

# TE Lvwg Erkenntnis 2021/8/7 LVwG-S-918/001-2020

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 07.08.2021

## Entscheidungsdatum

07.08.2021

## Norm

StVO 1960 §19 Abs7

## Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Dr. Kühnel als Einzelrichter über die Beschwerde der Frau A, vertreten durch B, Rechtsanwalt in \*\*\*, \*\*\*, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Korneuburg vom 09.04.2020, Zl. \*\*\*, betreffend Bestrafung nach der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), nach mündlicher Verhandlung zu Recht:

1. Die Beschwerde wird mit folgenden Maßgaben als unbegründet abgewiesen:

a) Die Tatbeschreibung lautet wie folgt (Tatzeit, Tatort sowie betroffenes Fahrzeug bleiben unverändert):

„Sie haben als wartepflichtige Lenkerin des angeführten Fahrzeuges durch Einbiegen auf der Kreuzung, vor der sich das Vorschriftszeichen „HALT“ befindet, einem im Vorrang befindlichen Fahrzeug den Vorrang nicht gegeben und dieses dadurch zu unvermitteltem Bremsen und Ablenken genötigt.“

b) Die verletzte Verwaltungsvorschrift gemäß § 44a Z 2 VStG lautet wie folgt: „§ 19 Abs. 7 StVO 1960, BGBl Nr. 159/1960 idF BGBl. Nr. 209/1969“

2. Die Beschwerdeführerin hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 44 Euro zu leisten.

3. Eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG ist nicht zulässig.

Zahlungshinweis:

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten) beträgt daher 286,-- Euro und ist gemäß § 52 Abs. 6 VwGVG iVm § 54b Abs. 1 VStG binnen zwei Wochen einzuzahlen.

Entscheidungsgründe:

1. Feststellungen:

1.1. Die Beschwerdeführerin lenkte am 13.10.2019, gegen 13:10 Uhr, den PKW mit dem Kennzeichen \*\*\* in der \*\*\* in Richtung \*\*\* im Ortsgebiet von \*\*\*. Sie bog bei der Kreuzung mit der \*\*\* in diese nach rechts in Richtung Süden (Richtung Stadtmitte) ein.

Zum gleichen Zeitpunkt fuhr C mit dem Fahrrad auf dem Radweg entlang der \*\*\* Richtung Norden (Richtung Ortsende von \*\*\*). Er näherte sich der Kreuzung mit der auf der Seite des Radweges in die \*\*\* einmündende \*\*\*.

Es kam zu einem Unfall der Beteiligten, der sich aufgrund nachstehender Umstände ereignete:

Die Beschwerdeführerin hielt zunächst an der auf Grund eines „HALT“-Vorschriftszeichens angebrachten Haltelinie an.

Auf Grund der eingeschränkten Einsehbarkeit der \*\*\* bewegte die Beschwerdeführerin den PKW in Schrittgeschwindigkeit mit ca. 5 km/h in Richtung Kreuzungsbereich. Der Radfahrer verringerte seine Geschwindigkeit auf der Radfahrüberfahrt auf ca. 5 bis 10 km/h und wurde dort das Fahrrad vom PKW der Beschwerdeführerin, die den Zeugen vor dem Zusammenstoß nicht wahrgenommen hatte und sich mit dem vorderen Teil des Fahrzeuges bereits auf der Radfahrüberfahrt befand, erfasst, und es kam zum Sturz des Radfahrers. Erst nach dem Zusammenstoß hielt die Beschwerdeführerin den PKW an. Die Beschwerdeführerin hätte, bevor sie mit dem Fahrzeug die Radfahrüberfahrt erreichte, – bei gehöriger Aufmerksamkeit – bereits ausreichende Sicht auf den Radweg und den herannahenden Radfahrer gehabt.]

Beim Unfall wurde der Zeuge leicht verletzt. Es kam zu Beschädigungen am Fahrrad und am PKW.

1.2. Das Bezirkspolizeikommando \*\*\* übermittelte, nachdem von den Unfallbeteiligten herbeigerufene Beamte der Polizeiinspektion \*\*\* den Unfall vor Ort aufgenommen hatten und die Beteiligten polizeilich einvernommen worden waren, einen Abschlussbericht an den Bezirksanwalt beim Bezirksgericht \*\*\* wegen des Verdachts der fahrlässigen Körperverletzung im Straßenverkehr, wobei die Beschwerdeführerin als Beschuldigte geführt wurde. Dieser Abschlussbericht erging auch an die belangte Behörde.

Die belangte Behörde wurde seitens des Bezirksanwalts beim Bezirksgericht \*\*\* mit Benachrichtigung von der Einstellung des Verfahrens vom 21.01.2020 benachrichtigt. Die Einstellung erfolgte gemäß § 190 Z 1 StPO, weil „die dem Ermittlungsverfahren zugrundeliegende Tat, nicht mit gerichtlicher Strafe bedroht ist oder sonst die weitere Verfolgung aus rechtlichen Gründen unzulässig wäre“. Die Begründung lautet: „Verletzungen unter 14 Tage, somit liegt aus strafrechtlicher Sicht bei Fahrlässigkeitsdelikten ein Strafausschließungsgrund vor (§ 88 Abs 2 Z 2 StGB)“.

1.3. Nach dem Einspruch gegen die Strafverfügung vom 03.02.2020 wurde der Beschwerdeführerin nach Durchführung eines Ermittlungsverfahrens mit dem nunmehr angefochtenen Straferkenntnis folgendes zur Last gelegt:

„Sie haben folgende Verwaltungsübertretung begangen:

Zeit: 13.10.2019, 13:10 Uhr

Ort: Ortsgebiet \*\*\*, \*\*\* an der Kreuzung mit  
der \*\*\*

Fahrzeug: \*\*\*, Personenkraftwagen

Tatbeschreibung:

Sie haben als Fahrzeuglenkerin folgende Verwaltungsübertretung begangen:

Als Wartepflichtige, unter Nichtbeachtung des Vorschriftszeichens „Halt“, durch Einbiegen in die \*\*\* einen vorrangberechtigten Fahrzeuglenker, der die \*\*\* in Fahrtrichtung stadtauswärts (Richtung \*\*\*) im Kreuzungsbereich mit ungefähr 8 km/h befuhr und in diesem Bereich Sichtkontakt bestand, zum unvermittelten Bremsen und Ablenken seines Fahrzeuges genötigt.

Der Fahrradfahrer kam dadurch zu Sturz.

Hinweis:

Mit Rechtskraft dieses Strafbescheides wird die Begehung dieses Deliktes mit Wirkung ab dem Zeitpunkt der Deliktsbegehung im Führerscheinregister vorgemerkt.

[...]

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift verletzt:

§§ 19 Abs.7, 19 Abs.4, 99 Abs.2c Z.5 StVO 1960

Wegen dieser Verwaltungsübertretung wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von falls diese uneinbringlich ist, Gemäß

Ersatzfreiheitsstrafe von

€ 220,00 93 Stunden

§ 99 Abs.2c StVO“

Insgesamt wurde der Beschwerdeführerin mit dem Kostenbeitrag gemäß § 64 Abs. 2 VStG von 22,-- Euro ein Gesamtbetrag von 242,-- Euro vorgeschrieben.

Begründend führt die belangte Behörde aus, der strafbare Tatbestand sei durch das durchgeführte Ermittlungsverfahren erwiesen. Als Beweismittel seien die Sachverhaltsdarstellung der Polizeiinspektion \*\*\* mit dem Abschlussbericht vom 14.11.2019 und den Berichten vom 09.03.2020 und 20.03.2020 sowie die glaubwürdige Zeugenaussage des am Unfall beteiligten Fahrradlenkers vom 26.02.2020 herangezogen worden. Unstrittig sei, dass die Beschwerdeführerin im Kreuzungsbereich aufgrund des Vorschriftszeichens „Halt“ wartepflichtig gewesen sei. Aus dem Sachverhalt ergebe sich zweifelsfrei, dass sich der Fahrradlenker zum Unfallzeitpunkt auf der bevorrangten \*\*\* befunden habe und die Beschwerdeführerin diesen aufgrund seiner geringen Geschwindigkeit erkennen hätte müssen. Als Wartepflichtige hätte sie den bevorrangten Verkehr gehörig beobachten müssen und sich auf ihn in seiner tatsächlichen Gestaltung – selbst dann, wenn das sich im Vorrang befindliche Fahrzeug eine unzulässig hohe Geschwindigkeit hätte – derart einstellen müssen, dass das im Vorrang befindliche Fahrzeug nicht zu einem unvermittelten Bremsen oder Auslenken gezwungen werde. Sie hätte, solange der Kreuzungsbereich unübersichtlich gewesen sei, als Wartepflichtige mit dem jederzeitigen Erscheinen eines anderen Fahrzeuges in der bevorrangten Straße rechnen müssen und dürfe sich daher nur bis zu jenem Punkt, von dem aus die erforderliche Sicht möglich ist, vortasten. Vortasten bedeute in der Regel ein schrittweises oder zentimeterweises Vorrollen in mehreren Etappen. Laut Bericht der Polizeiinspektion \*\*\* bestehe vom „optimalen Standpunkt“ – nicht zwingend vor der Stopp-Tafel bzw. der Haltelinie – ca. 40 bis 50 Meter Sichtbereich nach rechts in die \*\*\*.

Laut Aussage des Radfahrers habe sich die Beschwerdeführerin nicht bis zu jenem Bereich aus, von welchem eine gute Einsicht in die \*\*\* gegeben sei, vorgetastet, sondern sei sie in einem Zug in die Kreuzung eingefahren.

Nach dem erfolglosen Brems- bzw. Auslenkmanöver habe der Zeuge als bevorrangter Radfahrer noch alles versucht, um „die Situation zu retten“ und einen Zusammenstoß zu verhindern, indem er in die Pedale trat um dem Fahrzeug der Beschwerdeführerin auszuweichen, ein Zusammenstoß habe jedoch nicht mehr abgewendet werden können.

Der bevorrangte Fahrradlenker habe nicht von vornherein damit zu rechnen, dass die Beschwerdeführerin das Vorschriftszeichen „Halt“ nicht beachte und ohne sich vorzutasten in einem Zug in die Kreuzung einfahre. Überdies habe für den Radfahrer erst im Kreuzungsbereich selbst (auf der roten Überfahrtslinie) Sichtkontakt mit dem von links kommenden Fahrzeug bestanden.

Hinsichtlich des Verschuldens wurde auf § 5 Abs.1 VStG verwiesen.

Zur Strafbemessung wurden ein durchschnittliches Einkommens von 1.200,-- Euro und der Milderungsgrund der Unbescholtenheit angenommen und ausgeführt, dass die Strafe unter Berücksichtigung des gesetzlichen Strafrahmens dem Verschulden – Verkehrsunfall mit Personenschaden – sowohl aus spezial- als auch generalpräventiven Gründen angemessen sei.

1.4. Gegen dieses Straferkenntnis richtet sich die vorliegende Beschwerde, in welcher insbesondere vorgetragen wird, die belangte Behörde habe sich im angefochtenen Straferkenntnis im Wesentlichen darauf beschränkt, die vom Radfahrer gemachten Angaben zu ihren Feststellungen zu erheben, wohingegen die Zeugenvernehmung der Tochter der Beschwerdeführerin vom 13.10.2019, die Beschuldigtenvernehmung der Beschwerdeführerin vom 13.10.2019 sowie das Vorbringen der Beschwerdeführerin im Einspruch vom 22.02.2020 bzw. in der Stellungnahme vom 07.04.2020 keiner Beweiswürdigung unterzogen worden wäre. Die vom Radfahrer getätigten Angaben seien technisch nicht nachvollziehbar und denkmöglich und habe er ein Interesse seinen Rechtsstandpunkt in einem allfälligen Zivilverfahren möglichst zu optimieren. Des Weiteren sei auf den Hinweis der Beschwerdeführerin in der Stellungnahme vom 07.04.2020 (Seite 4, zweiter Absatz) hingewiesen, in welcher diese bereits geschildert habe, dass der Radfahrer der Beschwerdeführerin nach dem gegenständlichen Verkehrsunfall auf dem Weg zum Bahnhof Avancen gemacht habe, welche allerdings von der Beschwerdeführerin zurückgewiesen worden seien. Die technisch in keiner Weise nachvollziehbaren tatsachenwidrigen Angaben des Radfahrers hätten daher ihren Ursprung auch in

gekränkter Eitelkeit.

Aus der Beschuldigtenvernehmung der Beschwerdeführerin und der Zeugenvernehmung ihrer Tochter vor der Polizeiinspektion \*\*\* ergebe sich, dass die Beschwerdeführerin den von ihr gelenkten PKW in Entsprechung der gesetzlichen Maßgaben vor der Haltelinie und somit vor dem Einfahren in den Kreuzungsbereich unter Beachtung des Vorrangzeichens „Halt“ ordnungsgemäß zum Stillstand gebracht habe. Die Beschwerdeführerin habe auch nach den Angaben ihrer Tochter in weiterer Folge ihren PKW im Schrittempo in den Kreuzungsbereich einrollen lassen, bis die Beschwerdeführerin über hinreichende Sicht in den Querverkehr bzw. auf den parallel zum Querverkehr in der \*\*\* verlaufenden Radweg, auf welchem sich von rechts der Radfahrer näherte, verfügt habe. Unmittelbar nach Wahrnehmung des herannahenden Radfahrers, der in Anbetracht der Unübersichtlichkeit der Kreuzung eine deutlich überhöhte Fahrgeschwindigkeit eingehalten habe, habe die Beschwerdeführerin eine Vollbremsung eingeleitet, um eine Kollision noch vermeiden zu können. Dieses sei zwar beinahe, aber nicht gänzlich geglückt, sodass es zu einer geringfügigen Kollision des linken Frontbereiches des Fahrzeuges der Beschwerdeführerin mit dem Zeugen C bzw. dessen Fahrrad gekommen sei.

Zur Unfallstelle sei anzuführen, dass sich nicht zuletzt aus der Lichtbildbeilage der Polizeiinspektion \*\*\* vom 09.03.2020 ergebe, dass optimale Sicht des PKW-Lenkers nach rechts in die \*\*\* erst dann möglich sei, wenn sich die Hinterreifen des PKW auf der Haltelinie im Kreuzungsbereich befinden. Im Ergebnis bedeute dies, dass es für einen die \*\*\* befahrenden PKW-Lenker, welcher nach rechts in die \*\*\* einbiegen möchte, unerlässlich sei, nach ordnungsgemäßem Anhalten an der Haltelinie sodann im Schrittempo in den Kreuzungsbereich einzurollen, da erst nach dem schrittweisen Einrollen des PKW in den Kreuzungsbereich hinreichende Sicht zur Beurteilung der Frage, ob ein gefahrloses Einbiegen möglich ist, gegeben sei.

Dieses zwangsläufig erforderliche Einrollen in den Kreuzungsbereich begründe für einen auf dem Radweg herannahenden Radfahrer bereits eine gewisse Gefahr, welche jedoch unvermeidbar sei, da ein PKW-Lenker sein Fahrzeug erst soweit in den Kreuzungsbereich einrollen lassen müsse, dass dieses bereits mit dem Frontbereich in den Radweg hineinragt, bevor der PKW-Lenker entsprechende Sicht auf den Radweg hat.

Aus diesem Grund sei nach dem gegenständlichen Verkehrsunfall im fraglichen Kreuzungsbereich ein Verkehrsspiegel angebracht worden, welcher einem die \*\*\* befahrenden PKW-Lenker die Beurteilung einer allfälligen Gefährdungssituation erleichtern solle. Zum gegenständlichen Unfallzeitpunkt sei dieser Verkehrsspiegel allerdings noch nicht vorhanden gewesen. Der Beschwerdeführerin sei daher kein Verschulden anzulasten. Selbst aus der polizeilichen Lichtbildbeilage vom 09.03.2020 sei ersichtlich, dass die von der Beschwerdeführerin an den Tag gelegte Vorgangsweise mangels entsprechenden Verschuldens keine Verwaltungsübertretung im Sinne des § 19 Abs. 4 bzw. Abs. 7 StVO zeitigen könne.

Die Beschwerdeführerin beantragte die Einvernahme ihrer eigenen Person als Partei sowie auf zeugenschaftliche Einvernahme ihrer Tochter D zum Beweis dafür, dass die Beschwerdeführerin den von ihr gelenkten PKW mit dem im Kreuzungsbereich \*\*\*/\*\*\* noch vor der Haltelinie in Entsprechung des Vorrangzeichens „Halt“ gemäß § 52 lit. c Z 24 StVO ordnungsgemäß angehalten habe, die Beschwerdeführerin sodann in Schrittgeschwindigkeit in den Kreuzungsbereich eingefahren sei, bis sie hinreichend Einsicht in die Kreuzung und den Querverkehr bzw. den parallel zum Querverkehr verlaufenden Radweg gehabt habe und unmittelbar nach Wahrnehmung des C den Pkw durch eine Vollbremsung verzögert habe, um eine Kollision noch zu vermeiden. Beantragt wurde weiters die Durchführung eines Lokalaugenscheins am Unfallort sowie die Einholung eines Amtssachverständigengutachtens aus dem Fachgebiet „17.01 Verkehrsunfall Straßenverkehr, Unfallanalyse“ zum Beweis der technischen Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Angaben der Beschwerdeführerin zum Unfallhergang bzw. der technischen Widersprüchlichkeit und Unmöglichkeit der Angaben des Zeugen C zum Unfallhergang.

Die Beschwerdeführerin beantragte, eine mündliche Verhandlung durchzuführen, die beantragten Beweise aufzunehmen, das angefochtene Straferkenntnis ersatzlos aufzuheben und das Verfahren allenfalls unter Erteilung einer Ermahnung einzustellen; in eventu die Strafhöhe auf ein tat- und schuldangemessenes Maß herabzusetzen.

1.5. Die Beschwerdeführerin hat ein monatliches Nettoeinkommen von ca. 1.650,-- Euro, kein Vermögen, orgepflicht für eine Tochter, keine Schulden und ist verwaltungsstrafrechtlich unbescholten.

2. Beweismwürdigung:

2.1. Die Feststellungen gründen auf der mündlichen Verhandlung vom 25.03.2021, in welcher Beweis erhoben wurde durch Einsichtnahme in den von der belangten Behörde vorgelegten Verwaltungsstrafakt, durch Einvernahme der Beschwerdeführerin und der Zeugen D und C sowie durch Einholung von Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Kraftfahrzeugtechnik E.

2.2. Soweit im Folgenden keine gesonderten Ausführungen erfolgen, ergeben sich die Feststellungen aus der insofern unbestrittenen Aktenlage, hinsichtlich der persönlichen Verhältnisse der Beschwerdeführerin auf ihren Angaben in der mündlichen Verhandlung.

2.3. Die Feststellungen zum Unfallhergang ergeben sich hinsichtlich der Örtlichkeit und der Tatzeit aus den insoweit übereinstimmenden Aussagen der Beschwerdeführerin und der Zeugen C und D.

Die Feststellungen zum Unfallhergang und den gefahrenen Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeuge ergeben sich aus dem in der mündlichen Verhandlung erstatteten Befund und Gutachten des Amtssachverständigen E.

2.4. Aufgrund der Zeugenaussagen ergeben sich für die gegenständliche Kontaktierung der beiden Fahrzeuge zwei Varianten. Einerseits die Variante der Zeugin D bzw. der Beschwerdeführerin, die übereinstimmend angeben, dass die Beschwerdeführerin vor der Haltelinie angehalten hat und sich dann vorgetastet hat und im Zuge dieses Vortastmanövers die Kontaktierung mit dem Radfahrer stattgefunden hat. Die zweite Variante ergibt sich aus der Aussage des Zeugen C, der angibt, dass er kein Anhalten der Beschwerdeführerin mit ihrem Fahrzeug vor der Haltelinie wahrgenommen hat und diese im Wesentlichen in einem Zug in Richtung der Fahrradüberfahrt gefahren ist und es anschließend zu der Kontaktierung mit ihm selbst gekommen ist.

2.5. Der Amtssachverständige gibt zum Geschwindigkeitsniveau im Bereich der Kontaktierung an, dass das Geschwindigkeitsniveau einerseits des Fahrradfahrers sicherlich nicht hoch gewesen ist und sich im Bereich von wahrscheinlich 5 bis 10 km/h befunden hat, da es zu keinem großen Sturz bzw. Wurfbewegungen im Zuge der Kontaktierung gekommen ist. Aufgrund dieser geringfügigen Sturzauslauf- bzw. Wurfbewegungen war auch das Geschwindigkeitsniveau der Beschwerdeführerin im Zuge der Kontaktierung als eher gering einzustufen, das heißt ebenfalls im Bereich von ca. 5 km/h. Die 5 km/h ergeben sich aufgrund eines Anbremsvorganges an die Fahrradüberfahrt bzw. aus der Anfahrbewegung aus dem Stillstand an der Haltelinie im Zuge des Vorantastens in den Kreuzungsbereich.

Der Amtssachverständige schließt sodann, dass aufgrund der Kontaktierung und der festgestellten Beschädigungen an beiden Fahrzeugen sowie der differierenden Angaben der Zeugin D sowie des Zeugen C nicht angegeben werden kann, dass die Beschwerdeführerin bei der Haltelinie nicht angehalten hätte.

2.6. Das Landesverwaltungsgericht geht jedoch davon aus, dass auch unter der Annahme, dass die Beschwerdeführerin an der Haltelinie angehalten hat, sie anschließend im Zuge des Annäherns an die im Kreuzungsbereich befindliche Radfahrüberfahrt das Tempo nicht so gewählt hat, dass sie den auf dem Radweg sich der Kreuzung bzw. der Radfahrüberfahrt nähernden Radfahrer noch rechtzeitig wahrnehmen und ihr Fahrzeug zum Stillstand bringen hätte können.

Aus der dem Verwaltungsakt als Beilage zum Bericht vom 09.03.2020 angeschlossenen Lichtbildbeilage der Polizeiinspektion \*\*\* (siehe insbesondere die Bilder Nr. 4 und 5 auf der Seite 121 des Verwaltungsaktes) ist zu erkennen, dass bei einem langsamen Herantasten (Zentimeter für Zentimeter) an die Radfahrüberfahrt die Einsicht in den Radweg durchaus gegeben ist, um einen auf dem Radweg sich von rechts der Kreuzung bzw. der Radfahrüberfahrt nähernden Radfahrer wahrnehmen zu können.

Entgegen dem Vorbringen auf Seite 5 in der Beschwerde, die Beschwerdeführerin habe, nachdem sie den herannahenden Radfahrer wahrgenommen habe, eine Vollbremsung eingeleitet, bringt sie in der mündlichen Verhandlung vor, sie habe den Radfahrer vor dem Zusammenstoß gar nicht bemerkt, obwohl sie sich der Kreuzung nur in Schrittgeschwindigkeit genähert habe.

Damit wird die Glaubwürdigkeit ihrer Aussage vor Gericht erschüttert und geht das Verwaltungsgericht von einer Schutzbehauptung aus, wenn sie vorbringt, sich an die Kreuzung mit entsprechender Geschwindigkeit und Aufmerksamkeit herangetastet zu haben.

Auch der Amtssachverständige geht von einer Geschwindigkeit von ca. 5 km/h zum Zeitpunkt des Kontaktes mit dem Radfahrer aus. Dies bedeutet, dass von einem zentimeterweisen vorsichtigen Herantasten an die Radfahrüberfahrt

und gleichzeitigem Beobachten des Verkehrs auf dem Radweg nicht die Rede sein kann.

### 3. Rechtliche Erwägungen:

#### 3.1. In der Sache:

##### 3.1.1. Zum Nichtvorliegen eines Verstoßes gegen das Doppelbestrafungsverbot:

Zum allfälligen Vorliegen einer Doppelbestrafung hat der VwGH in seinem Erkenntnis vom 29. Mai 2015, 2012/02/0238, auszugsweise Folgendes ausgeführt:

„Zusammengefasst ist daher im Fall einer Einstellung zunächst zu prüfen, ob sie (formell und materiell) rechtskräftig iSv unwiderruflich geworden ist, somit keine formlose Fortführungsmöglichkeit mehr besteht und daher ein Anklageverbrauch stattgefunden hat. In einem zweiten Schritt mit Blick auf den Umfang einer Sperrwirkung ist zu prüfen, auf welcher inhaltlichen Basis und aufgrund welcher Prüfungstiefe diese Entscheidung ergangen ist. Eine Bindungswirkung wird nur hinsichtlich jener Fakten anzunehmen sein, welche auch den Ausgangspunkt des vorangegangenen Strafverfahrens gebildet haben.

Von daher steht diesem Ergebnis im Übrigen auch die oz. frühere Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zuß 90 StPO alt, wonach Einstellungen nicht ohne weiteres, sondern nur unter bestimmten Voraussetzungen Bindungswirkung entfalten, nicht entgegen. Der bloße Hinweis auf eine nicht näher begründete Einstellung vermag nicht ohne weiteres Art. 4 7. ZPEMRK entgegenstehende Sperrwirkung zu entfalten. Vielmehr kommt es darauf an, aus welchen Gründen die Einstellung erfolgte und auf welcher im Verfahren herangezogenen und geprüften Faktenlage sie basierte.“

Die Einstellung erfolgte nach den Feststellungen gemäß§ 190 Z 1 StPO mit der Begründung, dass die Verletzungsfolgen des am Unfall beteiligten Radfahrers unter 14 Tagen betrug und aus strafrechtlicher Sicht bei Fahrlässigkeitsdelikten ein Strafausschließungsgrund vorliegt (§ 88 Abs. 2 Z 2 StGB).

Die Einstellung entfaltete somit unstrittig keine Sperrwirkung für das Verwaltungsstrafverfahren.

##### 3.1.2. Zur Verletzung des § 19 Abs. 7 StVO 1960:

3.1.2.1. Ist vor einer Kreuzung das Vorschriftszeichen „Halt“ angebracht, ist dort gemäß§ 19 Abs. 4 StVO 1960 anzuhalten und sowohl die von rechts als auch die von links kommenden Fahrzeuge haben den Vorrang.

Gemäß § 19 Abs. 7 StVO 1960 darf, wer keinen Vorrang hat (der Wartepflichtige), durch Kreuzen, Einbiegen oder Einordnen die Lenker von Fahrzeugen mit Vorrang (die Vorrangberechtigten) weder zu unvermitteltem Bremsen noch zum Ablenken ihrer Fahrzeuge nötigen.

##### 3.1.2.2. Leitlinien der Judikatur:

Der VwGH hat zu Vorrangverletzungen gemäß §§ 19 Abs. 4 iVm Abs. 7 StVO 1960 in seinem Erkenntnis vom 13.07.2020, Ra 2019/02/0028, auszugsweise wie folgt ausgeführt:

„Bei der Übertretung des § 19 Abs. 7 StVO ist zur Umschreibung der Tat im Sinne des§ 44a Z 1 VStG anzuführen, durch welche der in den Absätzen 1 bis 6 angeführten Verhaltensweisen der Beschuldigte den Tatbestand des § 19 Abs. 7 StVO erfüllte. Es muss sich bereits aus der Tatumschreibung ergeben, worauf sich die Wartepflicht gründet, deren Verletzung einen Verstoß gegen § 19 Abs. 7 StVO darstellt. Das Tatbild des§ 19 Abs. 7 StVO ist verwirklicht, wenn der Vorrangberechtigte zur Vermeidung eines Zusammenstoßes jäh, bzw. rasch, bzw. stark, bzw. plötzlich bremsen musste (vgl. VwGH 23.10.1986, 86/02/0081, mwN).

Wesentliches Tatbestandselement im Sinne des§ 44a Z 1 VStG einer Verwaltungsübertretung nach § 19 Abs. 7 StVO ist somit, dass der Lenker eines im Vorrang befindlichen Fahrzeuges zu unvermitteltem Bremsen oder zum Ablenken seines Fahrzeuges genötigt wurde (vgl. VwGH 11.4.1984, 81/03/0170; VwGH 20.9.1989, 89/03/0150, beide mwN).

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes muss die Ursache des Unfalles nicht unbedingt darin liegen, dass der Vorrangberechtigte zu einem unvermittelten Bremsen oder zum Ablenken des Fahrzeuges genötigt wurde (was ihm jedoch nicht gelang, weshalb es zum Verkehrsunfall kam). Es wäre auch denkbar, dass der Vorrangberechtigte den Verkehrsunfall durch Bremsen oder Ablenken in einer ihm zumutbaren Weise verhindern hätte können, jedoch auf Grund eines Reaktionsfehlers tatsächlich nicht verhindert hat (vgl. erneut VwGH 20.9.1989, 89/03/0150, mwN).“

Eine Verletzung des im § 19 Abs. 7 StVO ausgesprochenen Verbotes setzt voraus, dass sich die beteiligten Fahrzeuge im Zeitpunkt der Einleitung des unvermittelten Bremsmanövers (bzw. des Ablenkens des Fahrzeuges) durch den Vorrangberechtigten bereits in einer solchen – geringen – Entfernung voneinander befinden, dass das Bremsen bzw. Ablenken des Fahrzeuges zur Vermeidung eines Unfalles erforderlich ist (VwGH vom 15.12.2020, Ra 2019/02/0162).

Das Erfordernis des „unvermittelten Bremsens oder Ablenkens“ ist objektiv zu verstehen. D.h., dass der Tatbestand auch dann gegeben sein kann, wenn der Vorrangberechtigte obwohl er, objektiv gesehen, unvermittelt bremsen oder ablenken müsste, in Wirklichkeit aber weder das eine noch das andere getan hat, weshalb es ja in der Regel zum Unfall gekommen sein wird. Dabei ist es ohne rechtliche Bedeutung, ob der Vorrangberechtigte bei leichter Betriebsbremsung sein Fahrzeug hätte anhalten können und ob er sich ebenfalls rechtswidrig (etwa durch Einhalten einer überhöhten Geschwindigkeit) verhalten hat (VwGH vom 15.12.2020, Ra 2019/02/0162).

Die Anwendung der Vorrangbestimmungen setzt die Wahrnehmbarkeit des anderen bevorrangten Fahrzeuges voraus. Der Wartepflichtige begeht bei schlechten Sichtverhältnissen keine Vorrangverletzung, wenn er sich äußerst vorsichtig zur Kreuzung und auf dieser vortastet, bis er die notwendige Sicht gewinnt. „Vortasten“ bedeutet in der Regel ein schrittweises oder zentimeterweises Vorrollen in mehreren Etappen bis zu einem Punkt, von dem aus die Sicht möglich ist. Gegenüber einem auch bei gehöriger Aufmerksamkeit nicht wahrnehmbaren bevorrangten Fahrzeug kann keine Verletzung der Wartepflicht begangen werden. (VwGH vom 15.12.2003, 2001/03/0457).

3.1.2.3. Seitens der Beschwerdeführerin wird bestritten, dass sie eine Vorrangverletzung begangen habe. Aus den Feststellungen ergibt sich, dass die Beschwerdeführerin sich nicht vorsichtig zentimeterweise zur Kreuzung und zur Radfahrerüberfahrt vorgetastet hat, bis sie die notwendige Sicht gewinnt und das herannahende Fahrzeug des Zeugen jedenfalls hätte erkennen können. Der vorrangberechtigte Zeuge wurde dadurch zu einem unvermittelten Bremsen oder zum Ablenken seines Fahrzeugs genötigt; dies gelang ihm jedoch nicht, weshalb es zum Verkehrsunfall kam.

Der Tatbestand wurde somit objektiv begangen.

3.1.2.4. Im Zusammenhang mit Ungehorsamsdelikten iSd § 5 Abs. 1 VStG, bei welchen gemäß § 5 Abs. 1 zweiter Satz leg. cit. von vornherein die Vermutung des Verschuldens (in Form fahrlässigen Verhaltens) besteht, ist es Sache des Beschuldigten, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Begehung der Verwaltungsübertretung kein Verschulden traf und initiativ alles darzulegen, was für seine Entlastung spricht (vgl. VwGH vom 11.01.2018, Ra 2017/11/0152). Dies hat in erster Linie durch ein geeignetes Tatsachenvorbringen und durch die Beibringung von Beweismitteln bzw. die Stellung konkreter Beweisanträge zu geschehen. Bloßes Leugnen oder allgemein gehaltene Behauptungen reichen für eine Glaubhaftmachung im Sinn des § 5 Abs. 1 VStG nicht aus (VwGH 27.06.2017, Ra 2014/05/0050, mwN). Es ist nicht glaubhaft gemacht worden und auch sonst nicht hervorgekommen, dass die beschwerdeführende Partei kein Verschulden trifft.

### 3.1.3. Ergebnis:

Die Beschwerde ist daher dem Grunde nach als unbegründet abzuweisen, wobei im Spruch die im gegenständlichen Verfahren rechtlich unerheblichen Verweise auf die gefahrene Geschwindigkeit und die Verursachung des Verkehrsunfalls durch die Beschwerdeführerin zu entfallen haben.

Die verletzte Verwaltungsvorschrift iSd § 44a Z 2 VStG war ebenfalls spruchgemäß zu präzisieren (vgl. zB VwGH vom 14.05.2019, Ra 2018/16/0032 sowie vom 06.08.2020, Ra 2020/09/0013).

### 3.1.4. Zur Strafhöhe:

Gemäß § 19 Abs. 1 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52/1991, sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Nach Abs. 2 dieser Gesetzesstelle sind überdies 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- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Die übertretene Rechtsnorm dient der Verkehrssicherheit und sollen dadurch insbesondere Unfälle vermieden

werden. Die Bedeutung des durch die übertretene Rechtsnorm geschützten Rechtsgutes ist – wie sich auch aus dem Strafraumen ergibt – als hoch einzuschätzen.

Mangels Vorstrafen der beschwerdeführenden Partei ist von einer „absoluten Unbescholtenheit“ auszugehen, was einen Milderungsgrund darstellt (zB VwGH vom 20.09.2019, Ra 2019/02/0097). Weitere Milderungsgründe sind nicht hervorgekommen.

Erschwerend war demgegenüber zu werten, dass es zu einem Verkehrsunfall mit Personenschaden gekommen ist.

Gemäß § 99 Abs. 2c Z 5 StVO 1960 reicht der Strafraumen für eine Übertretung des§ 19 StVO 1960 im Falle der Nichtbeachtung eines Haltzeichens von 72 Euro bis 2.180 Euro.

Gegen die von der belangten Behörde verhängte Geldstrafe in der Höhe von 220 Euro (sohin ca. 10 % der Höchststrafe) und die Ersatzfreiheitsstrafe von 93 Stunden bestehen nach dem Vorgesagten selbst bei Annahme der Unbescholtenheit und eines Einkommens von 1.650,-- Euro sowie einer Sorgspflicht keine Bedenken.

Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist nämlich eine Strafbemessung, die vom Gedanken getragen ist, die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften durch Verhängung einschneidender Strafen zu erzwingen, nicht als rechtswidrig zu erkennen (VwGH vom 25.02.2002, 2001/04/0203). Darüber hinaus ist darauf zu verweisen, dass die Verhängung einer Geldstrafe selbst dann gerechtfertigt ist, wenn der Bestrafte kein Einkommen bezieht; weiters bedeutet selbst das Vorliegen ungünstiger Einkommens- und Vermögensverhältnisse nicht, dass Anspruch auf Verhängung der Mindeststrafe besteht (VwGH vom 01.10.2014, Ra 2014/09/0022).

Eine Herabsetzung der Strafe kommt nicht in Betracht, weil nicht nur auf die beschwerdeführende Partei selbst spezialpräventiv eingewirkt werden soll, sondern durch Strafen auch andere Normadressaten von der Begehung gleich gelagerter strafbarer Handlungen abgehalten werden sollen („Generalprävention“; zur Zulässigkeit der Berücksichtigung spezial- und generalpräventiver Überlegungen bei der Strafzumessung zB VwGH vom 24.11.2008, 2006/05/0113).

### 3.2. Zum Kostenausspruch:

Gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG ist in jedem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes, mit dem ein Straferkenntnis bestätigt wird, auszusprechen, dass der Bestrafte einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat; dieser Beitrag ist für das Beschwerdeverfahren mit 20% der verhängten Geldstrafe zu bemessen (hier demnach: 44 Euro).

### 3.3. Zum Revisionsausspruch:

Die Revision ist nicht zulässig, da sich die Entscheidung auf die zitierte und einheitliche Rechtsprechung bzw. die klare und eindeutige Rechtslage stützt (zur Unzulässigkeit der Revision bei klarer Rechtslage zB VwGH vom 15.05.2019, Ro 2019/01/0006). Nicht revisibel sind im Regelfall auch die hier sonst vorliegenden Fragen der Beweiswürdigung (zB VwGH vom 14.03.2019, Ra 2019/18/0068) und der Strafbemessung (zB VwGH vom 22.02.2018, Ra 2017/09/0050).

### **Schlagworte**

Verkehrsrecht; Straßenverkehr; Verwaltungsstrafe; Vorrangverletzung; Wartepflicht; Verkehrsunfall;

### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:LVWGNI:2021:LVwG.S.918.001.2020

### **Zuletzt aktualisiert am**

06.10.2021

**Quelle:** Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwG Niederösterreich, <http://www.lvwg.noel.gv.at>