jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Erkenntnis 2017/4/10 LVwG-411-5/2017-R3

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 10.04.2017

Entscheidungsdatum

10.04.2017

Norm

FSG §7 Abs3 Z3
StVO §17 Abs4

Text

Im Namen der Republik!

Erkenntnis

Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Dr. Manfred Böhler über die Beschwerde des W B, D, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft D vom 09.01.2017, betreffend die Entziehung der Lenkberechtigung zu Recht erkannt:

Gemäß § 28 Abs 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde keine Folge gegeben und der angefochtene Bescheid insoweit abgeändert, als die Entziehungszeit auf zehn Monate, gerechnet ab der Zustellung des behördlichen Bescheides (10.01.2017), angehoben wird. Die Entziehung endet daher mit Ablauf des 10.11.2017.

Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

Begründung

1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde dem Beschwerdeführer gemäß den §§ 24 Abs 1 Z 1, 7 Abs 1 und 3 Z 3 sowie 25 Abs 1 und 26 Abs 2a des Führerscheingesetzes (FSG) die Lenkberechtigung für die Klassen AM, A (Code 79.03/79.04), A und B für die Dauer von 6 Monaten, gerechnet ab Zustellung des Bescheides (10.01.2017), entzogen. Die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Beschwerde gegen diesen Bescheid wurde ausgeschlossen.

2. Gegen diesen Bescheid hat der Beschwerdeführer rechtzeitig Beschwerde erhoben. In dieser bringt er im Wesentlichen vor, es sei richtig, dass er als Lenker des Pickup-Fahrzeuges der Marke Toyota Typ N2 mit dem Kennzeichen XXX gegen 07.45 Uhr im Gemeindegebiet L auf der L im Bereich km X und Y an einer stehenden Kolonne links vorbeigefahren sei. Es handle sich hiebei um keinen Überholvorgang, sondern um ein reines Vorbeifahren, weil die Fahrzeuge auf der rechten Spur gestanden seien. Dass in diesem Bereich ein Überholverbot rechtsgültig verordnet sei, werde bestritten. Er habe jedenfalls keine entsprechende Beschilderung wahrgenommen. Es sei frei erfunden, dass er mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/h die Fahrzeugkolonne teils auf der Gegenfahrbahn überholt hätte. Einerseits stelle sein Verhalten keinen Überholvorgang, sondern ein Vorbeifahren dar. Dies deshalb, weil die

Fahrzeugkolonne still gestanden sei. Laut StVO könnten nur in Fahrt befindliche Fahrzeuge überholt werden. Weiters sei das Befahren der Gegenfahrbahn aufgrund des starken Gegenverkehrs für ihn gar nicht möglich gewesen. Richtig sei, dass er mit einer weitaus geringeren Geschwindigkeit, nämlich maximal 20 bis 30 km/h, an der stehenden Kolonne ausschließlich auf dem Mittelstreifen vorbeigefahren sei, da er beabsichtigt habe, in das Tankstellenareal ENI vor dem Kreisverkehr links abzubiegen. Eine schnellere Fahrweise sei aufgrund des starken Gegenverkehrs und aufgrund des Umstandes, dass er ohnehin links abbiegen habe wollen, kaum möglich gewesen. Außerdem hätte er auf dieser kurzen Strecke von nicht einmal 90 m extrem stark beschleunigen müssen, um die Geschwindigkeit aus dem Stand heraus von 0 km/h auf 60 km/h mit dem LKW Pickup-Fahrzeug der Marke Toyota zu erreichen. Für den Zeugen L sei es aufgrund dessen Positionierung gar nicht möglich gewesen, sich von ihm wegbewegende Fahrzeuge derart genau mit seinen Augen zu verfolgen, um die PKW-Geschwindigkeit auch nur annähernd verlässlich einschätzen zu können. Seine Fahrgeschwindigkeit sei weder mit technischen Hilfsmitteln gemessen worden noch sei sie sonst in irgendeiner Art und Weise zu objektivieren. Es werde bestritten, dass er einen sich auf dem Schutzweg befindlichen Schüler das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn nicht ermöglicht hätte und diesen gefährdet hätte. Zum Zeitpunkt des Überfahrens des Schutzweges durch ihn habe sich kein Schüler auf dem Schutzweg befunden. Der Zeuge L gebe selbst zu Protokoll, keine Einsicht auf den Schutzweg gehabt zu haben und folgere daraus, dass der Schüler nach dem Überfahren des Schutzweges durch ihn die Straße gequert habe, sich dieser bereits auf dem Schutzweg befinden habe müssen, als der Beschwerdeführer sich dem Schutzweg genähert habe. Möglicherweise sei der Schüler außerhalb des Sichtbereiches des Zeugen L schnell durch die stehenden Fahrzeuge gelaufen, als der Beschwerdeführer den Schutzweg schon überfahren gehabt habe und habe dann der Schüler seine Laufgeschwindigkeit unmittelbar vor dem Mittelstreifen verringert, um sich dann zu vergewissern, ob Fahrzeuge auf der Mittelspur fahren würden bzw ob Gegenverkehr das Queren der Straße verhindere. Es sei nicht lebensfremd, dass Kinder den Schutzweg laufend queren würden. Als er den Schutzweg mit seinem Fahrzeug überfahren habe, sei der Schutzweg von keiner Person begangen worden. Er habe sohin auch keinem Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn verunmöglicht, folglich habe er auch niemanden gefährdet. Darüber hinaus stehe nicht einmal fest, ob unmittelbar vor dem Schutzweg ein Fahrzeug gestanden sei bzw wenn ja, in welchem Abstand. Weiters stehe nicht fest, wie er auf den Schutzweg einsehen habe können. Es stehe auch nicht fest, inwieweit der Zeuge L von seinem PKW aus Sicht auf das Verkehrsgeschehen vor ihm gehabt habe. Bestritten werde, dass der Zeuge L über das vor ihm stattfindende Verkehrsgeschehen Wahrnehmungen hinsichtlich der Geschwindigkeit des Beschwerdeführers und der Schutzwegsituation machen habe können. Vielmehr sei davon auszugehen, dass der Zeuge falsche Schlussfolgerungen gezogen habe. Es sei eine reine Vermutung und widerlegbare Schlussfolgerung des Zeugen L, dass zum Zeitpunkt, als der Beschwerdeführer mit seinem Fahrzeug den Schutzweg überquert habe, sich bereits ein Schüler auf dem Schutzweg befunden haben solle. In der verkehrstechnischen Stellungnahme sei nicht berücksichtigt, dass er mit einem LKW-Pickup, bei welchem die Sitzposition wesentlich höher gelegen sei als bei normalen Fahrzeugen, gefahren sei. Aufgrund der wesentlich erhöhten Sitzposition des Lenkers habe er auch eine wesentlich bessere Verkehrsübersicht gehabt und habe daher im Gegensatz zum Zeugen L den Schutzwegbereich wesentlich besser überblicken und querende Fußgänger rascher wahrnehmen können. Die Wahrnehmbarkeit des Fußgängers hänge auch von dessen Größe ab, zu der der Zeuge L aus seiner Position und der großen Distanz nur äußerst vage Ausführungen machen habe können. Die vom Sachverständigen angenommene Körpergröße von 1,3 m sei rein fiktiv. Es sei evident, dass im Schüleralter die Körpergröße variieren könne. In der Computersimulation bzw in der gutachterlichen Stellungnahme sei all dies nicht berücksichtigt worden. Das Fahrzeug der Marke Toyota Typ N2 beschleunige von 0 bis 100 in 12 Sekunden, was einer durchschnittlichen Beschleunigung von 2,3 m/s^2 entspreche. Der Abstand vom Haus D Straße zum Zebrastreifen betrage ca 100 m. Die Beschleunigungsphase von 0 bis 60 km/h bei 2,3 m/s^2 dauere mindestens sechs bis acht Sekunden, dann seien 60 m zurückgelegt. Bis zum Schutzweg würden noch ca 40 m verbleiben, für die man mit 60 km/h 2,4 Sekunden benötige. Es sei unmöglich, auch für den Zeugen L, auf diese Entfernung sitzend mit einer nach rechts gekrümmten und ein Sichthindernis darstellenden Kolonne den Toyota Pickup nach sechs bis acht Sekunden auf 60 km/h zu schätzen und schon gar nicht nach 10 Sekunden auf eine Entfernung von ca 100 m. Der Fußgänger habe in der Mitte der Gegenfahrbahn sein müssen, dass der Zeuge L ihn das erste Mal sehen habe können. Um von der sicheren Position zwischen den Autos der stehenden Kolonne bis in die Mitte der Gegenfahrbahn (hier etwa drei bis sechs Meter) zu kommen, benötige ein Fußgänger, wenn er zügig (4 km/h) gehe, drei bis fünf Sekunden. Der Zeuge L habe nach seiner Aussage dem Beschwerdeführer zuerst etwa 10 Sekunden nachgesehen (sollte sich die Kolonne dazwischen noch fortbewegt haben, so sei es naheliegend, dass er sich auf den

Verkehr konzentrieren habe müssen) und dann noch drei bis fünf Sekunden gewartet bis der Fußgänger hervorgekommen sei. Bei der vom Zeugen L angegebenen Fahrgeschwindigkeit des Beschwerdeführers habe dieser unmöglich das gesamte Fahrverhalten des Beschwerdeführers bis zum Schluss beobachten können. Auch die Einfahrt zur ENI-Tankstelle sei für den Zeugen L gar nicht sichtbar. Die Richtigkeit der Anschuldigungen des Zeugen L sei daher aufgrund der obigen Berechnungen und Schlussfolgerungen äußerst fragwürdig. Es sei auch bekannt, dass dieser Zeuge zusammen mit anderen Polizeibeamten in fragwürdiger Art und Weise seinen Dienst im Zusammenhang mit der Kontrolle eines Wettbüros ausgeübt habe und disziplinär dafür auch zur Rechenschaft gezogen worden sei, was natürlich bei der Beurteilung dessen Glaubwürdigkeit durchaus zu berücksichtigen sei. Außerdem habe der Zeuge L seine Wahrnehmungen nicht im Dienst, sondern als Privatperson, womöglich auf dem Weg zum Dienst, gemacht. Es möge schon sein, dass sich der Zeuge L über sein Verhalten sehr geärgert habe und dass dieses Verhalten gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen habe. Es treffe jedoch nicht zu, dass er unter besonders gefährlichen Verhältnissen mit ca 60 km/h teils auf der Gegenfahrbahn an der Kolonne vorbeigefahren bzw diese überholt haben solle, als ein Schüler den Schutzweg von rechts nach links überqueren habe wollen. Er sei selbst verantwortungsvoller Vater zweier Kinder und würde ein derartig halsbrecherisches Verkehrsverhalten nie an den Tag legen. Auch das Vorbeifahren an der stehenden Kolonne im Bereich km X und Y führe keine besonders gefährlichen Verhältnisse hervor, die einen Führerscheinentzug rechtfertigen könnten. Gleichzeitig wurde beantragt, der Beschwerde aufschiebende Wirkung zuzuerkennen.

3.1. Folgender Sachverhalt steht fest:

3.2. Der Beschwerdeführer lenkte den LKW der Marke Toyota, HI Lux Doppelkabine, mit dem behördlichen Kennzeichen XXX am 29.09.2016 um 07.45 Uhr auf der L in Fahrtrichtung L. Dabei überholte er im Überholverbotsbereich zwischen Strkm X und Y drei PKW.

3.3. Der Beschwerdeführer fuhr weiter in Richtung Ortsmitte L. Auf Höhe D Straße bildete sich aufgrund einer Verkehrsüberlastung eine sich langsam fortbewegende Kolonne (Stop and Go-Verkehr). Der Beschwerdeführer blieb zunächst hinter der Kolonne stehen. Hinter dem Fahrzeug des Beschwerdeführers befand sich der Meldungsleger in einem Skoda Oktavia. Der Beschwerdeführer scherte dann aus der Kolonne aus und fuhr der Kolonne vor, um zu der in ca 190 m entfernten Eni-Tankstelle links zuzufahren. Der Beschwerdeführer fuhr dabei mit seinem LKW auf der Mittel-(Abbiege)spur und teilweise im Ausmaß von ca 20 cm auf der Gegenfahrbahn, wobei Gegenverkehr herrschte und dieser teilweise leicht ausweichen musste. Der Beschuldigte beschleunigte dabei sein Fahrzeug auf 40 km/h. Der Beschwerdeführer näherte sich dann einem Zebrastreifen, der sich ca 90 m vom Ausgangsmanöver entfernt befand.

Links und rechts der D Straße verlaufen im gegenständlichen Bereich parallel Gehsteige, die durch eine Bordsteinkante abgegrenzt sind. Unmittelbar nach dem Zebrastreifen befindet sich rechts und links jeweils eine Bushaltestelle. Ca 25 m vor dem Zebrastreifen mündet (in Fahrtrichtung E-Kreisverkehr) von rechts kommend die Mstraße in die D Straße ein. Auf Höhe des Zebrastreifens weist die L eine Breite von 10,20 m (ohne Gehsteige) auf (je zwei 1,30 m breite Fahrradstreifen, zwei 3 m breite Fahrbahnen und eine 1,6 m breite Mittel-(Abbiege)spur). In beiden Fahrtrichtungen befinden sich mehrere Einfahrten zu Häusern und Firmen.

Zu dem Zeitpunkt, als sich der Beschwerdeführer dem Schutzweg näherte, ist die Kolonne auf der rechten Fahrspur durchgehend gestanden. Kurz vor Erreichen des Schutzweges betätigte der Beschwerdeführer kurz das Bremspedal, wobei es dadurch zu keiner wesentlichen Geschwindigkeitsverzögerung kam. Jenes Fahrzeug, welches dabei in der Kolonne am nächsten zum Schutzweg gestanden ist, ist aufgrund des Kolonnenverkehrs vor dem Schutzweg stehen geblieben.

3.4. Der Beschwerdeführer lenkte am 20.03.2017 um 07.20 Uhr den LKW mit dem amtlichen Kennzeichen XXX in D, auf Höhe Fstraße, obwohl ihm die Lenkberechtigung für die Klasse, in die das Kraftfahrzeug fällt, mit oberwähntem Bescheid der Bezirkshauptmannschaft D vom 13.01.2017 entzogen wurde.

3.5. Der Beschwerdeführer lenkte am 23.03.2017 um 08.40 Uhr den PKW mit dem amtlichen Kennzeichen YYY in D, auf Höhe S, obwohl ihm die Lenkberechtigung für die Klasse, in die das Kraftfahrzeug fällt, mit obgenanntem Bescheid der Bezirkshauptmannschaft D vom 13.01.2017 entzogen wurde.

Die Anhaltung des Beschwerdeführers erfolgte deshalb, da er am Steuer telefonierte. Gegenüber dem amtshandelnden Beamten teilte der Beschwerdeführer mit, dass er keinen Führerschein dabei habe und er gab sich als sein Bruder R B aus. Nachdem sich der Beamte bei der Bezirksleitstelle über das Vorliegen einer Lenkberechtigung

betreffend R B vergewissert hatte, wurde dem Beschwerdeführer die Weiterfahrt erlaubt.

3.6. Der Beschwerdeführer lenkte sodann am 23.03.2017 um 08.53 Uhr den PKW mit dem amtlichen Kennzeichen YYY in D, auf Höhe S, obwohl ihm die Lenkberechtigung für die Klasse, in die das Kraftfahrzeug fällt, mit obgenanntem Bescheid der Bezirkshauptmannschaft D vom 13.01.2017 entzogen wurde.

4. Dieser Sachverhalt wird aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere aufgrund der Verantwortung des Beschwerdeführers, der Zeugeneinvernahme L, des verkehrstechnischen Gutachtens Ing. W und der Anzeigen der PI D vom 21.02.2017 und 28.03.2017 als erwiesen angenommen.

Dass der Beschwerdeführer vor dem Ausgangsmanöver hinter der Kolonne mit seinem Fahrzeug gestanden ist, ergibt sich aus der Verantwortung des Beschwerdeführers; der Zeuge L konnte diesbezüglich keine Angabe tätigen.

Hinsichtlich seiner eingehaltenen Geschwindigkeit hat der Beschwerdeführer angegeben, er sei maximal 20 bis 30 km/h (so im behördlichen Verfahren und in der Beschwerde) bzw 35 bis 40 km/h (so in der Beschwerdeverhandlung) gefahren. Im Hinblick darauf, dass der Meldungsleger angegeben hat, der Beschwerdeführer habe eine hohe Geschwindigkeit eingehalten, geht das Landesverwaltungsgericht von einer Geschwindigkeit von 40 km/h aus. Demgegenüber handelt es sich bei der Schätzung des Zeugen L, der Beschwerdeführer habe – nachdem er nach dem Ausscheren stark beschleunigt habe – bereits vor dem Zebrastreifen eine Mindestgeschwindigkeit von 60 km/h eingehalten, aus folgenden Gründen nicht um eine verlässliche Schätzung:

- während der Fahrt des Beschwerdeführers vom Ausscheren bis zum Schutzweg hat es sich um einen Beschleunigungsvorgang gehandelt. Nach dem verkehrstechnischen Gutachten DI M ist aber die Feststellung des Beschleunigungswertes ohne Messung nicht möglich;

- während des Beschleunigungsvorganges entfernte sich das Fahrzeug des Beschwerdeführers vom Standpunkt des Zeugen L weg;

- zum Zeitpunkt, als der Beschwerdeführer nach der Zeugenaussage L die behauptete Mindestgeschwindigkeit von ca 60 km/h eingehalten habe, war das Fahrzeug des Beschwerdeführers bereits ca 80 m vom Standpunkt des Zeugen L entfernt;

- da der Beschwerdeführer die vom Zeugen L behauptete Geschwindigkeit von 60 km/h nach dem Gutachten DI M (maximales Beschleunigungsvermögen des gegenständlichen Kfz in vier Fahrversuchen von 1,97 m/sec^2) frühestens 20,5 m vor dem Schutzweg erreichen konnte, stand dem Zeugen L keine ausreichende Beobachtungsstrecke zur Verfügung, die Geschwindigkeitsschätzung erst nach dem Beschleunigungsvorgang bei Erreichen einer (annähernd geschätzten) konstanten Geschwindigkeit anhand einer gleichförmigen Bewegung durchzuführen.

Lediglich ergänzend ist hier festzuhalten, dass es nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Beschwerdeführer tatsächlich mindestens 60 km/h gefahren ist. Aus dem Gutachten DI M ergibt sich nämlich, dass der Beschwerdeführer auf einer Strecke von 91 m (vom Stillstand aus) eine maximale Geschwindigkeit von 68 km/h erreichen konnte. Weiters ist hier anzuführen, dass im vorliegenden Fall lediglich aufgrund des Umstandes, dass sich der Zeuge L nicht mehr erinnern konnte, ob der Beschwerdeführer „vom Stillstand aus" der Kolonne vorgefahren ist, von den diesbezüglichen Angaben des Beschwerdeführers ausgegangen wurde, wonach er vor dem Ausscheren aus der Kolonne gestanden sei. Es ist diesbezüglich aber auch nicht ausgeschlossen, dass der Beschwerdeführer tatsächlich noch in Fahrt war; diesfalls wäre es für den Beschwerdeführer theoretisch möglich gewesen, eine noch höhere Geschwindigkeit zu erreichen.

Zur Frage, ob der Beschwerdeführer seine Geschwindigkeit vor dem Schutzweg leicht verringert hat, konnte der Zeuge keine eindeutigen Angaben machen. Das Landesverwaltungsgericht geht aufgrund des Umstandes, dass der Beschwerdeführer selbst einräumte, die von ihm genannte Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke eingehalten zu haben, davon aus, dass er diese Geschwindigkeit im Wesentlichen auch kurz vor dem Schutzweg eingehalten hat. Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass kurz vor dem Schutzweg seine Bremslichter ganz kurz aufgeleuchtet haben.

Der Beschwerdeführer hat insbesondere vorgebracht, dass der Zeuge L von seiner Position aus niemals eine Person habe sehen können, die – unmittelbar nach dem Passieren des Schutzweges durch ihn – den Schutzweg überquert habe. Hier ist zunächst festzuhalten, dass es im vorliegenden Fall nicht von Bedeutung ist, ob tatsächlich ein Schüler vorhanden war, weil es nur auf die abstrakte und nicht auf eine konkrete Gefährdung ankommt. Abgesehen davon ergibt sich aus dem Gutachten DI M – auf welches sich der Beschwerdeführer diesbezüglich stützt – dass der Gutachter

DI M von den (ursprünglich getätigten) Aussagen des Zeugen L ausgegangen ist, wonach die Kolonne vor diesem mittig auf dem Fahrstreifen gestanden sei und er sich nicht versetzt zu dem vor ihm befindlichen Auto befunden habe. In der ergänzenden Befragung des Zeugen L hat dieser aber dezidiert ausgesagt, dass er den Fußgänger zum ersten Mal zu jenem Zeitpunkt wahrgenommen habe, als dieser aus der Kolonne hervorgetreten sei; allenfalls würden seine ersten Angaben, dass er sich nicht versetzt zu dem vor ihm befindlichen Auto befunden habe bzw dass die Fahrzeugkolonne damals mittig gewesen sei, nicht ganz stimmen. Der verkehrstechnische Amtssachverständige wiederum hat bestätigt, dass die vom Zeugen L angegebene Sicht auf das gesamte Fahrzeug des Beschwerdeführers auf Höhe des Zebrastreifens nicht ausgeschlossen sei; es komme insbesondere darauf an, wie die Kolonne gestanden sei, ob die Fahrzeuge der Kolonne teilweise versetzt zueinander gestanden seien oder ein größerer Tiefenabstand zwischen den einzelnen Fahrzeug bestanden habe.

Es kann dahingestellt bleiben, ob der Zeuge L von seinem Standpunkt aus erkennen konnte, dass der Schüler den Schutzweg eher links (in Gehrichtung) überquerte. Einerseits ist dieser Umstand nicht entscheidungswesentlich, andererseits könnte selbst dann, wenn der Zeuge L dies nicht sehen hätte können, nicht darauf geschlossen werden, sämtliche Angaben dieses Zeugen seien unrichtig.

Dasselbe gilt für das Vorbringen des Zeugen L, der Schutzweg werde in der Früh häufig von Schülern benutzt. Im Übrigen hat eine von der Behörde im Zuge des Beschwerdeverfahrens veranlasste Fußgängerzählung am 21.03.2017 (in der Zeit von 07.25 Uhr bis 08.00 Uhr) erbracht, dass sieben Kinder gegenständlichen Schutzweg passiert haben.

Das Landesverwaltungsgericht vermag auch nicht zu erkennen, dass der Zeuge L deshalb unglaubwürdig sein sollte, weil gegen ihn zwei Verfahren wegen einer Kontrolle nach dem Wettengesetz bzw einer falschen Stundenaufzeichnung laufen. Abgesehen davon hat der Zeuge L dargelegt, dass diese Verfahren mit der gegenständlichen Amtshandlung nichts zu tun hätten; er habe den gegenständlichen Sachverhalt so wiedergegeben, wie er ihn damals wahrgenommen habe.

5. Nach § 24 Abs 1 Z 1 FSG ist Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (§ 3 Abs 1 Z 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit die Lenkberechtigung zu entziehen.

Gemäß § 3 Abs 1 Z 2 FSG gehört zu den allgemeinen Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung die Verkehrszuverlässigkeit (§ 7).

Nach § 7 Abs 1 Z 1 FSG gilt eine Person als verkehrszuverlässig, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Abs 3) und ihrer Wertung (Abs 4) angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder durch Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird.

Gemäß § 7 Abs 3 FSG hat als bestimmte Tatsache im Sinn des Abs 1 insbesondere zu gelten, wenn jemand

Z 3: als Lenker eines Kraftfahrzeuges durch Übertretung von Verkehrsvorschriften ein Verhalten setzt, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen hat; als Verhalten, das geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, gelten insbesondere erhebliche Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Schulen, Kindergärten und vergleichbaren Einrichtungen sowie auf Schutzwegen oder Radfahrerüberfahrten, sowie jedenfalls Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 90 km/h oder außerhalb des Ortsgebietes um mehr als 100 km/h, das Nichteinhalten des zeitlichen Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren, sofern der zeitliche Sicherheitsabstand eine Zeitdauer von 0,2 Sekunden unterschritten hat und diese Übertretungen mit technischen Messgeräten festgestellt wurden, das Übertreten von Überholverboten bei besonders schlechtem oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen oder das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen;

Z 6 lit a: ein Kfz trotz entzogener Lenkberechtigung oder Lenkverbotes oder trotz vorläufig abgenommenen Führerscheines lenkt.

Nach § 7 Abs 4 FSG ist für die Wertung der in Abs 3 beispielsweise angeführten Tatsachen deren Verwerflichkeit, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend.

Gemäß § 25 Abs 3 FSG ist bei einer Entziehung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit (§ 7) eine Entziehungsdauer von mindestens drei Monaten festzusetzen.

Nach § 26 Abs 2a FSG hat die Entziehungsdauer im Falle der erstmaligen Begehung eine in § 7 Abs 3 Z 3 genannten Übertretung mindestens sechs Monate zu betragen, sofern nicht gemäß Abs 2 eine längere Entziehungsdauer auszusprechen ist. Eine nach Ablauf von zwei Jahren seit der letzten Übertretung begangene derartige Übertretung gilt als erstmalig begangen.

Nach § 17 Abs 3 Z 1 StVO ist das Vorbeifahren an Fahrzeugen, die vor einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt anhalten, um Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, verboten.

Gemäß § 17 Abs 4 StVO darf an Fahrzeugen, die gemäß § 18 Abs 3 anhalten, nur vorbeigefahren werden, wenn wenigstens zwei Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung vorhanden sind, auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr die Fahrbahnmitte oder eine zur Trennung der Fahrtrichtungen angebrachte Sperrlinie nicht überfahren wird und für den weiteren Fahrstreifen nicht auch schon die Voraussetzungen des § 18 Abs 3 gegeben sind.

§ 18 Abs 3 StVO lautet wie folgt: „Müssen die Lenker hintereinanderfahrender Fahrzeuge anhalten und reicht die Reihe der anhaltenden Fahrzeuge auf dem betreffenden Fahrstreifen bis zu einer Querstraße, einem Schutzweg, einer Radfahrerüberfahrt oder einer die Fahrbahn querenden Gleisanlage zurück, so haben die Lenker weiterer auf demselben Fahrstreifen herannahender Fahrzeuge so anzuhalten, dass der Verkehr auf der Querstraße, dem Schutzweg, der Radfahrerüberfahrt oder Gleisanlage nicht behindert wird."

6. Zunächst ist abzuklären, ob in der gegenständlichen Rechtssache eine bestimmte Tatsache iSd§ 7 Abs 3 FSG vorliegt. Aufgrund der in den nachfolgenden Punkten 7. und 8. getätigten Ausführungen ergibt sich, dass insgesamt drei bestimmte Tatsachen vorliegen.

7.1. Im vorliegenden Fall ist entscheidend, ob der Beschwerdeführer durch Übertretung einer Verkehrsvorschrift ein Verhalten gesetzt hat, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen (vgl § 7 Abs 3 Z 3 FSG).

7.2. Dem Beschwerdeführer ist eine Übertretung nach § 17 Abs 4 StVO zur Last zu legen.

Der Beschwerdeführer hat angegeben, dass damals – im Bereich des Zebrastreifens – die Kolonne rechts durchgehend gestanden sei. Es ist somit davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer in diesem Bereich kein Überholmanöver getätigt hat, sondern an einem stehenden Fahrzeug vorbeigefahren ist.

Dass jenes in der Kolonne befindliche Fahrzeug, welches sich am nächsten zum Schutzweg befand, deshalb vor dem Schutzweg stehen geblieben ist, um einem Schüler das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, kann aufgrund des durchgeführten Beweisverfahrens nicht als erwiesen angenommen werden. Als der Zeuge L den Schüler das erste Mal wahrgenommen hat, ist dieser aus dem Fahrkanal der Kolonne hervorgetreten. Der Schüler muss sich somit zu diesem Zeitpunkt ca vier Meter vom (rechten) Gehsteig entfernt befunden haben. Unter Berücksichtigung der Angaben des Zeugen L, wonach zwischen dem Überqueren des Schutzweges durch den Beschwerdeführer und dem Ansichtigwerden des Schülers ca zwei Sekunden vergangen seien, müsste sich der Schüler – unter Zugrundelegung einer Gehgeschwindigkeit von 5 km/h – zum Zeitpunkt des Überquerens des Schutzweges durch den Beschwerdeführer bereits knapp eine Sekunde lang auf dem Schutzweg befunden haben. Es kann aber nunmehr nicht ausgeschlossen werden, dass der Schüler nicht „gegangen", sondern gerannt ist. Der Zeuge L konnte diesbezüglich keine Angaben tätigen, da er den Schüler erst zu jenem Zeitpunkt das erste Mal wahrgenommen hat, als dieser aus dem Fahrkanal der Kolonne hervorgetreten ist. Ist aber der Schüler gerannt, hätte er natürlich eine viel größere Strecke zurückgelegt. Nach den Ausführungen des verkehrstechnischen Amtssachverständigen kann bereits ein drei bis vier Jahre altes Kind Geschwindigkeiten von bis zu 10 km/h erreichen; ein Schüler könne (kurzfristig) auch eine Geschwindigkeit von 15 km/h erreichen. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass sich der Schüler zu jenem Zeitpunkt, als der Beschwerdeführer den Schutzweg überquerte, noch ca 4 m vom Gehsteigrand entfernt befunden hat. Insgesamt ist daher im Zweifel zugunsten des Beschwerdeführers davon auszugehen, dass jenes in der Kolonne befindliche Fahrzeug, welches sich am nächsten zum Schutzweg befand, nicht deshalb vor dem Schutzweg stehen geblieben ist, um einem Schüler das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Vielmehr ist – in Übereinstimmung mit der Verantwortung des Beschwerdeführers – davon auszugehen, dass dieses Fahrzeug aufgrund des Kolonnenverkehrs in Befolgung der Bestimmung des § 18 Abs 3 StVO vor dem Schutzweg stehen geblieben ist.

Der Beschwerdeführer konnte nunmehr zufolge der Bestimmung des § 17 Abs 4 StVO nicht berechtigt an der stehenden Kolonne links vorbeifahren. Dies deshalb, da im vorliegenden Fall nicht zwei Fahrstreifen für die Fahrtrichtung des Beschwerdeführers vorgelegen sind. Vielmehr handelte es sich bei dem zweiten Fahrstreifen lediglich um eine 1,6 m breite Mittel-(Abbiege)spur, die abwechselnd den aus beiden Richtungen kommenden Kraftfahrzeugen für Linksabbiegemanöver zur Verfügung steht. Abgesehen davon ist der Beschwerdeführer nach den eindeutigen Feststellungen des Meldungslegers teilweise auch auf der Gegenfahrbahn gefahren.

7.3. Aufgrund des durchgeführten Beweisverfahrens ist davon auszugehen, dass im vorliegenden Fall der Beschwerdeführer durch die im Punkt 7.2. genannte Übertretung ein Verhalten gesetzt hat, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Einleitend ist festzuhalten, dass es dabei nicht darauf ankommt, ob der Beschwerdeführer im Konkreten andere Verkehrsteilnehmer gefährdet hat (vgl VwGH 2002/11/0135).

Im vorliegenden Fall hatte der Beschwerdeführer nach dem Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens keine ausreichende Sicht auf den Zebrastreifen (bzw den dort befindlichen Gehsteig auf der rechten Seite) gehabt. Der Beschwerdeführer hat nämlich selbst eingeräumt, dass er damals nur auf seiner „Teilseite" (gemeint Fahrspur) Sicht auf den Zebrastreifen gehabt habe, da ja rechts die Kolonne durchgehend gestanden sei; es entspricht auch der Lebenserfahrung, dass im Kolonnenverkehr unmittelbar vor dem Zebrastreifen angehalten wird. Zwar hat der Beschwerdeführer weiters ausgeführt, dass er auf dem Zebrastreifen und dem Gehsteig keinen Fußgänger gesehen habe und er einen solchen an diesen Orten sehen hätte müssen, da er aufgrund seiner höheren Sitzposition über die Autos (der Kolonne) hinwegsehe. Diesem Vorbringen sind aber die gutachterlichen Ausführungen des Amtssachverständigen Ing. W entgegenzuhalten, wonach für den Beschwerdeführer (hinsichtlich einer Person mit einer Körpergröße von ca 1,3 m) keine direkte Sicht über das Dach der (in der Kolonne vor dem Zebrastreifen befindlichen) Fahrzeuge bestanden habe. Im Übrigen hat der Beschwerdeführer selbst ausgeführt, sein Blick sei vor dem Zebrastreifen nach vorne und nicht nach rechts und links gewesen.

Zwar konnte nicht mehr festgestellt werden, welchen Tiefenabstand jenes Fahrzeug zum Schutzweg eingehalten hat, welches sich in der Kolonne am nächsten zum Schutzweg befand. Nach dem Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen müsste eine vor dem Schutzweg befindliche Fahrzeugkolonne einen Tiefenabstand von ca 8 m zum Schutzweg einhalten, damit ein Fahrzeuglenker bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 35 km/h auf einen von rechts auf dem Zebrastreifen die Fahrbahn querenden Fußgänger (mit einer Körpergröße von max 1,3 m) eine direkte Sichtbeziehung herstellen und sein Fahrzeug vor dem Schutzweg anhalten kann. Aufgrund der Verantwortung des Beschwerdeführers, wonach rechts die Kolonne durchgehend gestanden sei und er einen Fußgänger über die Autos hinweg gesehen hätte (was nach dem verkehrstechnischen amtssachverständigen Gutachten unrichtig ist), geht das Landesverwaltungsgericht davon aus, dass dieser Abstand jedenfalls kürzer als 8 m war; abgesehen davon hielt der Beschwerdeführer auch eine höhere Geschwindigkeit als 35 km/h, nämlich knapp 40 km/h ein.

Dazu kommt, dass der Beschwerdeführer die von ihm eingehaltene Geschwindigkeit von 40 km/h vor dem Schutzweg im Wesentlichen nicht reduzierte. Der Beschwerdeführer hat nämlich selbst ausgeführt, dass er die von ihm genannte Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke eingehalten habe; somit hat er diese Geschwindigkeit im Wesentlichen auch auf dem Schutzweg eingehalten.

Im Übrigen ist im vorliegenden Fall auch auf die weiteren Umstände hinzuweisen: Der Beschwerdeführer fuhr an einer im Stop and Go-Verkehr befindlichen Kolonne unter Einhaltung einer Geschwindigkeit von 40 km/h auf einer Strecke von ca 200 m teilweise im Gegenverkehr vor, wobei der Beschwerdeführer zu Beginn seines Fahrmanövers nicht erkennen konnte, ob er sich wieder einordnen konnte bzw der Gegenverkehr nicht links einbiegen möchte. Dazu kommt, dass sich auf dieser Strecke mehrere Hauseinfahrten und ca auf der Hälfte der Strecke (beim Fußgängerübergang) Bushaltestellen rechts und links befinden. Es ist auch zu berücksichtigen, dass ein Fußgänger, der auf dem Zebrastreifen die Straße überqueren möchte, nicht mit einem Fahrzeug rechnet, das der Kolonne (mit einer solchen Geschwindigkeit) vorfährt.

7.4. Dass das Überholen bei km 0,500 besonders gefährliche Verhältnisse dargestellt hätten, wurde von der Bezirkshauptmannschaft nicht behauptet und wäre für das Landesverwaltungsgericht Derartiges auch nicht erkennbar.

8. Weiters hat der Beschwerdeführer drei bestimmte Tatsachen iSd § 7 Abs 3 Z 6 FSG verwirklicht, da er ein Kraftfahrzeug trotz entzogener Lenkberechtigung gelenkt hat.

9. Aufgrund der vom Beschwerdeführer verwirklichten bestimmten Tatsache iSd § 7 Abs 3 Z 3 FSG ist nach § 26 Abs 2a FSG von einer Verkehrsunzuverlässigkeit von mindestens sechs Monaten auszugehen. Bei der hier zu treffenden Entscheidung war aber weiters zu berücksichtigen, dass der Beschwerdeführer am 20.03.2017 und 23.03.2017 insgesamt drei Übertretungen nach § 37 Abs 1 iVm § 1 Abs 3 FSG begangen hat, die ihrerseits wieder als „bestimmte Tatsachen" iSd § 7 Abs 3 Z 6 lit a FSG anzusehen sind.

Bei einer Wertung dieser schwerwiegenden Übertretungen ergibt sich, dass der Beschwerdeführer offensichtlich nicht gewillt ist, die im öffentlichen Straßenverkehr geltenden Rechtsvorschriften einzuhalten. Dem ihm gegenüber ausgesprochenen Verbot, aufgrund seines Fahrverhaltens im öffentlichen Straßenverkehr keine Fahrzeuge mehr zu lenken, verhält sich der Beschwerdeführer nicht nur völlig uneinsichtig; vielmehr hat er sogar in einem Fall seine Weiterfahrt durch Täuschen des Polizeiorganes erschlichen, was als besonders verwerflich gewertet werden muss. Damit lässt er aber insgesamt auch jede Verantwortung vermissen, die von einem Kraftfahrzeuglenker verlangt werden muss. Es ist offensichtlich, dass das Fahrverhalten des Beschwerdeführers zu Gefährdungen im Straßenverkehr führen kann.

Unter Berücksichtigung der Wertungskriterien des § 7 Abs 4 FSG kann daher von der Wiedererlangung der Verkehrszuverlässigkeit beim Beschwerdeführer erst nach Ablauf von zehn Monaten, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Erlassung des behördlichen Bescheides, ausgegangen werden.

Anzumerken bleibt, dass im vorliegenden Fall – ungeachtet des Umstandes, dass drei bestimmte Tatsachen iSd § 7 Abs 3 Z 6 lit a FSG vorliegen – nicht drei Mal kumulativ die diesbezüglich im § 25 Abs 3 FSG vorgesehene Mindestentzugszeit von drei Monaten verhängt werden durfte. Vielmehr war ausgehend von der in § 26 Abs 2a FSG festgelegten Mindestentzugsdauer von sechs Monaten die Entziehungszeit um insgesamt vier Monate zu erhöhen.

10. Die Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Schutzweg, Vorbeifahren, Sicht, besonders gefährliche Verhältnisse

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGVO:2017:LVwG.411.5.2017.R3

Zuletzt aktualisiert am

19.04.2017

Quelle: Landesverwaltungsgericht Vorarlberg LVwg Vorarlberg, http://www.lvwg-vorarlberg.at

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at