

TE Vwgh Erkenntnis 1981/3/6 0235/80

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 06.03.1981

Index

StVO

24/01 Strafgesetzbuch

40/01 Verwaltungsverfahren

90/01 Straßenverkehrsordnung

90/02 Kraftfahrgesetz

Norm

KFG 1967 §114 Abs4

StGB §6 Abs1

StVO 1960 §2 Abs1 Z26

VStG §5 Abs1

1. KFG 1967 § 114 heute
 2. KFG 1967 § 114 gültig ab 24.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
 3. KFG 1967 § 114 gültig von 01.01.2024 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
 4. KFG 1967 § 114 gültig von 16.12.2020 bis 31.12.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
 5. KFG 1967 § 114 gültig von 01.07.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
 6. KFG 1967 § 114 gültig von 07.03.2019 bis 30.06.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
 7. KFG 1967 § 114 gültig von 14.01.2017 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
 8. KFG 1967 § 114 gültig von 09.06.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
 9. KFG 1967 § 114 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
 10. KFG 1967 § 114 gültig von 01.08.2007 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
 11. KFG 1967 § 114 gültig von 05.05.2005 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
 12. KFG 1967 § 114 gültig von 01.08.2002 bis 04.05.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 13. KFG 1967 § 114 gültig von 01.08.2002 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
 14. KFG 1967 § 114 gültig von 25.05.2002 bis 31.07.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 15. KFG 1967 § 114 gültig von 01.11.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
 16. KFG 1967 § 114 gültig von 24.08.1994 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
 17. KFG 1967 § 114 gültig von 24.06.1993 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 404/1993
 18. KFG 1967 § 114 gültig von 16.07.1988 bis 23.06.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988
-
1. StGB § 6 heute
 2. StGB § 6 gültig ab 01.01.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 112/2015
 3. StGB § 6 gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2015

1. StVO 1960 § 2 heute
 2. StVO 1960 § 2 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
 3. StVO 1960 § 2 gültig von 01.05.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
 4. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.2024 bis 30.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
 5. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.2022 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
 6. StVO 1960 § 2 gültig von 01.06.2019 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2019
 7. StVO 1960 § 2 gültig von 01.04.2019 bis 31.05.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 18/2019
 8. StVO 1960 § 2 gültig von 06.10.2015 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2015
 9. StVO 1960 § 2 gültig von 31.03.2013 bis 05.10.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
 10. StVO 1960 § 2 gültig von 22.07.1998 bis 30.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
 11. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
 12. StVO 1960 § 2 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
 13. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.1983 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983
1. VStG § 5 heute
 2. VStG § 5 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
 3. VStG § 5 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.2018

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Mag. Onder, Dr. Närr, Dr. Degischer und Dr. Dorner als Richter, im Beisein der Schriftführerin Kommissär Dr. Gancz, über die Beschwerde des FH in W, vertreten durch Dr. Rudolf Gürtler, Rechtsanwalt in Wien I, Seilergasse 3, gegen den Bescheid der Wiener Landesregierung vom 28. November 1979, Zl. MA 70-IX/H 441/79/Str., betreffend Verhängung einer Verwaltungsstrafe wegen einer Übertretung der Straßenverkehrsordnung 1960, zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Mag. Onder, Dr. Närr, Dr. Degischer und Dr. Dorner als Richter, im Beisein der Schriftführerin Kommissär Dr. Gancz, über die Beschwerde des FH in W, vertreten durch Dr. Rudolf Gürtler, Rechtsanwalt in Wien römisch eins, Seilergasse 3, gegen den Bescheid der Wiener Landesregierung vom 28. November 1979, Zl. MA 70-IX/H 441/79/Str., betreffend Verhängung einer Verwaltungsstrafe wegen einer Übertretung der Straßenverkehrsordnung 1960, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat der Bundeshauptstadt (Land) Wien Aufwendungen in der Höhe von S 900,- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Am 2. Dezember 1978 hatte der Beamte der Bundespolizeidirektion Wien KU auf Grund einer Mitteilung des HC (in der Folge: Anzeiger) gegen den Lenker des der Farbe und Marke sowie dem polizeilichen Kennzeichen nach bestimmten Kraftfahrzeuges, eines Schulfahrzeuges, unter anderem Anzeige wegen vorschriftswidrigen Haltens auf einer Autobahn gemäß § 46 Abs. 4 lit. c StVO 1960 erstattet. Nach dem wesentlichen Inhalt dieser Anzeige habe der Angezeigte an demselben Tag um 9.20 Uhr als Fahrlehrer und Lenker des genannten Schulfahrzeuges in Wien III. auf der Autobahn A 20 in Richtung Wien X. gesehen unmittelbar vor der Abfahrt Erdberger Lände gehalten. Neben dem Schulfahrzeug habe ein Motorradfahrer gehalten, der über seiner Kleidung die Aufschrift derselben Fahrschule angebracht gehabt habe. Am 10. Jänner 1979 hatte der nach entsprechender Auskunftserteilung auf Grund einer Aufforderung gemäß § 103 Abs. 2 zweiter Satz KFG 1967 als angezeigter Fahrlehrer und Lenker festgestellte Beschwerdeführer bei seiner Beschuldigtenvernehmung im wesentlichen folgendes angegeben: Er sei mit vier Fahrschülern vom Übungsplatz in Kaiser-Ebersdorf kommend auf der Stadtautobahn stadtauswärts in Richtung Wolkersdorf gefahren. Bezüglich des Haltens gab der Beschwerdeführer an, daß es kein Halten, sondern ein Anhalten gewesen sei, weil er vier Fahrschüler mit Motorrädern hinter sich gehabt habe und einer von diesen so weit zurückgeblieben sei, daß er habe warten müssen, um alle vier Fahrschüler bei der Abfahrt zusammenzuhaben. Der Anzeiger habe neben dem Bus des Beschwerdeführers angehalten und den Bus auf der Autobahn fotografiert. Am 23. Jänner 1979 hatte der Anzeiger bei seiner Zeugeneinvernahme im wesentlichen folgendes angegeben: Der Beschwerdeführer habe den Bus plötzlich abgebremst und sei - nicht am rechten Fahrbahnrand - stehengeblieben. Ein Motorradfahrer mit der „Aufschrift“

derselben Fahrschule sei zuerst links vorbeigefahren und habe sich mit dem Beschwerdeführer unterhalten. Als der Anzeiger rechts an dem Bus habe vorbeifahren wollen, sei plötzlich die Bustür aufgegangen und ein anderer Fahrschüler habe aussteigen wollen, sei jedoch, wie er den Anzeiger gesehen habe, im letzten Augenblick wieder zurück in den Bus. Der Anzeiger habe sein Fahrzeug deshalb neuerlich stark abbremsen müssen. Er habe das Fenster hinuntergekurbelt und den jungen Mann gefragt, warum er hier stehenbleibe, da das doch sehr gefährlich sei. Der junge Mann habe erwidert: „Was sagen Sie das mir, sagen Sie das doch dem Fahrer. Ich weiß es eh.“ Der Beschwerdeführer habe jedoch gemeint, daß das den Anzeiger nichts angehe, und noch gesagt, er solle doch weiterfahren, wobei er eine eindeutig wegwerfende Handbewegung gemacht habe. Der Anzeiger sei daraufhin weitergefahren und habe sein Fahrzeug - wie in der Skizze - am rechten Rand der Abfahrt abgestellt. Zu diesem Zeitpunkt habe niemand die Abfahrt benutzen können, da diese durch den Bus und den anderen Fahrschüler sowie den Motorradlenker, der sich nun ebenfalls zwischen dem rechten Fahrbahnrand und dem Bus befunden habe, gesperrt gewesen sei. Der Anzeiger habe genau von dem Punkt aus - wie in der Skizze eingezeichnet - die Situation fotografiert und lege zwei Fotos bei. Man sehe darauf sehr deutlich, daß der Beschwerdeführer relativ weit mitten in der Fahrbahn sein Fahrzeug angehalten gehabt habe. Am 2. Dezember 1978 hatte der Beamte der Bundespolizeidirektion Wien KU auf Grund einer Mitteilung des HC (in der Folge: Anzeiger) gegen den Lenker des der Farbe und Marke sowie dem polizeilichen Kennzeichen nach bestimmten Kraftfahrzeuges, eines Schulfahrzeuges, unter anderem Anzeige wegen vorschriftswidrigen Haltens auf einer Autobahn gemäß Paragraph 46, Absatz 4, Litera c, StVO 1960 erstattet. Nach dem wesentlichen Inhalt dieser Anzeige habe der Angezeigte an demselben Tag um 9.20 Uhr als Fahrlehrer und Lenker des genannten Schulfahrzeuges in Wien römisch drei. auf der Autobahn A 20 in Richtung Wien römisch zehn. gesehen unmittelbar vor der Abfahrt Erdberger Lände gehalten. Neben dem Schulfahrzeug habe ein Motorradfahrer gehalten, der über seiner Kleidung die Aufschrift derselben Fahrschule angebracht gehabt habe. Am 10. Jänner 1979 hatte der nach entsprechender Auskunftserteilung auf Grund einer Aufforderung gemäß Paragraph 103, Absatz 2, zweiter Satz KFG 1967 als angezeigter Fahrlehrer und Lenker festgestellte Beschwerdeführer bei seiner Beschuldigtenvernehmung im wesentlichen folgendes angegeben: Er sei mit vier Fahrschülern vom Übungsplatz in Kaiser-Ebersdorf kommend auf der Stadtautobahn stadtauswärts in Richtung Wolkersdorf gefahren. Bezüglich des Haltens gab der Beschwerdeführer an, daß es kein Halten, sondern ein Anhalten gewesen sei, weil er vier Fahrschüler mit Motorrädern hinter sich gehabt habe und einer von diesen so weit zurückgeblieben sei, daß er habe warten müssen, um alle vier Fahrschüler bei der Abfahrt zusammenzuhaben. Der Anzeiger habe neben dem Bus des Beschwerdeführers angehalten und den Bus auf der Autobahn fotografiert. Am 23. Jänner 1979 hatte der Anzeiger bei seiner Zeugeneinvernahme im wesentlichen folgendes angegeben: Der Beschwerdeführer habe den Bus plötzlich abgebremst und sei - nicht am rechten Fahrbahnrand - stehengeblieben. Ein Motorradfahrer mit der „Aufschrift“ derselben Fahrschule sei zuerst links vorbeigefahren und habe sich mit dem Beschwerdeführer unterhalten. Als der Anzeiger rechts an dem Bus habe vorbeifahren wollen, sei plötzlich die Bustür aufgegangen und ein anderer Fahrschüler habe aussteigen wollen, sei jedoch, wie er den Anzeiger gesehen habe, im letzten Augenblick wieder zurück in den Bus. Der Anzeiger habe sein Fahrzeug deshalb neuerlich stark abbremsen müssen. Er habe das Fenster hinuntergekurbelt und den jungen Mann gefragt, warum er hier stehenbleibe, da das doch sehr gefährlich sei. Der junge Mann habe erwidert: „Was sagen Sie das mir, sagen Sie das doch dem Fahrer. Ich weiß es eh.“ Der Beschwerdeführer habe jedoch gemeint, daß das den Anzeiger nichts angehe, und noch gesagt, er solle doch weiterfahren, wobei er eine eindeutig wegwerfende Handbewegung gemacht habe. Der Anzeiger sei daraufhin weitergefahren und habe sein Fahrzeug - wie in der Skizze - am rechten Rand der Abfahrt abgestellt. Zu diesem Zeitpunkt habe niemand die Abfahrt benutzen können, da diese durch den Bus und den anderen Fahrschüler sowie den Motorradlenker, der sich nun ebenfalls zwischen dem rechten Fahrbahnrand und dem Bus befunden habe, gesperrt gewesen sei. Der Anzeiger habe genau von dem Punkt aus - wie in der Skizze eingezeichnet - die Situation fotografiert und lege zwei Fotos bei. Man sehe darauf sehr deutlich, daß der Beschwerdeführer relativ weit mitten in der Fahrbahn sein Fahrzeug angehalten gehabt habe.

Am 23. Februar 1979 wurden dem Beschwerdeführer der Akteninhalt und die Fotos zur Kenntnis gebracht. Danach verwies er auf seine bisherigen Angaben und gab ergänzend an, das Anhalten sei ein sonstiger wichtiger Grund gewesen. Er habe damals einen Fahrschüler, da diesem eiskalt gewesen sei, gegen einen im Bus mitfahrenden austauschen müssen.

Mit dem Straferkenntnis der Bundespolizeidirektion Wien - Bezirkspolizeikommissariat Innere Stadt vom 7. Mai 1979 wurde über den Beschwerdeführer gemäß dem § 99 Abs. 3 lit. a StVO 1960 eine Geldstrafe in der Höhe von S 600,-- (60

Stunden Ersatzarreststrafe) verhängt, weil er am 2. Dezember 1978 um 9.20 Uhr in Wien III. auf der Autobahn A 20 (Stadtautobahn) bei der Abfahrt Erdberger Lände als Lenker des dem polizeilichen Kennzeichen nach bestimmten Pkws (Fahrschulwagen) gehalten und dadurch eine Verwaltungsübertretung nach § 99 Abs. 3 lit. a in Verbindung mit § 46 Abs. 4 lit. c StVO 1960 begangen habe. Als Begründung führte die genannte Behörde im wesentlichen an, die im Spruch bezeichnete Verwaltungsübertretung sei auf Grund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens als erwiesen anzunehmen. Der Beschwerdeführer bestreite nicht, das Fahrzeug am Tatort gehalten zu haben. Am 10. Jänner 1979 habe er angegeben, daß er deshalb habe halten müssen, um auf alle vier Fahrschüler, mit denen er eine Übungsfahrt unternommen habe, zu warten; am 23. Februar 1979 hingegen habe er angegeben, daß es sich um ein Anhalten aus einem sonst wichtigen Grund gehandelt habe, da einem Fahrschüler eiskalt gewesen sei und der Beschwerdeführer ihn gegen einen im Bus mitfahrenden habe austauschen müssen. Da es sich jedoch nach Ansicht der Behörde in beiden Fällen nicht um ein verkehrsbedingtes Anhalten gehandelt habe, erscheine der Tatbestand erwiesen und es sei spruchgemäß zu entscheiden gewesen. Bemerkt wurde noch, daß der Anzeiger zwei Fotos vom Tatort aufgenommen hätte, aus denen die Übertretung einwandfrei ersichtlich sei. Mit dem Straferkenntnis der Bundespolizeidirektion Wien - Bezirkspolizeikommissariat Innere Stadt vom 7. Mai 1979 wurde über den Beschwerdeführer gemäß dem Paragraph 99, Absatz 3, Litera a, StVO 1960 eine Geldstrafe in der Höhe von S 600,-- (60 Stunden Ersatzarreststrafe) verhängt, weil er am 2. Dezember 1978 um 9.20 Uhr in Wien römisch drei. auf der Autobahn A 20 (Stadtautobahn) bei der Abfahrt Erdberger Lände als Lenker des dem polizeilichen Kennzeichen nach bestimmten Pkws (Fahrschulwagen) gehalten und dadurch eine Verwaltungsübertretung nach Paragraph 99, Absatz 3, Litera a, in Verbindung mit Paragraph 46, Absatz 4, Litera c, StVO 1960 begangen habe. Als Begründung führte die genannte Behörde im wesentlichen an, die im Spruch bezeichnete Verwaltungsübertretung sei auf Grund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens als erwiesen anzunehmen. Der Beschwerdeführer bestreite nicht, das Fahrzeug am Tatort gehalten zu haben. Am 10. Jänner 1979 habe er angegeben, daß er deshalb habe halten müssen, um auf alle vier Fahrschüler, mit denen er eine Übungsfahrt unternommen habe, zu warten; am 23. Februar 1979 hingegen habe er angegeben, daß es sich um ein Anhalten aus einem sonst wichtigen Grund gehandelt habe, da einem Fahrschüler eiskalt gewesen sei und der Beschwerdeführer ihn gegen einen im Bus mitfahrenden habe austauschen müssen. Da es sich jedoch nach Ansicht der Behörde in beiden Fällen nicht um ein verkehrsbedingtes Anhalten gehandelt habe, erscheine der Tatbestand erwiesen und es sei spruchgemäß zu entscheiden gewesen. Bemerkt wurde noch, daß der Anzeiger zwei Fotos vom Tatort aufgenommen hätte, aus denen die Übertretung einwandfrei ersichtlich sei.

In seiner rechtzeitig eingebrachten Berufung vom 21. Mai 1979 gegen dieses erstinstanzliche Straferkenntnis brachte der Beschwerdeführer im wesentlichen folgendes vor: Er sei mit dem Fahrschulbus mit acht Schülern von 8.00 bis 16.00 Uhr auf vier Motorrädern im öffentlichen Verkehr gefahren. Vier Schüler seien gefahren, vier seien im warmen Bus geblieben, um die anderen abzulösen, wenn ihnen kalt geworden sei. Es sei ja kalt gewesen und da halte es man nicht länger als etwa eine halbe Stunde auf dem Motorrad aus. Es habe auch gute Fahrer dabei gegeben, einige gute und auch schwächere. Um 9.20 Uhr sei der Beschwerdeführer auf der Autobahn von Stadlau Richtung Süden gefahren. Er habe bemerkt, daß nicht alle Schüler aufgeschlossen gewesen seien, und habe deshalb auf der Autobahnabfahrt „so angehalten, daß sowohl rechts als auch“ geradeaus (links vom Bus) vorbeigefahren werden konnte. Es seien auch viele Pkws und Lkws anstandslos vorbeigefahren. Nur der Pkw des Anzeigers habe angehalten; der Anzeiger habe sie belehrt und sei dann provokant langsam zu seinem Pkw gegangen, habe umständlich einen Fotoapparat aus dessen Kofferraum genommen und sie fotografiert. Es habe für den Anzeiger gar keine Veranlassung bestanden, dort freiwillig sein Fahrzeug zum Stillstand zu bringen. Der Beschwerdeführer habe auf die Schüler gewartet. Unterdessen habe ein Schüler aus dem Bus gegen einen „kalten“ Fahrer das Motorrad gewechselt. Als die anderen Schüler dagewesen seien, seien sie weitergefahren. Der Beschwerdeführer habe dort warten müssen, weil die Gefahr des Verfahrens der Schüler bestanden habe. Bei den Einvernahmen habe er das immer so dargelegt. Der Referent habe ihm darauf gesagt: „Wenn sie dort drei bis vier Minuten gestanden sind, war das ein Halten und kein Anhalten, denn Anhalten ist kurz.“ Dasselbe habe er dem Beschwerdeführer bei der zweiten Einvernahme gesagt. Der Beschwerdeführer zitiere Anhalten: Das durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges. Hätte der Beschwerdeführer die Schüler irgendwohin weiterfahren lassen sollen? Die Einvernahme der Schüler sei abgelehnt worden. Anschließend gab der Beschwerdeführer in seiner Berufung mit der Bitte um Zeugeneinvernahme acht Zu- und Vornamen, jeweils mit Adresse, bekannt.

Auf Grund dieser Berufung des Beschwerdeführers bestätigte die Wiener Landesregierung mit Bescheid vom 28. November 1979 das erstinstanzliche Straferkenntnis gemäß § 66 Abs. 4 AVG 1950. Dies im wesentlichen mit

folgender Begründung: Der Beschwerdeführer gebe die Tatsachenschilderung des Anzeigers an sich zu, verneine aber, daß es sich im Gegenstand nicht um ein „Halten“, sondern um ein „Anhalten“ gehandelt hätte. Dies deshalb, da er vier Fahrschüler mit Motorrädern hinter sich gehabt habe und einer von diesen so weit zurückgeblieben sei, daß er habe warten müssen, um alle vier Fahrschüler bei der Abfahrt zusammenzuhaben. Das „Anhalten“ sei ein sonstiger wichtiger Grund gewesen, da diesem Fahrschüler eiskalt gewesen sei und ihn der Beschwerdeführer in den VW-Bus habe aufnehmen müssen. Dazu sei folgendes zu sagen. § 2 Abs. 1 Z. 26 StVO 1960 verstehe unter dem Begriff des „Anhaltens“ ein durch die Verkehrslage oder sonstige wichtige Umstände erzwungenes Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges. Das „Anhalten“ sei sohin ein „erzwungenes“ Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges. Die Gründe hierfür mögen in der Verkehrslage oder in anderen wichtigen Gründen gelegen sein. Jedenfalls sei der Beurteilung der Frage, ob das Anhalten gerechtfertigt sei, eher ein strenger Maßstab zugrunde zu legen. Wichtige Gründe für das Anhalten könnten sich aus dem Zustand des Lenkers oder des Fahrzeuges ergeben. Gerade jemand während des Lenkens in solche körperliche oder geistige Verfassung, daß er ein Fahrzeug nicht mehr zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften nicht mehr zu befolgen vermöge (§ 58 Abs. 1 StVO 1960), etwa durch Auftreten von Schmerzen, Übelkeit, Schwindelgefühl, Benommenheit und dgl., so sei dies ein Grund zum Anhalten, ebenso wie ein plötzlich auftauchender Fahrzeugdefekt, der an der betriebssicheren Bedienung des Fahrzeuges hindere. All diese Gründe seien aber im Gegenstand nicht vorgelegen, im Sinne der herrschenden höchstgerichtlichen Judikatur sei das Verhalten des Beschwerdeführers daher nicht als ein „Anhalten“, sondern als ein „Halten“ zu werten gewesen, wobei dieses weder durch die Verkehrslage noch durch sonstige wichtige Umstände erzwungen gewesen sei. Wenngleich der Beschwerdeführer aus durchaus achtenswerten Motiven gehandelt habe, habe sein Vorbringen doch nicht vermocht, eine notstandsähnliche Situation darzulegen, da eine solche nur bei Vorliegen einer Gefahr gegeben erscheine, der nur durch die Begehung einer Übertretung von Verwaltungsvorschriften entgegengetreten werden könne. Auf Grund dieser Berufung des Beschwerdeführers bestätigte die Wiener Landesregierung mit Bescheid vom 28. November 1979 das erstinstanzliche Straferkenntnis gemäß Paragraph 66, Absatz 4, AVG 1950. Dies im wesentlichen mit folgender Begründung: Der Beschwerdeführer gebe die Tatsachenschilderung des Anzeigers an sich zu, verneine aber, daß es sich im Gegenstand nicht um ein „Halten“, sondern um ein „Anhalten“ gehandelt hätte. Dies deshalb, da er vier Fahrschüler mit Motorrädern hinter sich gehabt habe und einer von diesen so weit zurückgeblieben sei, daß er habe warten müssen, um alle vier Fahrschüler bei der Abfahrt zusammenzuhaben. Das „Anhalten“ sei ein sonstiger wichtiger Grund gewesen, da diesem Fahrschüler eiskalt gewesen sei und ihn der Beschwerdeführer in den VW-Bus habe aufnehmen müssen. Dazu sei folgendes zu sagen. Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 26, StVO 1960 verstehe unter dem Begriff des „Anhaltens“ ein durch die Verkehrslage oder sonstige wichtige Umstände erzwungenes Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges. Das „Anhalten“ sei sohin ein „erzwungenes“ Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges. Die Gründe hierfür mögen in der Verkehrslage oder in anderen wichtigen Gründen gelegen sein. Jedenfalls sei der Beurteilung der Frage, ob das Anhalten gerechtfertigt sei, eher ein strenger Maßstab zugrunde zu legen. Wichtige Gründe für das Anhalten könnten sich aus dem Zustand des Lenkers oder des Fahrzeuges ergeben. Gerade jemand während des Lenkens in solche körperliche oder geistige Verfassung, daß er ein Fahrzeug nicht mehr zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften nicht mehr zu befolgen vermöge (Paragraph 58, Absatz eins, StVO 1960), etwa durch Auftreten von Schmerzen, Übelkeit, Schwindelgefühl, Benommenheit und dgl., so sei dies ein Grund zum Anhalten, ebenso wie ein plötzlich auftauchender Fahrzeugdefekt, der an der betriebssicheren Bedienung des Fahrzeuges hindere. All diese Gründe seien aber im Gegenstand nicht vorgelegen, im Sinne der herrschenden höchstgerichtlichen Judikatur sei das Verhalten des Beschwerdeführers daher nicht als ein „Anhalten“, sondern als ein „Halten“ zu werten gewesen, wobei dieses weder durch die Verkehrslage noch durch sonstige wichtige Umstände erzwungen gewesen sei. Wenngleich der Beschwerdeführer aus durchaus achtenswerten Motiven gehandelt habe, habe sein Vorbringen doch nicht vermocht, eine notstandsähnliche Situation darzulegen, da eine solche nur bei Vorliegen einer Gefahr gegeben erscheine, der nur durch die Begehung einer Übertretung von Verwaltungsvorschriften entgegengetreten werden könne.

Gegen diesen Bescheid der Wiener Landesregierung vom 28. November 1979 richtet sich die vorliegende Beschwerde, in der Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsstrafakten vor und erstattete eine Gegenschrift, in der sie die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde als unbegründet beantragt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

In seiner Sachverhaltsdarstellung (§ 28 Abs. 1 Z. 3 VwGG 1965) führt der Beschwerdeführer unter anderem aus, er habe zur gegenständlichen Zeit den Fahrschulbus als Fahr„schul“lehrer gelenkt und hiebei seinen Lehrberuf im sogenannten „Henne-Kücken-Verfahren“ ausgeübt, welches zunächst durch den Runderlaß des Bundesministers für Verkehr vom 26. Mai 1975, Zl. 66.753/1-IV/4-1975, und mittlerweile durch eine Änderung des Kraftfahr„zeug“gesetzes, in dessen Sinn, wonach „Führerschein“prüfungen für die Gruppe A für „einspurige“ Motorräder auch nur auf „einspurigen“ Motorrädern abgenommen werden dürften, vorgeschrieben sei. Die vorerwähnte Verordnung sei mittlerweile durch das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 16. Oktober 1979, V 8/79, aufgehoben worden. Die Lehrtätigkeit werde jedoch auf Grund der Bestimmung des Kraftfahrgesetzes für die Gruppe A nach wie vor derart ausgeübt, daß der Fahrlehrer den oder die auf „einspurigen Motorfahrzeugen“ fahrenden Fahrschüler entweder von einem zweiten „einspurigen Kraftfahrzeug“ oder von einem Pkw aus unterrichte. Die Betreuung mehrerer Fahrschüler sei zulässig und üblich. Als Beschwerdegründe (§ 28 Abs. 1 Z. 5 VwGG 1965) bringt der Beschwerdeführer nach einem Zitat aus dem angefochtenen Bescheid (die Bestimmung des Begriffes „Anhalten“, im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 26 StVO 1960) folgendes vor: Bei der Ausbildung von Fahrschülern auf „einspurigen“ Motorrädern sei zu berücksichtigen, daß Fahrlehrer und Fahrschüler bei ihrem Handeln eine gewisse Einheit bilden müssen. Gerade wenn die belangte Behörde das Auftreten von Schmerzen, Übelkeit, Schwindelgefühl, Benommenheit und dgl. als Grund für ein allfälliges „Anhalten“ anführe, so zwingt ein derartiger Zustand des Fahrlehrers oder Fahrschülers beide zum „Anhalten“. Hiebei sei es einerlei, ob sie sich in einem Fahrzeug befänden oder mit zwei Fahrzeugen unterwegs seien. Gerade die Verantwortungspflicht des Fahrlehrers gegenüber dem Fahrschüler, aber auch gegenüber der Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer, erfordere geradezu ein Anhalten des Fahrlehrers zur Überwachung seines Schülers bzw. zur Hilfeleistung diesem gegenüber in der hier vorliegenden Situation. Es könne daher durchaus von einem wichtigen Grund für das gegenständliche „Anhalten“ gesprochen werden, da der Beschwerdeführer als Fahrlehrer habe annehmen müssen, daß sich der Fahrschüler in einer sonstigen körperlichen und geistigen Verfassung befände, daß er das Fahrzeug nicht mehr zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften nicht mehr zu befolgen vermöge. Eine andere Auslegung würde eine verantwortungsvolle Ausbildung von Fahrschülern verhindern. Vielmehr hätte der Beschwerdeführer gegen seine Vorschrift und sein Verantwortungsbewußtsein als Fahrlehrer verstoßen, wenn er in Kauf genommen hätte, daß der zurückgebliebene Motorradlenker, der ja noch nicht im Besitz einer Lenkerberechtigung gewesen sei, auf der Autobahn weitergefahren wäre oder wegen der Kälte ein verkehrsgefährdendes Verhalten gesetzt hätte. Der Beschwerdeführer habe anlässlich seiner Vernehmung als Beschuldigter am 23. Februar 1979 die Einvernahme aller acht bei dem gegenständlichen Vorfall anwesend gewesenen Fahrschüler als Zeugen beantragt. Der Anzeiger beziehe sich in seinen Angaben sogar auf ein Gespräch mit einem der Fahrschüler. Diese Vernehmungen wären zur Klärung, ob ein Unrechtsgehalt der Vorgangsweise des Beschwerdeführers tatsächlich vorgelegen habe, von besonderer Bedeutung gewesen. In seiner Sachverhaltsdarstellung (Paragraph 28, Absatz eins, Ziffer 3, VwGG 1965) führt der Beschwerdeführer unter anderem aus, er habe zur gegenständlichen Zeit den Fahrschulbus als Fahr„schul“lehrer gelenkt und hiebei seinen Lehrberuf im sogenannten „Henne-Kücken-Verfahren“ ausgeübt, welches zunächst durch den Runderlaß des Bundesministers für Verkehr vom 26. Mai 1975, Zl. 66.753/1-IV/4-1975, und mittlerweile durch eine Änderung des Kraftfahr„zeug“gesetzes, in dessen Sinn, wonach „Führerschein“prüfungen für die Gruppe A für „einspurige“ Motorräder auch nur auf „einspurigen“ Motorrädern abgenommen werden dürften, vorgeschrieben sei. Die vorerwähnte Verordnung sei mittlerweile durch das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 16. Oktober 1979, V 8/79, aufgehoben worden. Die Lehrtätigkeit werde jedoch auf Grund der Bestimmung des Kraftfahrgesetzes für die Gruppe A nach wie vor derart ausgeübt, daß der Fahrlehrer den oder die auf „einspurigen Motorfahrzeugen“ fahrenden Fahrschüler entweder von einem zweiten „einspurigen Kraftfahrzeug“ oder von einem Pkw aus unterrichte. Die Betreuung mehrerer Fahrschüler sei zulässig und üblich. Als Beschwerdegründe (Paragraph 28, Absatz eins, Ziffer 5, VwGG 1965) bringt der Beschwerdeführer nach einem Zitat aus dem angefochtenen Bescheid (die Bestimmung des Begriffes „Anhalten“, im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 26, StVO 1960) folgendes vor: Bei der Ausbildung von Fahrschülern auf „einspurigen“ Motorrädern sei zu berücksichtigen, daß Fahrlehrer und Fahrschüler bei ihrem Handeln eine gewisse Einheit bilden müssen. Gerade wenn die belangte Behörde das Auftreten von Schmerzen, Übelkeit, Schwindelgefühl, Benommenheit und dgl. als Grund für ein allfälliges „Anhalten“ anführe, so zwingt ein derartiger Zustand des Fahrlehrers oder Fahrschülers beide zum „Anhalten“. Hiebei sei es einerlei, ob sie sich in einem Fahrzeug befänden oder mit zwei Fahrzeugen unterwegs seien. Gerade die Verantwortungspflicht des Fahrlehrers gegenüber dem

Fahrschüler, aber auch gegenüber der Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer, erfordere geradezu ein Anhalten des Fahrlehrers zur Überwachung seines Schülers bzw. zur Hilfeleistung diesem gegenüber in der hier vorliegenden Situation. Es könne daher durchaus von einem wichtigen Grund für das gegenständliche „Anhalten“ gesprochen werden, da der Beschwerdeführer als Fahrlehrer habe annehmen müssen, daß sich der Fahrschüler in einer sonstigen körperlichen und geistigen Verfassung befände, daß er das Fahrzeug nicht mehr zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften nicht mehr zu befolgen vermöge. Eine andere Auslegung würde eine verantwortungsvolle Ausbildung von Fahrschülern verhindern. Vielmehr hätte der Beschwerdeführer gegen seine Vorschrift und sein Verantwortungsbewußtsein als Fahrlehrer verstoßen, wenn er in Kauf genommen hätte, daß der zurückgebliebene Motorradlenker, der ja noch nicht im Besitz einer Lenkerberechtigung gewesen sei, auf der Autobahn weitergefahren wäre oder wegen der Kälte ein verkehrsgefährdendes Verhalten gesetzt hätte. Der Beschwerdeführer habe anlässlich seiner Vernehmung als Beschuldigter am 23. Februar 1979 die Einvernahme aller acht bei dem gegenständlichen Vorfall anwesend gewesenen Fahrschüler als Zeugen beantragt. Der Anzeiger beziehe sich in seinen Angaben sogar auf ein Gespräch mit einem der Fahrschüler. Diese Vernehmungen wären zur Klärung, ob ein Unrechtsgehalt der Vorgangsweise des Beschwerdeführers tatsächlich vorgelegen habe, von besonderer Bedeutung gewesen.

Ganz abgesehen davon, daß der vom Beschwerdeführer zitierte Erlaß, von dem der Verfassungsgerichtshof mit dem erwähnten Erkenntnis vom 16. Oktober 1979 lediglich die Ziffer 3 aufgehoben hat, schon mangels Verlautbarung im Bundesgesetzblatt (§ 2 Abs. 1 lit. f des Bundesgesetzes über das BGBl. 1972, BGBl. Nr. 293) keine für den Verwaltungsgerichtshof verbindliche Rechtsquelle sein kann, lautete er lediglich wie folgt: Ganz abgesehen davon, daß der vom Beschwerdeführer zitierte Erlaß, von dem der Verfassungsgerichtshof mit dem erwähnten Erkenntnis vom 16. Oktober 1979 lediglich die Ziffer 3 aufgehoben hat, schon mangels Verlautbarung im Bundesgesetzblatt (Paragraph 2, Absatz eins, Litera f, des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 1972, , Bundesgesetzblatt , Nr. 293) keine für den Verwaltungsgerichtshof verbindliche Rechtsquelle sein kann, lautete er lediglich wie folgt:

„1. Die praktische Lenkerprüfung für die Gruppe A ist grundsätzlich auf Motorrädern (§ 2 Z. 15 KFG) abzunehmen. Hierbei ist der Prüfungswerber von den Sachverständigen zu überwachen. Wenn nicht ein Sachverständiger auf dem Fahrzeug Platz nimmt, muß es jedenfalls möglich sein, den Prüfungswerber durch Zurufe oder Zeichengeben zu einem bestimmten Tun oder Unterlassen zu verhalten. Dies kann entweder von einem anderen Fahrzeug aus erfolgen oder dadurch, daß ein Sachverständiger in der Nähe des fahrenden Prüfungswerbers auf der Straße Aufstellung nimmt. § 38 Abs. 3 KDV bleibt unberührt.“ 1. Die praktische Lenkerprüfung für die Gruppe A ist grundsätzlich auf Motorrädern (Paragraph 2, Ziffer 15, KFG) abzunehmen. Hierbei ist der Prüfungswerber von den Sachverständigen zu überwachen. Wenn nicht ein Sachverständiger auf dem Fahrzeug Platz nimmt, muß es jedenfalls möglich sein, den Prüfungswerber durch Zurufe oder Zeichengeben zu einem bestimmten Tun oder Unterlassen zu verhalten. Dies kann entweder von einem anderen Fahrzeug aus erfolgen oder dadurch, daß ein Sachverständiger in der Nähe des fahrenden Prüfungswerbers auf der Straße Aufstellung nimmt. Paragraph 38, Absatz 3, KDV bleibt unberührt.

2. Die o.a. Z. 1 ist sinngemäß auch auf Schulfahrten (§§ 114 Abs. 4, 119 Abs. 5, 120 Abs. 3 und 121 Abs. 3 KFG) mit Motorrädern anzuwenden. Auf die besondere Verantwortlichkeit des Fahrlehrers im Sinne des § 114 Abs. 4 zweiter Satz KFG wird verwiesen 2. Die o.a. Ziffer eins, ist sinngemäß auch auf Schulfahrten (Paragraphen 114, Absatz 4, 119, Absatz 5, 120, Absatz 3 und 121 Absatz 3, KFG) mit Motorrädern anzuwenden. Auf die besondere Verantwortlichkeit des Fahrlehrers im Sinne des Paragraph 114, Absatz 4, zweiter Satz KFG wird verwiesen

3. Über Antrag des Prüfungswerbers ist die praktische Lenkerprüfung für die Gruppe A auf einem Motordreirad abzunehmen; in diesem Fall ist jedoch die Gültigkeit der zu erteilenden Lenkerberechtigung für die Gruppe A auf Motordreiräder (§ 2 Z. 17 KFG) zu beschränken.“ 3. Über Antrag des Prüfungswerbers ist die praktische Lenkerprüfung für die Gruppe A auf einem Motordreirad abzunehmen; in diesem Fall ist jedoch die Gültigkeit der zu erteilenden Lenkerberechtigung für die Gruppe A auf Motordreiräder (Paragraph 2, Ziffer 17, KFG) zu beschränken.“

Somit zeigt sich, daß mit dem diesbezüglichen Vorbringen des Beschwerdeführers für dessen Standpunkt nichts gewonnen sein kann, zumal die für seinen Fall in Betracht kommenden - zur Tatzeit in Geltung gestandenen - Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 lediglich folgendes bestimmten:

„§ 70 Abs. 5 dritter Satz KFG 1967: „Dieses Kraftfahrzeug muß eine richtige Beurteilung der praktischen Kenntnisse des

Prüfungswerbers und bei Fahrzeugen, die einen Platz neben dem Lenkerplatz aufweisen, eine sichere Einflußnahme auf seine Fahrweise durch den neben ihm Sitzenden ermöglichen.‘,§ 70 Absatz 5, dritter Satz KFG 1967: ‚Dieses Kraftfahrzeug muß eine richtige Beurteilung der praktischen Kenntnisse des Prüfungswerbers und bei Fahrzeugen, die einen Platz neben dem Lenkerplatz aufweisen, eine sichere Einflußnahme auf seine Fahrweise durch den neben ihm Sitzenden ermöglichen.‘

§ 70 Abs. 6 KFG 1967: ‚Der während der Fahrt (Abs. 3 lit. b und c) neben dem Prüfungswerber Sitzende hat, soweit es ihm möglich ist, Unfällen durch entsprechendes Eingreifen in die Fahrweise des Prüfungswerbers vorzubeugen.‘Paragraph 70, Absatz 6, KFG 1967: ‚Der während der Fahrt (Absatz 3, Litera b und c) neben dem Prüfungswerber Sitzende hat, soweit es ihm möglich ist, Unfällen durch entsprechendes Eingreifen in die Fahrweise des Prüfungswerbers vorzubeugen.‘

§ 114 Abs. 4 erster und zweiter Satz KFG 1967: ‚Auf Schulfahrten hat der Lehrende, wenn möglich, neben dem Fahrschüler zu sitzen und dafür zu sorgen, daß dieser die Verkehrsvorschriften genau beachtet. Er darf den Fahrschüler nicht in Verkehrsverhältnisse bringen, denen dieser nicht gewachsen ist, und hat, wenn nötig, durch rechtzeitige Einflußnahme auf die Fahrweise des Fahrschülers Unfällen vorzubeugen.‘Paragraph 114, Absatz 4, erster und zweiter Satz KFG 1967: ‚Auf Schulfahrten hat der Lehrende, wenn möglich, neben dem Fahrschüler zu sitzen und dafür zu sorgen, daß dieser die Verkehrsvorschriften genau beachtet. Er darf den Fahrschüler nicht in Verkehrsverhältnisse bringen, denen dieser nicht gewachsen ist, und hat, wenn nötig, durch rechtzeitige Einflußnahme auf die Fahrweise des Fahrschülers Unfällen vorzubeugen.‘

§ 38 Abs. 3 erster und vierter Satz KD V 1967: ‚Der Prüfer hat dem Prüfungswerber während der Prüfungsfahrt die zu fahrende Strecke jeweils rechtzeitig anzugeben. ... Der Prüfer darf nur Weisungen erteilen, durch deren Befolgung bei richtigem Verhalten des Prüfungswerbers und anderer Straßenbenützer voraussichtlich eine Gefährdung der Verkehrssicherheit nicht eintreten kann und die so deutlich erteilt sind, daß Mißverständnisse oder Verwechslungen nicht zu erwarten sind.‘Paragraph 38, Absatz 3, erster und vierter Satz KD V 1967: ‚Der Prüfer hat dem Prüfungswerber während der Prüfungsfahrt die zu fahrende Strecke jeweils rechtzeitig anzugeben. ... Der Prüfer darf nur Weisungen erteilen, durch deren Befolgung bei richtigem Verhalten des Prüfungswerbers und anderer Straßenbenützer voraussichtlich eine Gefährdung der Verkehrssicherheit nicht eintreten kann und die so deutlich erteilt sind, daß Mißverständnisse oder Verwechslungen nicht zu erwarten sind.‘

Die für den vorliegenden Beschwerdefall allein streitentscheidende Rechtsfrage ist die, ob das Verhalten des Beschwerdeführers im gegenständlichen Fall ein „Anhalten“ gemäß § 2 Abs. 1 Z. 26 StVO 1960 oder ein „Halten“ gemäß § 2 Abs. 1 Z. 27 StVO 1960 war, weil es nach dem von der belangten Behörde angewendeten § 46 Abs. 4 lit. c StVO 1960 auf der Autobahn verboten ist, außerhalb der durch Hinweiszeichen gekennzeichneten Stellen zu halten oder zu parken. „Halten“ im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 27 StVO 1960 ist eine nicht durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Fahrtunterbrechung bis zu zehn Minuten oder für die Dauer der Durchführung einer Ladetätigkeit. „Anhalten“ im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 26 StVO 1960 ist hingegen das durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges. Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits wiederholt dargetan hat, wäre ein strafloses Anhalten (§ 2 Abs. 1 Z. 26 StVO 1960) nur dann vorgelegen, wenn es tatsächlich „erzwungen“ gewesen wäre. Ein erzwungener wichtiger Umstand im Sinne der genannten Gesetzesstelle liegt aber nicht vor, wenn der Beschwerdeführer nicht alles zur Vermeidung einer durchaus vorhersehbaren Zwangslage vorkehrte; es handelt sich hier überdies um ein Ungehorsamsdelikt und in diesem Fall trifft den Beschwerdeführer die Beweislast für sein mangelndes Verschulden. (Vgl. z. B. die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 18. Juni 1970, Zl. 1818/69, Slg. Nr. 7819/A, und vom 2. Mai 1980, Zl. 234/80, worauf unter Erinnerung an Art. 14 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtshofes, BGBl. Nr. 45/1965, verwiesen wird.) Wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt, genügt gemäß dem § 5 Abs. 1 erster Satz VStG 1950 zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. Fahrlässig handelt aber nach dem § 6 Abs. 1 StGB, wer die Sorgfalt außer acht läßt, zu der er nach den Umständen verpflichtet ist und nach seinen geistigen und körperlichen Verhältnissen befähigt ist und die ihm zuzumuten ist, und deshalb nicht erkennt, daß er einen Sachverhalt verwirklichen könne, der einem gesetzlichen Tatbild entspricht. Nun liegt ein Sorgfaltsmangel stets schon dann vor, wenn sich der Täter auf die Handlung trotz seiner ungenügenden körperlichen oder geistigen Voraussetzungen einläßt. (Sogenannte Einlassungs- oder Übernahmefahrlässigkeit - vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30. November 1978, Zl. 1018/77, Slg. Nr. 9710/A.) Auch unter Betonung der Tatsache, daß zur Tatzeit der erst durch

Art. I Z. 32 der 10. Novelle zur KDV 1967, BGBl. Nr. 215/1970, geschaffene § 63 b KDV - ganz abgesehen von der Frage dessen gesetzlicher Grundlage - noch nicht zum Rechtsbestand gehörte, bedarf es keiner weitwendigen Erklärungen, daß ein in einem VW-Bus auf der Autobahn als Lenker befindlicher Fahrlehrer von vier gleichzeitig hinter ihm auf verschiedenen Motorrädern einzeln fahrenden Fahrschülern von Anfang an das Entstehen von Situationen, wie sie z. B. im vorliegenden Fall vom Beschwerdeführer behauptet und von der belangten Behörde dementsprechend angenommen wurden, geradezu herausfordern muß. Damit ist weiters auch aufgezeigt, daß ein - vom Beschwerdeführer expressis verbis nie behaupteter Notstandsfall im Sinne des § 6 erster Fall VStG 1950 keineswegs gegeben war. Es zeigt sich also, daß der Beschwerdeführer von dem gegenständlichen Schuldvorwurf nicht befreit werden kann. Da die belangte Behörde ohnedies die - vor allem mit den vom Anzeiger vorgelegten Fotos im wesentlichen übereinstimmende - Verantwortung des Beschwerdeführers dem angefochtenen Bescheid zugrunde legte, bedurfte es nicht der Vernehmung der vom Beschwerdeführer - nach Lage der Verwaltungsstrafakten nicht schon bei seiner Vernehmung am 23. Februar 1979, sondern erstmals in der Berufung - beantragten acht Fahrschüler als Zeugen. Die für den vorliegenden Beschwerdefall allein streitentscheidende Rechtsfrage ist die, ob das Verhalten des Beschwerdeführers im gegenständlichen Fall ein „Anhalten“ gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 26, StVO 1960 oder ein „Halten“ gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 27, StVO 1960 war, weil es nach dem von der belangten Behörde angewendeten Paragraph 46, Absatz 4, Litera c, StVO 1960 auf der Autobahn verboten ist, außerhalb der durch Hinweiszeichen gekennzeichneten Stellen zu halten oder zu parken. „Halten“ im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 27, StVO 1960 ist eine nicht durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Fahrtunterbrechung bis zu zehn Minuten oder für die Dauer der Durchführung einer Ladetätigkeit. „Anhalten“ im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 26, StVO 1960 ist hingegen das durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges. Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits wiederholt dargetan hat, wäre ein strafloses Anhalten (Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 26, StVO 1960) nur dann vorgelegen, wenn es tatsächlich „erzwungen“ gewesen wäre. Ein erzwungener wichtiger Umstand im Sinne der genannten Gesetzesstelle liegt aber nicht vor, wenn der Beschwerdeführer nicht alles zur Vermeidung einer durchaus vorhersehbaren Zwangslage vorkehrte; es handelt sich hier überdies um ein Ungehorsamsdelikt und in diesem Fall trifft den Beschwerdeführer die Beweislast für sein mangelndes Verschulden. (Vgl. z. B. die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 18. Juni 1970, Zl. 1818/69, Slg. Nr. 7819/A, und vom 2. Mai 1980, Zl. 234/80, worauf unter Erinnerung an Artikel 14, Absatz 4, der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtshofes, Bundesgesetzblatt Nr. 45 aus 1965, verwiesen wird.) Wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt, genügt gemäß dem Paragraph 5, Absatz eins, erster Satz VStG 1950 zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. Fahrlässig handelt aber nach dem Paragraph 6, Absatz eins, StGB, wer die Sorgfalt außer acht läßt, zu der er nach den Umständen verpflichtet ist und nach seinen geistigen und körperlichen Verhältnissen befähigt ist und die ihm zuzumuten ist, und deshalb nicht erkennt, daß er einen Sachverhalt verwirklichen könne, der einem gesetzlichen Tatbild entspricht. Nun liegt ein Sorgfaltsmangel stets schon dann vor, wenn sich der Täter auf die Handlung trotz seiner ungenügenden körperlichen oder geistigen Voraussetzungen einläßt. (Sogenannte Einlassungs- oder Übernahmefahrlässigkeit - vergleiche , das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30. November 1978, Zl. 1018/77, Slg. Nr. 9710/A.) Auch unter Betonung der Tatsache, daß zur Tatzeit der erst durch Artikel römisch eins, Ziffer 32, der 10. Novelle zur KDV 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 215 aus 1970, geschaffene Paragraph 63, b KDV - ganz abgesehen von der Frage dessen gesetzlicher Grundlage - noch nicht zum Rechtsbestand gehörte, bedarf es keiner weitwendigen Erklärungen, daß ein in einem VW-Bus auf der Autobahn als Lenker befindlicher Fahrlehrer von vier gleichzeitig hinter ihm auf verschiedenen Motorrädern einzeln fahrenden Fahrschülern von Anfang an das Entstehen von Situationen, wie sie z. B. im vorliegenden Fall vom Beschwerdeführer behauptet und von der belangten Behörde dementsprechend angenommen wurden, geradezu herausfordern muß. Damit ist weiters auch aufgezeigt, daß ein - vom Beschwerdeführer expressis verbis nie behaupteter Notstandsfall im Sinne des Paragraph 6, erster Fall VStG 1950 keineswegs gegeben war. Es zeigt sich also, daß der Beschwerdeführer von dem gegenständlichen Schuldvorwurf nicht befreit werden kann. Da die belangte Behörde ohnedies die - vor allem mit den vom Anzeiger vorgelegten Fotos im wesentlichen übereinstimmende - Verantwortung des Beschwerdeführers dem angefochtenen Bescheid zugrunde legte, bedurfte es nicht der Vernehmung der vom Beschwerdeführer - nach Lage der Verwaltungsstrafakten nicht schon bei seiner Vernehmung am 23. Februar 1979, sondern erstmals in der Berufung - beantragten acht Fahrschüler als Zeugen.

Somit erweist sich die vorliegende Beschwerde zur Gänze als unbegründet, weshalb sie gemäß dem § 42 Abs. 1 VwGG

1965 in der Fassung der Novelle BGBl. Nr. 316/1976 abzuweisen war. Somit erweist sich die vorliegende Beschwerde zur Gänze als unbegründet, weshalb sie gemäß dem Paragraph 42, Absatz eins, VwGG 1965 in der Fassung der Novelle Bundesgesetzblatt Nr. 316 aus 1976, abzuweisen war.

Die Entscheidung über den Aufwandsersatzanspruch gründet sich auf die §§ 47 und 48 Abs. 2 lit. a und b VwGG 1965 in der zitierten Fassung in Verbindung mit Art. 1 B Z. 4 und 5 der Verordnung des Bundeskanzlers vom 31. Oktober 1977, BGBl. Nr. 542. Die Entscheidung über den Aufwandsersatzanspruch gründet sich auf die Paragraphen 47 und 48 Absatz 2, Litera a und b VwGG 1965 in der zitierten Fassung in Verbindung mit Artikel eins, B Ziffer 4 und 5 der Verordnung des Bundeskanzlers vom 31. Oktober 1977, Bundesgesetzblatt, Nr. 542.

Wien, am 6. März 1981

Schlagworte

Andere Einzelfragen in besonderen Rechtsgebieten Straßenpolizei Kraftfahrwesen

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1981:1980000235.X00

Im RIS seit

06.03.1981

Zuletzt aktualisiert am

24.01.2023

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at