jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE UVS Steiermark 2002/11/11 30.2-41/2002

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 11.11.2002

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark hat durch das Senatsmitglied Dr. Karl Ruiner über die Berufung des Herrn DI A K, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Liezen vom 5.3.2002, GZ.: 15.1 1763/2001, wie folgt entschieden:

Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (im Folgenden AVG) in Verbindung mit § 24 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (im Folgenden VStG) wird die Berufung abgewiesen.

Gemäß § 64 Abs 1 und 2 VStG hat der Berufungswerber als Beitrag zu den Kosten des Berufungsverfahrens den Betrag von ? 10,16 binnen vier Wochen ab Zustellung des Bescheides bei sonstigen Zwangsfolgen zu leisten.

Text

Mit dem aus dem Spruch ersichtlichen Straferkenntnis wurde dem Berufungswerber eine Übertretung des § 17 Abs 2 a StVO zur Last gelegt und hiefür gemäß § 99 Abs 3 lit a StVO eine Geldstrafe von ? 50,87 (30 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt. Gemäß § 64 VStG wurde als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens ein Betrag von ? 5,08 vorgeschrieben.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die rechtzeitige Berufung, mit welcher im Wesentlichen vorgebracht wurde, dass bei der Bushaltestelle gegenüber der Steiermärkischen Sparkasse in Admont in Richtung Süden etwa in der Zeit von 7.35 Uhr vier bis sechs Busse anhalten würden, während auf der Gegenfahrbahn nur ein Bus von Trieben kommend anhalte. Im Übrigen sei er sicher, dass der letzte Autobus weder die gelbroten Warnleuchten, und schon gar nicht die Alarmblinkanlage eingeschaltet gehabt habe. Dies sei ihm vom Leiter der KWD- Stelle (Herrn L) dahingehend bestätigt worden, dass es immer wieder vorkomme, dass die Warnleuchten nicht eingeschaltet werden, da es sich nicht um reine Schulbusse, sondern um Linienbusse handle, die bei jeder Haltestelle anhalten müssen. Es wurde daher beantragt, seiner Berufung stattzugeben. Bei der durchgeführten Berufungsverhandlung brachte der Berufungswerber im Wesentlichen noch vor, er sei damals aus Richtung Admont kommend in Richtung Kaiserau gefahren und habe den Meldungsleger im fraglichen Bereich nirgends gesehen. Zum fraglichen Zeitpunkt seien im Haltestellenbereich mehrere Busse, seiner Erinnerung nach vier, in der Haltestelle gestanden und sei er an diesen vorbeigefahren. Es sei jedoch unrichtig, dass an irgendeinem dieser Busse die gelben Drehleuchten eingeschaltet gewesen seien, lediglich beim letzten Bus in seiner Fahrtrichtung gesehen, könnte dies der Fall gewesen sein. Er könne sich nicht daran erinnern, dass vor ihm ein PKW angehalten hätte. Wäre der Meldungsleger tatsächlich im fraglichen Bereich gestanden, hätte er ihn anhalten können bzw. müssen. Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass, wie aus den vom Berufungswerber vorgelegten Lichtbildern hervorgeht, an machen Bussen die Schulbustafel angebracht ist, jedoch eine gelbe Drehleuchte nirgends ersichtlich ist. Bei der am 19.7.2002 durchgeführten Ortsverhandlung wurde festgestellt, dass die gegenständliche Haltestelle im nördlichen Bereich vom Gehsteig bis zum Fahrbahnrand etwa eine

Breite von 4 m aufweist und sich dann - in Richtung Kaiserau gesehen - baulich verjüngend darstellt, wobei sich im Bereich der dort angebrachten Haltestellentafel die Breite bis zum gedachten Fahrbahnrand mit etwa 3 m ergibt. Im nördlichen Bereich der Bushaltestelle befindet sich überdies eine etwa 4 m breite Hauseinfahrt. Es konnte auch an Ort und Stelle festgestellt werden, dass einzelne Busse, die die Haltestelle anfahren, derart in der Haltestelle anhalten, dass das Heck des Busses etwa einen halben Meter in die Fahrbahn hineinragt, und zwar auch dann, wenn der Bus im Bereich der Haltestellentafel anhält. In der Zeit zwischen 7.35 Uhr und 7.40 Uhr kommen insbesondere zu Schultagen viele Busse, wobei es sich im Wesentlichen fast ausschließlich um Schulbusse handelt, lediglich ein Linienbus fährt um diese Zeit ebenfalls in Richtung Kaiserau. Auf Grund des durchgeführten Beweisverfahrens wird weiters Nachstehendes festgestellt: Der Berufungswerber lenkte sein dem Kennzeichen nach bestimmtes Kraftfahrzeug zum Tatzeitpunkt auf der Hauptstraße in Admont in Richtung Kaiserau. Im Bereich der Haltestelle in Admont Sparkasse, welche eine Länge von etwa 20 bis 25 m aufweist und von der Fahrbahn - zum Zeitpunkt des Ortsaugenscheines - jedoch durch keinerlei Bodenmarkierungen (Begrenzungslinie) abgegrenzt ist und im mittleren Bereich, das heißt an jener Stelle wo die Haltestellentafel angebracht ist, eine Breite von etwa 3 m aufweist, hielt zum Tatzeitpunkt ein Linienbus der ÖBB, welcher am Heck eine gelbrote Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern gekennzeichnet war, und bei dem die Alarmblinkanlage sowie die gelbroten Warnleuchten eingeschaltet waren. Vom Meldungsleger, der zum fraglichen Zeitpunkt im Bereich der Bushaltestelle Schulwegsicherung durchführte und sich im Zuge seines Dienstes schräg gegenüber der Haltestelle beim Leopoldinenbrunnen befand, konnte dabei feststellen, dass ein vor dem PKW des Berufungswerbers fahrender PKW-Lenker sein Kraftfahrzeug hinter diesem im Haltestellenbereich anhaltenden Bus anhielt. Vom Meldungsleger konnte auf Grund seines Standortes auch eindeutig wahrgenommen werden, dass dieser PKW wegen des in der Haltestelle anhaltenden Busses, an welchem die "Schulbustafel" angebracht und bei dem auch die Alarmblinkanlage sowie die gelbe Warnleuchte eingeschaltet war, anhielt. Unmittelbar nachdem der Berufungswerber, wie oben ausgeführt, hinter dem anhaltenden PKW angehalten und diesen kurz angehupt hatte, lenkte er sein Fahrzeug an dem hinter dem Bus anhaltenden PKW links vorbei und setzte seine Fahrt in Richtung Kaiserau fort. Diese Feststellungen gründen sich auf die durchaus glaubwürdigen Angaben des als Zeugen vernommenen Straßenaufsichtsorganes, wobei die Behörde keinen Grund finden konnte, die Angaben des Zeugen, insbesondere hinsichtlich seiner Beobachtungen betreffend der eingeschalteten Warnleuchten in Zweifel zu ziehen. In rechtlicher Hinsicht ist Nachstehendes auszuführen: Gemäß § 17 Abs 3 a StVO ist das Vorbeifahren an einem Fahrzeug, an dem hinten eine gelbrote Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern angebracht ist, und bei dem die Alarmblinkanlage und gelbrote Warnleuchten eingeschaltet sind, verboten. Voraussetzung hiefür ist die Kennzeichnung von Schülertransporten mittels einer gelbroten quadratischen Tafel hinten am Fahrzeug und weiters, dass der Lenker eines Schülertransportes die Alarmblinkanlage und gelbrote Warnleuchten einzuschalten hat, wenn das Fahrzeug still steht und Schüler ein- oder aussteigen. Das Vorbeifahrverbot gilt jedenfalls auch dann, wenn das gesetzmäßig gekennzeichnete Fahrzeug, mit dem der Schülertransport durchgeführt wird, in einer Busbucht angehalten wird. Die besondere Kennzeichnung von Schülertransporten besteht darin, dass am Fahrzeug hinten eine gelbrote quadratische Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern angebracht ist, am Fahrzeug die Alarmblinkanlage und gelbrote Warnleuchten eingeschaltet sind. Die Kennzeichnungs- und Warnpflichten des Lenkers eines Schülertransportes gemäß § 106 Abs 6 KFG werden im § 22 Abs 3 StVO festgelegt, wonach während der Dauer der ausschließlichen Verwendung des mit mehr als insgesamt 9 Sitzplätzen ausgestatteten Kraftfahrzeuges für Schülertransporte, am Fahrzeug hinten eine Tafel gemäß § 17 Abs 2 anzubringen ist, die Alarmblinkanlage gemäß § 19 Abs 1 KFG eingeschaltet ist und zumindest zwei am Kraftfahrzeug angebrachte von hinten sichtbare gelbrote Warnleuchten gemäß § 20 Abs 1 lit f KFG einzuschalten sind, wenn das Kraftfahrzeug still steht und Schüler ein- oder aussteigen. Die Ausrüstungspflicht für Schülertransporte mit Omnibussen ist im § 106 Abs 6 KFG in der Fassung der 17. KFG-Novelle geregelt, wonach am Dach des Omnibusses zwei von hinten sichtbare Warnleuchten mit gelbrotem Licht angebracht sein müssen. Im vorliegenden Fall war der gegenständliche Bus mit der gelbroten quadratischen Tafel, welche am Heck angebracht war, gekennzeichnet und waren nach den durchaus glaubwürdigen Angaben des Meldungslegers zum Zeitpunkt des Stillstandes am Fahrzeug die Alarmblinkanlage und die gelbroten Warnleuchten entsprechend des Erlasses des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 7.12.1994, Zl. 179.715/10-I/7/94 eingeschaltet. Aus der fachtechnischen Mitteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Technischer Amtssachverständigendienst, vom 26.8.2002 geht hervor, dass die Schülertransporte der Österreichischen Bundesbahnen, wie in den vom Berufungswerber vorgelegten Lichtbildern abgebildet, als Schülertransportbusse ordnungsgemäß gekennzeichnet sind. Zur von der Behörde aufgeworfenen Frage der korrekten Anbringung der

Warnleuchten an den Bussen wurde aus fachtechnischer Sicht ausgeführt, dass entsprechend des § 106 Abs 6 KFG Warnleuchten am Dach des Omnibusses befestigt sein und von hinten sichtbar sein müssen. Diese Bestimmung schließt auch die Befestigung innen an der Unterseite des Daches mit ein, wobei nach Ansicht des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, laut Mitteilung vom 7.12.1994, Zl. 179.715/10- I/7/94, dem Erfordernis "am Dach" des Omnibusses zwei von hinten sichtbare Warnleuchten anzubringen, auch eine Anbringung an der hinteren oberen Kante des Fahrzeuges bzw. dort, wo der Dachaufsatz beginnt, gleichkommt". Auch eine Anbringung im Inneren des Fahrzeuges ist nach Ansicht des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zulässig. Gemäß § 15 a KDV muss es sich bei den Warnleuchten um solche der Kategorie III, welche der Anlage 2b der KDV entsprechen müssen, handeln. In der Anlage werden nachstehende Erfordernisse festgelegt: Kategorie III: Warnleuchten mit gelbrotem Blinklicht für Schülertransporte gemäß § 106 Abs 6 KFG. In der Hauptausstrahlrichtung darf die Lichtstärke nicht weniger als 700 cd und in keiner Leuchtrichtung mehr als 1400 cd betragen. Die Lichtfarbe muss den Bestimmungen für gelbrotes Licht gemäß § 9 KDV 1967 entsprechen und muss jede der Warnleuchten 60 bis 200 Mal pro Minute aufleuchten. Die Blinkfolge muss so gewählt sein, dass die Dunkelphase deutlich erkennbar bleibt. Ein simultanes Leuchten der Warnleuchten mit der Alarmblinkanlage ist jedoch nach der ergänzenden Mitteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vom 5.9.2002 im Hinblick auf die bereits zitierte Mitteilung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 7.12.1994 nach den Punkten 3.3 und 4. nicht gesetzeskonform. Im Sinne des Erlasses vom 25.11.1994, 190.500/3-I/8/94 kommen gelbrote Warnleuchten mit Rundumlicht (Drehlicht), Warnleuchten der Kategorie I, Leuchten mit Blitzlicht - Warnleuchten der Kategorie II und gemäß Punkt 3.3, Warnleuchten mit gelbrotem Blinklicht speziell für Schülertransporte mit Omnibussen - Warnleuchten der Kategorie III - welche intermittierend, das heißt links- und rechtsseitig abwechselnd gelbrotes Licht mit einer Lichtstärke von mindestens 700 cd ausstrahlen müssen, in Betracht. Aus Punkt 4. dieser Mitteilung ergibt sich, dass diese Warnleuchten (Kategorie I bis III) außen am Fahrzeug angebracht oder in die Karosserie integriert oder im Inneren (an der inneren Seite der Heckscheibe) angebracht werden können. Auch bei einer Anbringung im Inneren muss bei Warnleuchten der Kategorie III die außen gemessene Lichtstärke mindestens 700 cd betragen. Am Heck des Omnibusses rechts und links oben angebrachte herkömmliche zusätzliche Blinkleuchten sind daher nicht als die vom Gesetz geforderten Warnleuchten anzusehen. Es muss sich vielmehr um zusätzlich angebrachte Warnleuchten handeln, die zusätzlich zur Alarmblinkanlage eingeschaltet werden können. Aus der Stellungnahme vom 31.10.2002 und 2.11.2002 ergibt sich, dass die Warnleuchten nicht synchron mit der Warnblinkanlage geschalten und entsprechend obzitierten Erlass angebracht sind. Der Bus, an welchem der Berufungswerber zum Tatzeitpunkt am Tatort vorbeifuhr, war daher ordnungsgemäß als "Schülertransport" im Sinne des § 106 Abs 6 KFG gekennzeichnet und ausgerüstet, woraus sich das Vorbeifahrverbot gemäß § 17 Abs 2 a StVO ergibt. Der Einwand des Berufungswerbers, er habe die eingeschaltenen Warnleuchten nicht wahrnehmen können, weil andere Busse in der Haltestelle ihm die Sicht verstellt hätten, ist nicht als Schuldausschließungs- oder Rechtfertigungsgrund anzusehen. Vielmehr hätte er, bei ihm zumutbarer Sorgfaltspflicht erkennen können und müssen, dass in der gegebenen Verkehrssituation, das Vorbeifahren an dem vor ihm angehaltenen PKW und dem im Haltestellenbereich stehenden Bus, nicht erlaubt war. Die dem Berufungswerber zur Last gelegte Tat ist somit in objektiver und subjektiver Richtung als erwiesen anzusehen und von ihm zu verantworten. Zur Strafbemessung ist auszuführen: § 19 Abs 1 VStG enthält jene objektiven Kriterien, die Grundlage für jede Strafbemessung sind. Demnach ist bei der Wertung der Tat innerhalb der Grenzen des gesetzten Strafrahmens (hier ? 726,73) insbesondere davon auszugehen, in welchem Ausmaß diejenigen Interessen gefährdet worden sind, deren Schutz die Strafdrohung dient. Der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat, ist ebenso bei der Strafbemessung zu berücksichtigen. Die übertretene Norm zielt insbesondere darauf ab, die mit dem Straßenverkehr verbundenen Gefahren und Gefährdungsmomente auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Neben den objektiven Kriterien des Unrechtsgehaltes der Tat kommt im ordentlichen Verfahren als Strafbemessungsgrundlage die Prüfung der subjektiven Kriterien des Schuldgehaltes der Tat, somit auch die in der Person des Beschuldigten gelegenen Umstände, hinzu. Gemäß § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) daher die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Die bisherige Unbescholtenheit kann eine Änderung der Entscheidung nicht rechtfertigen, da die verhängte Strafe auch unter Berücksichtigung dieses

Milderungsgrundes schuldangemessen ist. Auch die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Berufungswerbers (mtl. Nettoeinkommen von ? 2.906,91, kein Vermögen, Sorgepflichten für Gattin) sind nicht geeignet, die Strafhöhe herabzusetzen, zumal sie sich ohnehin schon im unteren Bereich des Strafrahmens befindet und die Strafe grundsätzlich einen spürbaren Nachteil darstellen soll, um der neuerlichen Begehung derartiger Übertretungen wirksam vorzubeugen. Aus all diesen Erwägungen war daher, wie im Spruch ersichtlich, zu entscheiden.

Schlagworte

vorbeifahren Schülertransport Omnibus Kennzeichnung am Dach Auslegung

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, http://www.wien.gv.at/uvs/index.html

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at