

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz

Herausgeber: Landtechnik Schweiz

Band: 41 (1979)

Heft: 4

Rubrik: Strafbares Durchmogeln bei Gelblicht : zur Bedeutung der Verkehrs-Lichtsignale

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Strafbares Durchmogeln bei Gelblicht

Zur Bedeutung der Verkehrs-Lichtsignale

(Von unserem Bundesgerichtskorrespondenten)

Lichtsignale, welche den Zweck haben, die gleichzeitige Benützung einer Verkehrsfläche durch verschiedene Verkehrsströme zu verhindern, haben eine verbindliche Bedeutung. So wird in der Strassen-signalisationsverordnung (SSV) der Sinn eines auf Grünlicht folgenden gelben, ruhenden Lichtes kurz und bündig wie folgt umschrieben: «Halt für Fahrzeuge, die noch vor der Verzweigung halten können.» (Artikel 49, Absatz 4, Buchstabe a SSV).

Ein Lastwagenführer, der mit etwa 60 km/h innerorts daherfuhr, bemerkte, als er sich einem Lichtsignal näherte, dass die Signalanlage von Grün auf Gelb schaltete. Er beschleunigte seine Fahrt noch etwas, um noch vor dem Wechsel auf Rotlicht durchzukommen. Doch die Ampel schaltete auf Rot, als der Lastwagen noch 5 m von der Anlage entfernt war. Der Chauffeur fuhr mit unvermindertem Tempo von 65 km/h über die Kreuzung. Der Einzelrichter des Bezirksgerichtes Zürich büsste ihn, bestätigt durch das kantonale Obergericht, mit 90 Franken. Der Chauffeur machte hierauf mit einer Nichtigkeitsbeschwerde vor dem Kassationshof des Bundesgerichtes geltend, er habe sich auf die normale Dauer der Gelbphase von vier Sekunden verlassen dürfen. Er habe nicht mehr durchfahren können, bevor Rotlicht eingeschaltet wurde, weil die Gelbphase mit drei Sekunden anormal kurz gewesen sei. Zu einer Schnellbremsung sei er wegen der Gefahr von Auf-fahrkollisionen nicht verpflichtet gewesen.

Damit kam er beim Bundesgericht schlecht an; seine Beschwerde wurde abgewiesen.

Nach der Bundesgerichtspraxis hat das stehende Gelblicht den Zweck, dem Fahrer vor dem Aufleuchten des absolut Halt gebietenden Rotlichts zu ermöglichen, mit normaler Bremsung anzuhalten oder, wenn das nicht mehr möglich ist, die geschützte Verkehrsfläche zu verlassen, bevor der andere Verkehrsstrom die Bahn freibekommt. Der Fahrer darf

somit bei Grün in normalem, den Verhältnissen angepasstem Tempo weiterfahren. Er muss immerhin im Hinblick auf den möglichen Farbwechsel bremsbereit sein, um nötigenfalls sofort anzuhalten. Gelingt es ihm nicht mehr, ganz vor dem am Boden aufgemalten «Haltebalken» anzuhalten, so hat er das Fahrzeug womöglich vor der gemeinsam durch die Verkehrsströme benützten Verkehrsfläche anzuhalten, wenn auch nach dem Balken. Keinesfalls darf er bei Rot noch in diese Fläche hineinfahren.

Im vorliegenden Fall stand fest, dass der Beschwerdeführer beim Aufleuchten des Gelblichtes mit normaler Bremsung noch vor dem Signal hätte anhalten können. Es kam da nicht darauf an, wie lange die Gelblichtphase dauerte. Hätte der Beschwerdeführer vorschriftsgemäss angehalten, so hätte er sich auf jeden Fall richtig verhalten, gleichgültig, wie lange das Signal gelb leuchtete. Indem er dagegen nicht anhielt, obwohl er dazu in der Lage war, versties er gegen Artikel 49 SSV, selbst wenn es ihm bei besonders langer Gelbphase möglich gewesen wäre, die Kreuzung vor dem Wechsel auf Rot zu überqueren.

Der häufige Missbrauch der Gelbphase, um noch rasch durchzufahren, ändert nichts an der Rechtslage. Einem Fahrer kann laut Bundesgericht höchstens zugestanden werden, dass er es im Zweifelsfall nicht darauf ankommen lassen muss, nur mit brüskem Bremsen oder nicht mehr rechtzeitig anzuhalten, namentlich, wenn dicht aufgeschlossen weitere Fahrzeuge folgen. Eine nicht übertrieben strenge Beurteilung lässt sich besonders bei Fahrzeugen mit langem Bremsweg und geringen Ausmassen bei guter Beschleunigung (z. B. Motorrädern) rechtfertigen. Denn sie vermögen die kritische Verkehrsfläche rasch freizugeben. Das Gegenteil trifft für Lastwagen und erst recht für Lastenzüge zu. Diese müssen daher allgemein mit mässiger Geschwindigkeit auf Verkehrslichter zufahren.

Dr. R.B.