

TE UVS Niederösterreich 2002/11/05 Senat-MI-01-2048

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 05.11.2002

Spruch

Der Berufung wird gemäß § 66 Abs 4 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 - AVG, BGBI Nr 51, keine Folge gegeben, der Spruch des erstinstanzlichen Bescheides aber dahingehend abgeändert, dass der Berufungswerber je Spruchpunkt ? 72,67, insgesamt daher ? 145,34 als Strafe zu zahlen sowie jeweils ? 7,27, insgesamt daher ? 14,54 als Beitrag zu den Kosten des Verfahrens I Instanz sowie jeweils ? 14,53, insgesamt daher ?

29,06, als Beitrag zu den Kosten des Verfahrens II Instanz gemäß § 64 Abs 1 und 2 VStG zu zahlen hat.

Der Strafbetrag, die Kosten des Verfahrens I Instanz und jenes II Instanz sind gemäß 59 Abs 2 AVG binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Bescheides zu zahlen.

Text

Dem Berufungswerber wird zur Last gelegt, am 1. Dezember 2000 um 06,35 Uhr den Kombi mit dem Kennzeichen ** *** * auf der B * bei Straßenkilometer 31,2 Richtung G***** gelenkt und dabei

1. überholt zu haben, obwohl er nicht einwandfrei hätte erkennen

können, sich nach dem Überholvorgang wieder in den Verkehr einordnen zu können, ohne andere Straßenbenutzer zu gefährden oder zu behindern bzw

2. bei ungenügender Sicht überholt zu haben, obwohl die Fahrbahn

nicht durch eine Sperrlinie geteilt gewesen sei.

Der Anzeige des GP G***** vom 11. Dezember 2000 zufolge hätte der Berufungswerber einer aus 5 Fahrzeugen bestehende Kolonne überholt, obwohl damals infolge Nebels eine Sichtweite von nur rund 50 m bestanden hätte. Im Verfahren I Instanz gab der Berufungswerber diesbezüglich keine Stellungnahme ab.

In seiner Berufung führte er aus, dass die B * im gegenständlichen Bereich durchwegs mehr als 10 m bereit wäre, wobei die Fahrbahnmitte durch eine Leitlinie markiert sei. Jede der beiden Fahrbahnhälften sei mehr als 5 breite, sodass vom Vorhandensein zweier Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ausgegangen werden müsse. Im Falle des gegenständlichen Überholvorganges hätte daher ? zufolge ständiger Rechtsprechung des VwGH ? keine Verpflichtung zum Wiedereinordnen in den ersten Fahrstreifen bestanden. Richtig sei im übrigen, dass an diesem Tag dichter Bodenebel geherrscht hätte, dies jedoch nördlich des Straßenkilometer 31,2. Dies sei auch der Grund gewesen, dass die Kolonne, welche aus 5 Pkw bestanden hätte, nur mit 50 oder 60 km/h gefahren sei. Auf Höhe des Straßenkilometer

31,2 hätte der Berufungswerber bemerkt, dass sich der Nebel so gelichtet hätte, dass man über mehrere 100 m ausgehen hätte. Infolge der höheren Sitzposition in seinem Fahrzeug hätte er eine bessere Übersicht gehabt, sodass ein Überholen möglich gewesen sei. Unter einem stellte er den Antrag auf Einholung eines Gutachtens der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik zum Beweis dafür, dass im gegenständlichen Bereich nur Bodennebel geherrscht hätte, der eine Sichtweite von mindestens 200 m ermöglicht hätte.

Über Ersuchen teilte die Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik mit, dass im fraglichen Zeitpunkt eine südwestliche Höhenströmung mit Hochnebel und Nebel über den Niederungen herrschte. Im Raum G***** hätte Nebel und dunstiges Wetter geherrscht. Die horizontale Sichtweite um 06,35 Uhr sei bei rund 1000 m gelegen. Über Nachfrage teilte die Zentralanstalt ergänzend mit, dass Sichtweiten um 50 m weitgehend ausgeschlossen werden können. Die Angaben hinsichtlich der Sichtweiten müssten jedoch dahingehend relativiert werden, dass die Informationen auf einer Auswertung von Satellitenbildern beruhten, welche eine Auflösung von 500 m hätten. Kleinere Nebelfelder, etwa in Mulden und dgl. könnten somit auf dem Satellitenbild nicht ausgemacht werden. Vereinzelte Sichtweiten um 200 m wären daher denkbar. Im übrigen sei die Sichtweite subjektiv geprägt.

In weiterer Folge wurde der verkehrstechnische Amtssachverständige um Ermittlung der erforderlichen Überholsichtweite bzw. des Überholweges ersucht. Bei der Übermittlung der für das Überholmanöver erforderlichen Überholsichtweite sei zugunsten des Berufungswerbers davon ausgegangen worden, dass lediglich ein Fahrzeug mit Längsberechnungen eines Pkw der unteren Mittelklasse berücksichtigt worden sei. Das bedeutet, dass die Zeitlücken zwischen den hintereinander in Kolonnen fahrenden Fahrzeugen so groß angenommen werden, dass zwischen den Fahrzeugen ein Wiedereinordnen für den Berufungswerber möglich gewesen wäre. Die Geschwindigkeit des überholten Fahrzeugs sei mit 50 bis 60 km/h angenommen worden. Die Überholgeschwindigkeit um 20 km/h darüber, wobei zugunsten des Berufungswerbers optimale Verhältnisse angenommen worden wären. Aus der Berechnung ergäbe sich, dass der Überholweg diesfalls 154,3 bzw 198,6 m betragen hätte. Die erforderliche Mindestüberholsichtweite hätte 358,8 bzw 425,3 m betragen.

In der öffentlichen mündlichen Verhandlung hielt der Berufungswerber fest, sich an den gegenständlichen Vorfall nicht mehr dezidiert erinnern zu können. Über Frage, wie er Entfernungen schätzt, hielt er fest, dass man dies anhand der Leitpflöcke tun könnten, wobei diese in einem Abstand von etwa 100 m voneinander entfernt stünde. Er hätte damals daher mindestens 5 oder 6 Leitpflöcke wahrgenommen. Die Kolonne sei mit etwa 60 km/h gefahren, er selbst mit rund 80 km/h. Die erforderliche Überholsichtweite würde er auf etwa einen 1 km schätzen, wobei er gedacht hätte, den Überholvorgang beenden zu können, ohne jemanden zu gefährden.

Er hätte jedenfalls 500 bis 600 m ausgesehen. Während des Überholvorganges hätte er nicht gesehen, dass Gegenverkehr geherrscht hätte.

Der Zeuge Z*** hielt fest, dass damals erinnerlich eine aus 5 Fahrzeugen bestehende Kolonne gefahren sei, wobei das Fahrzeug des Zeugen glaublich in der Mitte der Kolonne gewesen sei. Die Sichtweite sei bei etwa 50 m gelegen, wobei dies der Zeuge deshalb wisse, da er etwa 2 Leitpflöcke gesehen hätte und dies in einem Abstand von rund 30 m zueinander stünden. Die Kolonne sei damals mit etwa 60 km/h gefahren und hätte Nebel geherrscht, der Richtung G***** etwas aufgelockert hätte. Der Abstand zwischen den einzelnen Fahrzeugen sei damals ausreichend groß gewesen. Die Kolonne sei etwa von W***** bis G***** in dieser Konstellation gefahren, wobei zunächst die Sichtverhältnisse besser gewesen wären, auf Höhe des Schießplatzes schlechter geworden wären. Der Zeuge hätte noch wahrgenommen, wie der Berufungswerber die gesamte Kolonne überholt hätte, zumal er die Rücklichter noch im Nebel wahrnehmen hätte können.

Abschließend wies der Berufungswerber nochmals darauf hin, dass die B * im gegenständlichen Bereich 4 Fahrstreifen aufweise und beantrage, dies erheben zu lassen. Diesbezüglich erklärt er sich ausdrücklich mit einer schriftlichen Information einverstanden.

Mit dieser Frage betraut hielt der verkehrstechnische Amtssachverständige fest, dass die B * im gegenständlichen Bereich eine Breite von 10,3 m aufweise. Auf der B * bestehe im gegenständlichen Bereich keine Geschwindigkeitsbeschränkung, sodass von einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h auszugehen sei. Eine Verkehrszählung im Jahr 2000 hätte in K***** ein Gesamtverkehrsaufkommen von 16543 Fahrzeugen pro Tag im Jahresdurchschnitt ergeben, wobei der Güterverkehr mit einem Aufkommen von 1991 Fahrzeugen pro Tag einen Anteil von über 10 % aufweise. In weiterer Folge hielt er fest:

?Entsprechend dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Juli 1963, veröffentlicht in der Zeitschrift für Verkehrsrecht 1964/10 ist auf geraden Straßenabschnitten im Hinblick auf die zu diesem Zeitpunkt höchstzulässige Fahrzeugsbreite die Breite eines Fahrstreifens mit mind 2,5 m anzunehmen.

Diese Sichtweise erscheint in Anbetracht der Tatsache, dass *die höchstzulässige Fahrzeugsbreite jedenfalls größer als im Jahre 1963 ist, dass

* über den Fahrzeugrand auch noch andere Fahrzeugteile (zB Außenspiegel) hinausragen dürfen und dass

* bei der Fahrzeugbegegnung sowie beim Überholen oder Vorbeifahren

von KFZ ein seitlicher Mindestsicherheitsabstand einzuhalten ist (dieser ist so zu wählen, dass die fahrdynamisch und durch den Regelkreis Fahrer ? Fahrzeug ? Umfeld bedingten Abweichungen von der geraden Fahrlinie nicht zu Kollisionen führen)

nicht mehr haltbar.

Im gegenständlichen Fall ist davon auszugehen, dass ein (bezogen auf Bundesstraßen im Freilandgebiet) jedenfalls überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen vorliegt, wobei ebenfalls ein überdurchschnittlicher Schwerverkehrsanteil anzunehmen ist.

Ferner ist im gegenständlichen Bereich davon auszugehen, dass infolge der in Fahrbahnmitte bestehenden Leitlinie eine Trennung zwischen Fahrstreifen gegeben ist. Es ist auch festzuhalten, dass ? wie durch Untersuchungen empirisch belegt werden konnte ? ein Zusammenhang zwischen der verfügbaren Fahrstreifenbreite zwischen seitlichen Hindernissen, der daraus resultierenden Restfahrstreifenbreite (Fahrstreifenbreite abzüglich Breite eines mehrspurigen KFZ) und der gewählten Fahrgeschwindigkeit besteht. Diese Zusammenhänge fanden in einer Forschungsarbeit im Auftrag des Bautenministeriums ihren Niederschlag.

Aus dieser Untersuchung ist abzuleiten, dass im Freilandgebiet auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr bei einer frei wählbaren Fahrgeschwindigkeit bis zu 100 km/h für PKW von einer Fahrstreifenbreite von 3,25 m auszugehen ist. Diese Fahrstreifenbreite entspricht auch jener Mindestfahrstreifenbreite, welche für LKWs im Freilandgebiet zu berücksichtigen ist, wenn diese mit der höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h bewegt werden.

Somit ist zusammenfassend bei der Prüfung der Frage, welche Anzahl von Fahrstreifen zwischen der mittigen Leitlinie und dem rechten Fahrbahnrand (gekennzeichnet durch die rechtsseitige Randlinie) anzunehmen ist, folgendes festzuhalten:

Bei Berücksichtigung der örtlich zulässigen Fahrgeschwindigkeiten wären fahrdynamisch bedingt zwei Fahrstreifen zwischen der mittigen Leitlinie und der rechtsseitigen Randlinie jeweils nur dann anzunehmen, wenn der Abstand zwischen diesen Markierungen mind 6,5 m beträgt. Da jedoch im Mittel dieser Abstand lediglich ca 5,15 m beträgt, sind die dahingehenden Mindestfordernisse nicht erfüllt.

Da weiters keine zusätzlichen Markierungen zwischen den beiden oa Längsmarkierungen gegeben sind, welche Anlass zu der Annahme geben können, dass zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung vorliegen, ist somit im gegenständlichen Fall davon auszugehen, dass lediglich ein (überbreiter) durch Bodenmarkierungen gekennzeichneter Fahrstreifen je Fahrtrichtung vorliegt.

Aus diesen Gegebenheiten resultiert das entsprechend den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung zu berücksichtigende Verhalten der Fahrzeuglenker im Zusammenhang mit Überholvorgängen.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Ausbildung der KFZ-Lenker zum Erwerb einer Lenkerberechtigung eine Unterweisung derart erfolgt, dass auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr (und geradem Verlauf) eine ausreichende Fahrstreifenbreite für den Gegenverkehr nur dann vorliegt, wenn die Breite zwischen der linksseitigen Fahrzeugberandung und dem linken Fahrbahnrand mehr als 3,5 m beträgt. Daraus ist abzuleiten, dass auch bei Fehlen von Bodenmarkierungen eine über die höchstzulässige Fahrzeugsbreite im Sinne des KFG hinausgehende Fahrstreifenbreite zu berücksichtigen ist, da andernfalls entsprechende Sicherheitsräume fehlen und überdies eine Kollision mit über den Fahrzeugrand hinausragenden Anbauteilen (zB Außenspiegeln) zu befürchten wäre.

Zusammenfassend ist im gegenständlichen Fall somit davon auszugehen, dass je Fahrtrichtung auf der B * lediglich ein Fahrstreifen vorliegt.?

Dies wurde dem Berufungswerber zur Kenntnis gebracht und gab dieser hiezu keine Stellungnahme ab.

Die Berufungsbehörde stellt dazu fest:

Gemäß § 66 Abs 4 AVG hat die Berufungsbehörde grundsätzlich, sofern die Berufung nicht als unzulässig oder verspätet zurückzuweisen ist, in der Sache selbst zu entscheiden. Sie ist berechtigt, sowohl im Spruch als auch hinsichtlich der Begründung (§ 60) ihre Anschauung an die Stelle jener der Unterbehörde zu setzen und demgemäß den angefochtenen Bescheid nach jeder Richtung abzuändern.

Wird lediglich seitens des Beschuldigten oder zu seinen Gunsten Berufung erhobenen, so darf in einer Berufungsentscheidung oder Berufungsvorentscheidung keine höhere Strafe verhängt werden als im angefochtenen Bescheid.

Im konkreten Fall differieren zunächst die Angaben über die damalige tatsächliche Sichtweite. Diesbezüglich scheint der Berufungsbehörde nicht unmaßgeblich, dass der Berufungswerber zunächst selbst angab, die Überholsichtweite hätte damals zumindest 200 m betragen. Diese Angaben werden dadurch bestätigt, dass der Berufungswerber in einer öffentlichen mündlichen Verhandlung darauf hinwies, erinnerlich 5 bis 6 Leitpflöcke gesehen zu haben, wobei er jedoch deren Abstand zueinander falsch einschätzte. Die Angabe, wonach die Sichtweite damals 500 bis 600 m betragen hätte, erscheint der Berufungsbehörde insoweit nicht glaubwürdig, als diesfalls der Meldungsleger wohl keinesfalls von einer Sichtweite von lediglich 50 m ausgegangen wäre. Im übrigen ist anzumerken, dass diese Angaben seitens des Berufungswerbers trotz entsprechender Möglichkeit hiezu während des erstinstanzlichen Verfahrens

erstmals in der Verhandlung vor der Berufungsbehörde gemacht wurden; die Ansicht, dass die Ausführungen ? zumindest 200 m? iSv 500 bis 600m zu verstehen sind, vermag die Berufungsbehörde nicht zu teilen. Der Annahme einer Sichtweite von rund 200 m stehen auch die Angaben der Zentralanstalt für Meterologie- und Geodynamik nicht entgegen, zumal ? nach deren Angaben ? Nebelfelder, welche kleiner als 500 m sind, nicht ausgemacht werden können. Die Berufungsbehörde geht daher davon aus, dass die tatsächliche Sichtweite im Zeitpunkt des Beginns des Überholmanövers etwa 200 m betragen hat.

Sie geht ferner aufgrund des ihr schlüssig und nachvollziehbar erscheinenden Gutachtens des verkehrstechnischen Amtssachverständigen, dem der Berufungswerber in keiner Weise entgegengetreten ist, davon aus, dass die Bundesstraße * im gegenständlichen Bereich lediglich einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung aufweist. Dazu ist anzumerken, dass dem Gesetz selbst eine ausdrückliche Nennung einer Mindestbreite des Fahrstreifens fremd ist. Vielmehr bestimmt § 2 Abs1 Z 5 StVO, dass unter Fahrstreifen ein Teil der Fahrbahn zu verstehen ist, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe mehrspuriger Fahrzeuge ausreicht. Als Anhaltspunkt für die Mindestbreite ist daher zunächst die zulässige Höchstbreite ? nicht überbreiter ? mehrspuriger Fahrzeuge heranzuziehen. Gemäß § 4 Abs 6 Z 1 lit a KFG beträgt diese für bestimmte Kfz 2,6 m. Stellt sich die Frage nach der Anzahl der Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn, ist aufgrund des beim Überholen erforderlichen Seitenabstandes ? abhängig von der am jeweiligen Straßenstück zulässigen Höchstgeschwindigkeit ? ein zusätzlicher Spielraum einzuberechnen. Selbst in dem für den Berufungswerber günstigsten Fall und unter Außerachtlassung dieses Spielraums (mit dem Ergebnis eines Verbotes des Überholens von Kfz mit einer Breite von 2,6 m) muss aufgrund der obigen Ausführungen des Amtssachverständigen davon ausgegangen werden, dass die B* im fraglichen Bereich lediglich einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung aufweist.

Die Berufungsbehörde geht ferner davon aus, dass die erforderliche Überholsichtweite in dem Berufungswerber günstigsten Fall und unter Annahme, er hätte sich bereits nach einem überholten Fahrzeug wieder einordnen können, 358,8 m betragen hat.

Davon ausgehend ergibt sich, dass der Berufungswerber im Zeitpunkt der Einleitung des Überholmanövers die auch nur zum Überholen eines Fahrzeugs der Kolonne erforderliche Sicht nicht offenstand, wodurch die vom Gesetz geforderte potenzielle Gefährdung bewirkt wurde. Er hat daher die ihm zur Last gelegten Übertretungen begangen, sodass der Berufung dem Grunde nach kein Erfolg beschieden war.

Zur Strafzumessung ist festzuhalten:

Grundlage für die Bemessung der Strafe ist jeweils das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung (Gefährdung) derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafnorm dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat (§ 19 Abs1 VStG); Ausgangspunkt der Strafzumessung ist daher der durch die Tat verwirklichte, aus Handlungs- und Erfolgswert bestehende Tatunwert.

Darüber hinaus sind die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe (in sinngemäßer Anwendung der §§ 32 bis 35 StGB), soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen und kommt dem Ausmaß des Verschuldens zentrale Bedeutung zu. Schließlich haben die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse in der Strafbemessung Berücksichtigung zu finden (§ 19 Abs2 VStG).

Im konkreten Fall ist bei der Festsetzung der Strafe zu berücksichtigen, dass durch die Setzung von Überholvorgängen trotz ungenügender Sicht bzw trotz Unmöglichkeit des Erkennens, sich ohne Gefährdung wieder in den Fließverkehr einordnen zu können, die Verkehrssicherheit im wesentlichen Ausmaße reduziert werden kann, sodass die

gegenständlich verhängten Geldstrafen angesichts des zur Verfügung stehenden Strafrahmens keinesfalls als unangemessen betrachtet werden können.

Mildernd und erschwerend war nichts zu werten.

Die konkret verhängte Strafe erscheint daher (im Hinblick auf den verwirklichten Tatunwert) tat- und schuldangemessen und ihre Verhängung erforderlich, um den Berufungswerber und Dritte von der Begehung gleicher oder ähnlicher strafbarer Handlungen abzuhalten. Dies selbst unter Zugrundelegung am Existenzminimum orientierter Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Berufungswerbers (vgl. zur Bedeutung spezial- und generalpräventiver Überlegungen VwGH verstSen 13.12.1991, Slg NF 13547 A; VwGH 27.9.1989, 89/03/0236 ua).

Die Kostenentscheidung gründet sich auf § 64 Abs 1 und 2 VStG, wonach der Berufungswerber im Falle einer Bestätigung des erstinstanzlichen Straferkenntnisses einen Beitrag zu den Verfahrenskosten in der Höhe von 20 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch ? 1,50 zu tragen hat.

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, <http://www.wien.gv.at/ups/index.html>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at