

TE UVS Salzburg 2001/01/19 3/11968/4-2001th

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 19.01.2001

Beachte

weitere Zahl: UVS-7/11282/4-2001 **Spruch**

Der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Salzburg erlässt durch das Einzelmitglied Mag. Thomas Thaller über die Berufung von Herrn Josef E in F, vertreten durch Rechtsanwältin Dr. Margit S in F, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hallein vom 6.4.2000, Zahl 6/369-609-2000, folgendes Erkenntnis:

Gemäß § 66 Abs 4 AVG iVm § 24 VStG wird der Berufung keine Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass im Tatvorwurf zu Spruchpunkt 1) die Tatzeitangabe ?am 8.2.2000 gegen 10.07 Uhr? zu lauten hat.

Gemäß § 64 Abs 1 und 2 VStG hat der Beschuldigte außer dem Kostenbeitrag zum erstinstanzlichen Verfahren einen Beitrag zu den Kosten des Berufungsverfahrens in Höhe von insgesamt S 600,-- (entspricht ? 43,60) zu leisten.

Text

Begründung:

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wird dem Beschuldigten vorgeworfen, er habe am 8.2.2000 um 10:07 Uhr das Sattelkraftfahrzeug mit den Kennzeichen VB-998D (höchstes zulässiges Gesamtgewicht 17.990 kg) und SL-759CC auf der A 10 Tauernautobahn in Fahrtrichtung Villach gelenkt und habe

1. im Gemeindegebiet von Puch bei StrKm 11,3 unter Missachtung des Vorschriftszeichens "Überholen für Lastkraftfahrzeuge verboten", wobei mittels Zusatztafel ausgedrückt ist, dass dieses Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t und für Lastkraftfahrzeuge mit Anhängern, wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers 750 kg überschreitet, in der Zeit von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr gilt, ein mehrspuriges Kraftfahrzeug überholt, und

2. am 3.2.2000, am 4.2.2000, am 7.2.2000 und am 8.2.2000 die Schaltvorrichtung des Kontrollgerätes nicht so betätigt, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet wurden:

? a) die Lenkzeiten;

? b) alle sonstigen Arbeitszeiten;

? c) die Bereitschaftszeit , also - die Wartezeit, d. h. die Zeit, in der die Fahrer nur an ihrem Arbeitsplatz verbleiben müssen, um der etwaigen Aufforderung nachzukommen, die Fahrtätigkeit aufzunehmen bzw. wieder aufzunehmen oder andere Arbeiten zu verrichten; -die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit; - die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit;

? d) die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten. Die Schaublattkontrolle erfolgte auf der A 10 im Gemeindegebiet von Hallein bei StrKm 15,7.

Er habe dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

1.

§ 52 lit a Z 4c StVO

2.

§ 134 Abs 1 KFG iVm Art 15 Abs 3 2.Fall der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wurden über den Beschuldigten folgende Strafen verhängt:

1. Geldstrafe gemäß § 99 Abs 3 lit a StVO S 2.000,-- (Ersatzfreiheitsstrafe 48 Stunden)

2. Geldstrafe gemäß § 134 Abs 1 KFG S 1.000,-- (Ersatzfreiheitsstrafe 24 Stunden)

Gegen dieses Straferkenntnis hat der Beschuldigte durch seine Rechtsvertreterin eine verspätete Berufung eingebracht. Hinsichtlich der Versäumung der Rechtsmittelfrist wurde von der Strafbehörde erster Instanz seinem Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand mit Bescheid vom 27.11.2000 stattgegeben.

In der Berufung moniert er, die ihm zur Last gelegten Verwaltungsübertretungen nicht begangen zu haben. Das Überholverbot gelte seiner Ansicht nach ausschließlich für Lastkraftfahrzeuge jedoch keinesfalls für Sattelkraftfahrzeuge, wobei er eine Anmerkung im ARBÖ-Kommentar zur StVO zitiert. Er verweise auch darauf, dass gegen ihn wegen desselben Deliktes von der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung eine Strafverfügung ergangen sei, wonach er sich zum selben Zeitpunkt auf Höhe des Straßenkilometers 9,4 befunden haben solle. Laut gegenständlichem Straferkenntnis sei er aber zum selben Zeitpunkt bei Straßenkilometer 11,3 gefahren. Diese Widersprüche seien für ihn nicht erklärbar und sei der gegenständliche Sachverhalt auch aus diesem Grund nicht geeignet, darauf einen strafbaren Tatbestand zu stützen. Zu Spruchpunkt 2) verweise er darauf, dass sämtliche Aufzeichnungen automatisch vom Kontrollgerät selbst durchgeführt werden und eine manuelle Bedienung nicht vorgesehen sei. Auch aus diesen Gründen sei der Tatbestand nicht erfüllt worden.

Am 15.1.2001 fand in der Sache eine öffentliche mündliche Berufungsverhandlung statt, in der der Meldungsleger als Zeuge einvernommen wurde und ein beigezogener kfz-technischer Sachverständiger ein Gutachten erstattete.

Der Beschuldigte selbst stellte zur Übertretung in Spruchpunkt 1) nicht in Abrede, dass er damals als Lenker seines Sattelkraftfahrzeuges auf der Tauernautobahn mehrere Fahrzeuge überholt habe. Er habe zunächst vor der Ursteinbrücke einen Lkw überholt, sei dann aber auf der Überholspur verblieben und habe nach mehreren 100 m wieder einen Lkw überholt. Zu Spruchpunkt 2) gab der Beschuldigte an, dass er den Tachographen immer auf Stellung ?Ruhezeit? gestellt habe, da er selbst Be- und Entladetätigkeiten nicht durchgeführt habe. Er befördere Container und sei die Be- und Entladung von der Containerladestelle erfolgt.

Der Meldungsleger gab an, gemeinsam mit einem Kollegen auf der A 10 unterwegs gewesen zu sein. Das Sattelkraftfahrzeug des Beschuldigten sei ihnen aufgefallen, als es einen anderen Lkw überholt habe. Sie hätten deshalb die Verfolgung aufgenommen. Das Sattelkraftfahrzeug habe zunächst vor der Ursteinbrücke nach seinen Aufzeichnungen einen Lkw zwischen Strkm 9,0 und 9,7 überholt. In weiterer Folge habe er sich noch vermerkt, dass das Sattelkraftfahrzeug dann auch noch zwischen Strkm 11,0 und 11,6 zwei weitere Lkws überholt habe. Ob sich das Sattelkraftfahrzeug nach dem ersten Überholvorgang bei Strkm 9,7 wieder auf den rechten Fahrstreifen eingeordnet

habe, oder wie der Beschuldigte vorgebracht habe, auf dem linken Überholfahrstreifen verblieben sei, könne er sich nicht mehr erinnern. Er nehme aber an, dass sich das Fahrzeug doch rechts eingereiht habe, da er den Beschuldigten sonst auch wegen Verstoßes gegen das Rechtsfahrgebot beanstandet hätte. Die Anhaltung des Sattelkraftfahrzeuges sei dann im Bereich der Betriebsausfahrt Hallein bei Strkm 15,7 ca. 4 km nach Beendigung des letzten Überholvorganges erfolgt. Die in der Anzeige angeführte Tatzeit habe er aus dem Tachographenschaublatt entnommen und beziehe sich auf den Zeitpunkt der Anhaltung des Beschuldigtenfahrzeuges.

Der beigezogene kfz-technische Sachverständige führte nach Einsichtnahme in die vom Beschuldigten anlässlich der Verhandlung vorgelegten Tachographenschaubblätter aus, dass die Anhaltung ca. 3 bis 4 Minuten nach Beendigung des letzten Überholvorganges stattgefunden habe. Für die Fahrtstrecke von Straßenkilometer 9,0 bis 11,6 habe das Sattelkraftfahrzeug des Beschuldigten insgesamt eine Zeit von etwa 2 Minuten benötigt. Zu Spruchpunkt 2) führte der Sachverständige aus, dass der Fahrtenschreiber (Kontrollgerät) automatisch nur das Fahren des Lkw erkenne und bei in Bewegung Setzen des Fahrzeuges ?Lenkzeit? aufzeichne, bei Stillstand des Fahrzeuges aber diejenige Einstellung am Schaublatt aufgezeichnet werde, auf die das Kontrollgerät zuletzt gestellt wurde. Dies könne ?Ruhezeit?, ?Arbeitszeit? oder ?Bereitschaftszeit? sein. Nach den vom Beschuldigten vorgelegten Schaublätttern sei das Kontrollgerät damals im Wesentlichen immer auf Ruhezeit gestellt gewesen.

Der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Salzburg stellt hierzu gemäß § 51c VStG durch ein Einzelmitglied fest:

Zu Spruchpunkt 1):

Im Verfahren unbestritten blieb, dass im gegenständlichen Bereich der A 10 Tauernautobahn das im Spruch des erstinstanzlichen Straferkenntnis näher präzierte Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge gemäß § 52 lit a Z 4c StVO verordnet ist bzw zur Tatzeit verordnet war. Vom Beschuldigten wird auch nicht bestritten, dass er damals dort mit seinem Sattelkraftfahrzeug trotz dieses Überholverbotes mehrere andere Lkws überholte. Er rechtfertigt sich zunächst damit, dass das Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge nicht auf Sattelkraftfahrzeuge anzuwenden sei, wobei er sich auf eine nicht näher erläuterte Anmerkung im ARBÖ-Kommentar zur StVO beruft.

Dieser Rechtsmeinung kann sich die Berufungsbehörde nicht anschließen. Dem Vorschriftenzeichen gemäß § 52 lit a Z 4c StVO ist der Begriff ?Lastkraftfahrzeug? in der Auslegung der Legaldefinition des § 2 Abs 1 Z 23 StVO zu Grunde zu legen. Aus § 2 Abs 1 Z 23 StVO ergibt sich, dass unter einem ?Lastkraftfahrzeug? ein zur Beförderung von Gütern bestimmtes Kraftfahrzeug zu verstehen ist. Der Begriff ?Lastkraftfahrzeug? geht -da darin alle Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs 1 Z 1 KFG, die ?zur Beförderung von Gütern? bestimmt sind, umfasst werden - weiter als der in § 2 Abs 1 Z 8 KFG definierte ?Lastkraftwagen?, welcher ex lege Sattelzugfahrzeuge nicht beinhaltet. Nach Ansicht der Berufungsbehörde sind daher auch Sattelkraftfahrzeuge zur Güterbeförderung, worunter unbestritten auch das Fahrzeug des Beschuldigten einzureihen ist, ?Lastkraftfahrzeuge? (vgl. dazu die bereits im erstinstanzlichen Straferkenntnis zitierte VwGH-Judikatur). Das gegenständliche Sattelkraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Sattelzugfahrzeuges von 17.990 kg ist somit als Lastkraftfahrzeug im Sinne des § 52 lit a Z 4c StVO anzusehen und unterliegt daher auch dem auf der A 10 Tauernautobahn verordneten Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht. Der diesbezügliche Einwand des Beschuldigten geht somit ins Leere.

Dem weiteren Berufungsvorbringen, dass der Beschuldigte bereits mit Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung wegen des Überholvorganges bei Straßenkilometer 9,4 bestraft worden sei und es sich dabei um denselben Überholvorgang handle, wird zunächst entgegen gehalten, dass nach der glaubwürdigen Aussage des Meldungslegers der erste Überholvorgang bei Straßenkilometer 9,7 beendet war und die nächsten Fahrzeuge beginnend erst bei Straßenkilometer 11,0 überholt wurden. Zwischen dem Ende des ersten Überholvorganges und

dem Beginn des zweiten Überholvorganges liegt somit eine Fahrstrecke von über einen Kilometer und kann bei dieser Entfernung nicht mehr vom selben Überholvorgang gesprochen werden. Dabei ist auch unbeachtlich, ob der Beschuldigte nach Beendigung des ersten Überholvorganges, wie von ihm vorgebracht, auf dem linken Überholfahrstreifen verblieben ist, da ein Fahrstreifenwechsel begrifflich für das Überholen nicht ausschlaggebend ist. Der Überholvorgang umfasst nur die Wegstrecke, die zwischen dem Beginn des Überholens im Sinne des § 2 Abs 1 Z 29 StVO bis zur Beendigung desselben liegt, auf der sich also das Fahrzeug des Überholenden am Fahrzeug des Überholten vorbei bewegt. Hingegen sind die Phasen vor und nach diesem Vorgang nicht dem Begriff Überholen zuzurechnen (VwGH 18.3.1987, 85/03/0042). Es mag daher dahingestellt bleiben, ob sich der Beschuldigte mit seinem Sattelkraftfahrzeug nach Beendigung des ersten Überholvorganges wieder auf den rechten Fahrstreifen eingeordnet hat oder entgegen dem Gebot der Rechtsfahrordnung auf dem linken Fahrstreifen verblieben ist.

Weiters vermag auch die erst mit dem Zeitpunkt der Anhaltung angegebene Tatzeit eine Rechtswidrigkeit des Straferkenntnisses nicht bewirken. Laut Angabe des kfz-technischen Sachverständigen erfolgte die Anhaltung nur 3 bis 4 Minuten nach Beendigung des letzten Überholvorganges, wobei hinsichtlich der Aufzeichnung am Tachographenschaublatt eine Fehlergrenze von +/- 5 Minuten zu berücksichtigen sei. Da es sich somit nur um Differenzen von wenigen Minuten handeln kann, ist im Zusammenhalt mit der exakten Tatortangabe die Gefahr einer Doppelbestrafung nicht gegeben und konnte daher die Tatzeit im Spruch mit der Angabe ?gegen 10.07 Uhr? präzisiert werden. Insgesamt wird somit die vorgeworfene Übertretung zu Spruchpunkt 1) als erwiesen angenommen.

Zu Spruchpunkt 2):

Die Rechtfertigung, dass sämtliche Aufzeichnungen vom Kontrollgerät automatisch durchgeführt werden, ist nicht zutreffend. Tatsächlich wird nach den schlüssigen Ausführungen des im Ermittlungsverfahren beigezogenen Sachverständigen nur die ?Lenkzeit? vom Gerät automatisch erfasst. Bezüglich der drei möglichen Stellungen bei Stillstand des Fahrzeuges (Bereitschaftszeit, Arbeitszeit, Ruhezeit) ist die manuelle Bedienung des Kontrollgerätes durch den Fahrer erforderlich. Das Kontrollgerät selbst zeichnet dabei immer die zuletzt vorgenommene Einstellung auf. Diesbezüglich wird vom Beschuldigten nicht in Abrede gestellt, dass er das Kontrollgerät immer in der Einstellung ? Ruhezeit? geschaltet ließ. Er beruft sich im Wesentlichen darauf, dass er selbst keine sonstigen Arbeitszeiten zu verzeichnen gehabt habe, zumal die Be- und Entladung seines Sattelkraftfahrzeuges von der Containerverladestelle erfolgt sei. Damit vermag er für seinen Standpunkt insofern nichts zu gewinnen, als auch Bereitschaftszeiten, die während der Lenkzeit unvermeidbar zustande kommen (z.B. dass verkehrsbedingte zum Stillstand bringen eines Fahrzeuges etwa in einem Stau oder Wartezeiten vor der Grenze bzw. vor der Verladestelle) nicht als ? Bereitschaftszeit? berücksichtigt wurden. Insofern hat der Beschuldigte gegen den Zweck der Bestimmung des Art 15 Abs 3 EG-Verordnung 3821/85 verstoßen. Ob dabei tatsächlich Lenkzeitüberschreitungen oder Ruhezeitunterschreitungen resultierten, kommt es nicht an. Es wird somit auch die vorgeworfene Übertretung zu Spruchpunkt 2) als erwiesen angenommen.

Zur Strafbemessung ist Folgendes festzuhalten:

Gemäß § 19 Abs 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat. Nach Abs 2 dieser Norm sind im ordentlichen Verfahren überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen und ist auf das Ausmaß des Verschuldens besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden und die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Zu Spruchpunkt 1):

Gemäß § 99 Abs 3 lit a StVO ist für die vorliegende Übertretung ein Höchststrafrahmen von S 10.000,-- vorgesehen. Das auf der Tauernautobahn verordnete Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht dient in erster Linie der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der stark befahrenen Verkehrsrouten, zumal überholende Lastkraftfahrzeuge auf Grund des geringen Geschwindigkeitsunterschiedes zum überholten Fahrzeug den Überholfahrstreifen überdurchschnittlich lange blockieren und dadurch behindernd wirken. Der Übertretung liegt daher ein nicht bloß unbedeutender Unrechtsgehalt zu Grunde.

An subjektiven Strafbemessungskriterien sind keine besonderen Milderungs- und Erschwerungsgründe hervorgekommen. Die vom Beschuldigten angegebene Einkommenssituation ist als durchschnittlich zu werten.

Insgesamt erachtet die Berufungsbehörde die erstinstanzlich verhängte Geldstrafe von S 2.000,--, welche sich noch im unteren Bereich des Strafrahmens befindet, bei Berücksichtigung dieser Strafbemessungskriterien noch nicht als unangemessen. Die Strafe war insbesondere notwendig, um den Beschuldigten in Zukunft von gleich gelagerten Übertretungen abzuhalten.

Zu Spruchpunkt 2):

Gemäß § 134 Abs 1 KFG ist für die vorliegende Übertretung ein Strafrahm bis zu S 30.000,-- vorgesehen. Die Bestimmung des Art 15 EG-Verordnung 3821/85 soll eine leicht nachvollziehbare Überprüfbarkeit der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten gewährleisten. Auch wenn im vorliegenden Fall eine Überschreitung der Lenkzeiten bzw. Unterschreitung der Ruhezeiten nicht nachgewiesen werden kann, liegt der Übertretung dennoch ein nicht bloß unbedeutender Unrechtsgehalt zu Grunde, da die Nachvollziehbarkeit der näher angeführten Zeiten anhand des Schaublattes nicht einwandfrei möglich war.

Zur subjektiven Strafbemessung gelten die Ausführungen zu Spruchpunkt 1) sinngemäß.

Insgesamt erachtet die Berufungsbehörde auch zu Spruchpunkt 2) die mit S 1.000,-- ohnedies im untersten Bereich des Strafrahmens verhängte Geldstrafe keinesfalls als unangemessen.

Die Berufung war daher abzuweisen.

Schlagworte

Fahrstreifenwechsel ist für den Überholvorgang nicht ausschlaggebend; Auch Sattelkraftfahrzeuge sind Lastkraftfahrzeuge und unterliegen daher dem Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge gemäß § 52 lit a Z 4c StVO; VO (EWG) Nr 3821/1985; Kontrollgerät; Einstellung auf "Ruhezeit"; die manuelle Bedienung des Kontrollgerätes ist bei Stillstand des Fahrzeuges erforderlich

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at