte Überbauung beginnt (Art. 4a Abs. 2 VRV). Vorliegend ist unbestritten, dass der Appellant am 16. Februar 2000 mit einer Geschwindigkeit von 71 km/h (nach Abzug der Toleranz von 5 km/h) von einem Radargerät in Obsee/Lungern erfasst wurde. Weiter ist unbestritten, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" auf der Obseestrasse im Obwaldner Amtsblatt publiziert wurde, jedoch von Richtung Schwendlen her in Richtung Obsee/Dorf Lungern keine Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" angebracht worden ist. Es ist deshalb zu prüfen, ob der Appellant die zulässige Höchstgeschwindigkeit, indem er 71 km/h (nach Abzug der Toleranz von 5 km/h) auf der Obseestrasse fuhr, überschritt oder nicht.

E. 2

Nach Auffassung des Appellanten verbindet die Schwendlenstrasse den Ortsteil Schwendlen mit dem Dorf Lungern, weshalb eine Innerortssignalisation "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" nach Art. 4a Abs. 2 VRV zwingend hätte angebracht werden müssen, damit die Innerortsgeschwindigkeit gilt. Nach Ansicht des Appellanten hat die Vorinstanz für den Begriff "Ortsteil" zu Unrecht auf das Raumplanungsrecht abgestützt. Ein Begriff aus dem Raumplanungsrecht könne nicht unbedeutend auf das

Strassenverkehrsgesetz angewendet werden. Dennoch führt der Appellant selber aus, dass Schwendlen nach Art. 23 RPV als Kleinbauzone gelte. Aufgrund der Tatsache, dass die Gemeinde Lungern im Rahmen des Zonenplanverfahrens Schwendlen eingezont habe, komme Schwendlen Ortsteilqualität zu. Nach der Auffassung des Staatsanwaltes handelt es sich beim Gebiet Schwendlen um eine Streusiedlung, welche nur wenige Gebäude aufweise und daher nicht Ortsteilqualität habe. Sinngemäss macht er somit geltend, dass die Schwendlenstrasse eine unbedeutende Nebenstrasse im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV sei, weshalb eine Signalisierung der Innerorts-Höchstgeschwindigkeit nicht notwendig sei. Die dichte Überbauung im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV beginne im Gebiet Obsee. Bei einer Geschwindigkeit von 71 km/h auf der Obseestrasse habe sich der Appellant folglich der Geschwindigkeitsüberschreitung um 21 km/h innerorts schuldig gemacht.

E. 3

Um feststellen zu können, ob sich der Appellant wegen Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts strafbar gemacht hat, muss vorab geprüft werden, ob es sich bei der Schwendlenstrasse um eine "unbedeutende Nebenstrasse" im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV handelt oder nicht. a) Der Begriff der unbedeutenden Nebenstrasse wird beispielhaft und nicht abschliessend umschrieben. Danach gelten als unbedeutende Nebenstrassen Strassen, die nicht Ortschaften oder Ortsteile direkt verbinden, landwirtschaftliche Erschliessungsstrassen, Waldwege und dergleichen. Für die Auslegung des Begriffs ist es notwendig, zuerst Sinn und Zweck von Art. 4a Abs. 2 VRV zu ermitteln. Der Wortlaut der Norm lässt den Sinn und Zweck von Art. 4a Abs. 2 Abschnitt 2 VRV erkennen. Danach soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass es unverhältnismässig wäre, wenn die kantonale Behörde, welche für die Anbringung der Signalisation zuständig ist, an jeder Nebenstrasse eine Signalisation anbringen müsste. Trotz Fehlen einer solchen Signalisation soll (wohl vor allem aus Verkehrssicherheits- und Rechtsgleichheitsgründen) gewährleistet sein, dass in einer dicht überbauten Ortschaft die Innerortshöchstgeschwindigkeit von 50 generell für alle Verkehrsteilnehmer gilt. Unverhältnismässigkeit wäre wohl dann anzunehmen, wenn die Behörde an jeder noch so wenig befahrenen Nebenstrasse eine Signalisation anbringen müsste. Folglich ist der Begriff "unbedeutende Nebenstrasse" in Art. 4a Abs. 2 Satz 2 gleichzusetzen mit einer wenig befahrenen Nebenstrasse. Andererseits geht aus Art. 4a Abs. 2 VRV auch hervor, dass die kantonale Behörde für die Verkehrsteilnehmer den Innerortsbereich auf allen bedeutenden (also oft befahrenen) Neben- und Hauptstrassen bei Beginn einer dichten Überbauung mit dem Signal "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" anzuzeigen hat. Die Schwendlenstrasse verbindet Schwendlen und Obsee/Lungern. Die Verkehrs- und Sicherheitspolizei des Kantons Obwalden hält in ihrem Schreiben an das Verhöramt am 11. Mai 2000 bezüglich der Schwendlenstrasse fest, dass diese eine sehr wenig befahrene Wald- und Alpstrasse sei. Ausserdem sei sie eine Sackgasse. Aus dieser Beurteilung geht hervor, dass nach Ansicht der Verkehrs- und Sicherheitspolizei die Schwendlenstrasse eine unbedeutende Nebenstrasse im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV ist. Dem vorinstanzlichen Plan kann entnommen werden, dass mit der Schwendlenstrasse nur wenige Gebäude erschlossen werden. Aufgrund des Planes und den örtlichen Gegebenheiten, welche dem Gericht bekannt sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Schwendlenstrasse wenig befahren wird und in Bezug auf ihre primäre Funktion als Verbindungsstrasse für ein paar Anstösser (der Plan zeigt weniger als fünf Gebäude in Schwendlen auf) eine unbedeutende Nebenstrasse im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV darstellt. b) Zum selben Ergebnis gelangt man auch, wenn man konkret, also anhand der beispielhaften Aufzählung in Art. 4a Abs. 2

VRV prüft, ob die Schwendlenstrasse Ortschaften oder Ortsteile miteinander verbindet oder nicht. Schwendlen ist keine Ortschaft. Für den Begriff des Ortsteils stützte sich der Kantonsgerichtspräsident II in seinem Urteil vom 9. Oktober 2000 auf BGE 113 Ia 192 ff. Danach wird ein Ortsteil als Kleinsiedlung bezeichnet. In BGE 119 Ia 300 wird eine Kleinsiedlung als geschlossene Einheit in Erscheinung tretende Baugruppe von mindestens fünf bis zehn bewohnten Gebäuden in offener oder geschlossener Bauweise bezeichnet. Dabei muss die Kleinsiedlung auch eine gewisse Stützpunktfunktion erfüllen und von der Hauptsiedlung räumlich klar getrennt sein. Diese Definition des Ortsteils als Kleinsiedlung stammt aus dem Raumplanungsrecht. Dabei stellt sich vorliegend nicht die Frage, ob die Kleinsiedlung im Sinne des Raumplanungsrechts eingezont werden darf oder nicht. Auf den raumplanungsrechtlichen Begriff der Kleinsiedlung stellte die Vorinstanz ab, um den Begriff des Ortsteils im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV auszulegen. Die raumplanungsrechtliche Definition der Kleinsiedlung respektive des Ortsteils ist mit Sinn und Zweck von Art. 4a Abs. 2 VRV vereinbar und kann deshalb herangezogen werden. Es ist nämlich davon auszugehen, dass eine Strasse in einem Gebiet, in welchem weniger als fünf bewohnte Häuser und welches keine Stützpunkt Funktion aufweist, wenig befahren wird und deshalb eine unbedeutende Nebenstrasse im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV ist. Das Gebiet Schwendlen weist weniger als fünf bewohnte Gebäude auf und besteht vorherrschend aus dem Forschungsinstitut W. Somit stellt Schwendlen keinen Ortsteil von Lungern dar. Dabei ist es unerheblich, dass die Schwendlenstrasse bis nach Turren führt. Denn auch Turren erfüllt den Begriff einer Kleinsiedlung nicht. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Schwendlenstrasse eine unbedeutende Nebenstrasse im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV ist und eine Signalisation des Innerortsbereichs "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" nicht zwingend angebracht werden muss.

E. 4

Gemäss Art. 4a Abs. 2 VRV gilt die Innerortshöchstgeschwindigkeit 50 generell für Fahrzeugführer, welche aus einer unbedeutenden Nebenstrasse in eine Ortschaft einfahren, sobald die dichte Überbauung beginnt. Der Appellant macht nun geltend, dass selbst wenn bei der Schwendlenstrasse von einer unbedeutenden Nebenstrasse ausgegangen werden müsse, entlang der Wichelstrasse/Obseestrasse keine dichte Überbauung im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV bestehe. Die Obseestrasse ist vor allem auf der linken Seite (von Lungern her kommend) dicht besiedelt. Die dichte Besiedlung geht aus den beiliegenden Plänen klar hervor. Anlässlich des Augenscheins hielt der Kantonsgerichtspräsident II diesbezüglich auch sinngemäss fest, dass auf der rechten Seite der Obseestrasse in Richtung Talstation der Schönbüelbahnen bis hin zur Einmündung der Campingstrasse eine lockere Überbauung mit Lücken festzustellen sei. Auf der linken Seite seien von der Einmündung der Dörflistrasse in die Obseestrasse viele Häuser festzustellen, die in engem Abstand aufeinander folgten. Den Plänen kann auch entnommen werden, dass einzelne Häuser direkt an die Obseestrasse angrenzen. Die ganze Überbauung wirkt als eine kompakte Einheit. Die Wichelstrasse/Obseestrasse ist deshalb als dicht überbauter Bereich zu betrachten, der Innerortscharakter aufweist. a) Der Beschwerdeführer macht nun sinngemäss geltend, dass er, selbst wenn im Gebiet Obsee eine dichte Überbauung angenommen werde, in einem Bereich vom Radargerät erfasst worden sei (Einmündung der Loppstrasse in die Obseestrasse), wo dieses dicht überbaute Gebiet bereits wieder zu Ende sei. Nach Art. 22 Abs. 4 SSV könnten auf einer unbedeutenden Nebenstrasse im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV die Signale, welche das Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts anzeigen, fehlen. Folglich habe er sich im Zeitpunkt der Kontrolle ausserhalb der

dichten Überbauung und somit auch ausserhalb des Innerortsbereichs befunden. Dem ist entgegen zu halten, dass an der Stelle, wo der Appellant vom Radar erfasst wurde, die Loppstrasse in die Obseestrasse einmündet und sich dort ein Fussgängerstreifen befindet. In unmittelbarer Nähe der Radargerätstelle ist das Gebiet beidseitig bebaut, und es ist auch eine Parkplatzausfahrt vorhanden. Somit ist eine dichte Überbauung im Sinne von Art. 4a Abs. 2 VRV an der fraglichen Stelle gegeben. b) Selbst wenn man davon ausgehen würde, dass die Kontrolle exakt an einer Stelle stattfand, wo das dicht überbaute Gebiet bereits zu Ende war, wäre die Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h für den Appellanten massgebend gewesen. Denn Art. 4a Abs. 2 VRV hält diesbezüglich fest, dass die allgemeine Innerortsgeschwindigkeit für Fahrzeugführer aus einer unbedeutenden Nebenstrasse gilt, sobald die dichte Überbauung beginnt. In Anbetracht der örtlichen Verhältnisse ergibt sich, dass die dichte Überbauung und somit der Innerortscharakter mit der Höchstgeschwindigkeit 50 generell in Obsee (von der Schwendlen her kommend) spätestens im Bereich Spendermattli/Driangelgasse beginnt und bis zum Signal "Ende Höchstgeschwindigkeit 50 generell" anhält. Der Appellant hätte also spätestens dort den Innerortscharakter erkennen müssen. c) Das Vorbringen des Beschwerdeführers, wonach gemäss Art. 22 Abs. 4 SSV im vorliegenden Fall die Signalisation, welche das Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 generell anzeigt, fehlen kann, kann nicht gehört werden. Der Appellant befand sich bei der Geschwindigkeitskontrolle auf der Obseestrasse, welche ganz klar keine unbedeutende Nebenstrasse ist. Art. 22 Abs. 4 SSV setzt aber für die Möglichkeit des Fehlens einer Signalisation eine solche unbedeutende Nebenstrasse voraus. Die Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h gilt somit auf der Obseestrasse bis zum Signal "Ende Höchstgeschwindigkeit 50 generell". d) Im Übrigen hat der Appellant den in Frage stehenden Weg bereits bei der Hinfahrt zurückgelegt. Als er in das Dorf Lungern einfuhr, muss er die 50 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung bemerkt haben. Diese Signalisation wurde auf der ganzen Strecke, welche der Appellant zurücklegte, nie aufgehoben. Wurde sie aber nie aufgehoben, so musste der Appellant entweder davon ausgehen, dass sie nach wie vor, d.h. auch auf der Schwendlenstrasse, gelte. Oder er legte sich Rechenschaft darüber ab, dass sie nach der Ausfahrt aus dem Dorf auf der Schwendlenstrasse nicht mehr gelte. Diesfalls ging der Appellant somit davon aus, dass die Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auch ohne Signalisationsende aufgehoben wurde, wie dies in Art. 22 Abs. 4 SSV für unbedeutende Nebenstrassen auch vorgesehen ist und worauf sich der Appellant auch ausdrücklich beruft; umgekehrt musste er sich dann aber auch bewusst sein, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung, wenn sie schon ausgangs des Dorfes nicht formell aufgehoben werden musste, auch in der Gegenrichtung eingangs des Dorfes nicht formell signalisiert sein musste. Selbst wenn aber der Appellant keine dieser Überlegungen konkret angestellt hätte, so hätte ihm bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt bei Einfahrt in den Dorfteil Obsee angesichts der dort herrschenden Überbauung auffallen müssen, dass er sich innerorts befinde. Angesichts der dortigen Verhältnisse kann sich ein aufmerksamer Fahrzeuglenker nicht ernsthaft auf den Standpunkt stellen, er befinde sich ausserorts.

E. 5

Insgesamt kann deshalb festgehalten werden, dass der Appellant die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts um 21 km/h (nach Abzug der 5 km/h Toleranz) überschritten hat.

E. 6

Zu diesem Ergebnis würde man auch gelangen, wenn man die dichte Überbauung und somit den Innerortscharakter im Gebiet der Obseestrasse verneinen würde. Wie bereits erwähnt, ist gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Somit ist die allgemeine Ausserortshöchstgeschwindigkeit von 80 km/h nach Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV nicht die Geschwindigkeit, die unter allen Umständen ausgefahren werden kann. Vielmehr ist die Geschwindigkeit den Umständen anzupassen. Als der Appellant mit einer Geschwindigkeit von 71 km/h durch das überbaute Obseegebiet fuhr, und an einer Stelle vom Radar erfasst wurde, wo eine Nebenstrasse einmündet und sich ein Fussgängerstreifen befindet, hat er die Geschwindigkeit nicht den Umständen angepasst.

E. 7

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass sich der Appellant der einfachen Verletzung von Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG schuldig gemacht hat. de| fr | it Schlagworte nebenstrasse höchstgeschwindigkeit begriff geschwindigkeit innerorts strasse verkehr umstände stelle fahrzeug fahrzeugführer vorinstanz radar beschwerdeführer frage Mehr Deskriptoren anzeigen Normen Bund RPV: Art.23 SVG: Art.32 Art.90 VRV: Art.4a SSV: Art.22 Leitentscheide BGE 122-II-126 S.127 113-IA-192 119-IA-300 126-II-192 S.194 AbR 2000/01 Nr. 32

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