

# TE Lvwg Erkenntnis 2022/12/9 LVwG-S-2725/001-2022

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 09.12.2022

## Entscheidungsdatum

09.12.2022

## Norm

StVO 1960 §7 Abs1

StVO 1960 §9 Abs1

1. StVO 1960 § 7 heute
2. StVO 1960 § 7 gültig ab 01.10.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
3. StVO 1960 § 7 gültig von 01.10.1994 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
4. StVO 1960 § 7 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
5. StVO 1960 § 7 gültig von 01.07.1983 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983
  
1. StVO 1960 § 9 heute
2. StVO 1960 § 9 gültig ab 31.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 34/2011
3. StVO 1960 § 9 gültig von 22.07.1998 bis 30.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
4. StVO 1960 § 9 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
5. StVO 1960 § 9 gültig von 01.07.1983 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983

## Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Robert Dullnig als Einzelrichter über die Beschwerde des A in \*\*, \*\*, gegen das Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Niederösterreich vom 22. September 2022, \*\*, betreffend Bestrafungen nach der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) und dem Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967), nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 17. November 2022, zu Recht:

1. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis wird bestätigt.
2. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 48 Euro zu leisten.
3. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision nicht zulässig.

Rechtsgrundlagen:

§§ 50 und 52 Abs. 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG

§ 19 Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG

## § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG

Zahlungshinweis:

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe: 240 Euro; Kosten des Verwaltungsstrafverfahrens: 40 Euro; Kosten des Beschwerdeverfahrens: 48 Euro) beträgt daher 328,-- Euro und ist gemäß § 52 Abs. 6 VwG VG iVm § 54b Abs. 1 VStG binnen zwei Wochen einzuzahlen.

Entscheidungsgründe:

### 1. Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

Mit Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Niederösterreich vom 22. September 2022, \*\*\*, wurden dem Beschwerdeführer folgende Verwaltungsübertretungen angelastet:

1. Er habe am 15. April 2022 um 23:45 Uhr in \*\*\* von der \*\*\* auf die \*\*\*, Richtung Osten, als Lenker des PKW mit dem Kennzeichen \*\*\* die bevorstehende Fahrtrichtung nicht angezeigt, wodurch sich andere Straßenbenutzer auf den bevorstehenden Vorgang nicht einstellen hätten können.
2. Er habe am 15. April 2022 um 23:45 Uhr in \*\*\* von der \*\*\* auf die \*\*\*, Richtung Osten, als Lenker des PKW mit dem Kennzeichen \*\*\* durch das Durchdrehenlassen der Antriebsräder und Aufheulen lassen des Motors ungebührlichen Lärm verursacht, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeugs vermeidbar gewesen wäre.
3. Er habe am 15. April 2022 um 23:45 Uhr in \*\*\* von der \*\*\* auf die \*\*\*, Richtung Osten, als Lenker des PKW mit dem Kennzeichen \*\*\* dieses nicht so weit rechts gelenkt, wie ihm dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenutzer, ohne eigener Gefährdung und ohne Beschädigung von Sachen möglich gewesen wäre, da er beim Abbiegevorgang auf die Gegenfahrbahn der \*\*\* geraten sei.
4. Er habe am 15. April 2022 um 23:45 Uhr in \*\*\* von der \*\*\* auf die \*\*\*, Richtung Osten, als Lenker des PKW mit dem Kennzeichen \*\*\* die auf der Fahrbahn angebrachte Sperrlinie überfahren.

Der Beschwerdeführer habe dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

zu 1.: § 11 Abs. 2 StVO, idF BGBI. I Nr. 18/2019

zu 2.: § 102 Abs. 4 KFG idF BGBI I Nr. 134/2020

zu 3.: § 7 Abs. 1 StVO idF BGBI Nr. 518/1994

zu 4.: § 9 Abs. 1 StVO idF BGBI I Nr. 34/2011

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen hat die Landespolizeidirektion Niederösterreich folgende Strafen über den Beschwerdeführer verhängt:

zu 1.: Geldstrafe von 50 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 23 Stunden) gemäß § 99 Abs. 3 lit. a StVO, idF BGBI. I Nr. 154/2021

zu 2.: Geldstrafe von 50 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 10 Stunden) gem. § 134 Abs. 1 KFG, idF BGBI I Nr. 134/2020

zu 3.: Geldstrafe von 50 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 23 Stunden) gemäß § 99 Abs. 3 lit. a StVO, idF BGBI I Nr. 154/2021

zu 1.: Geldstrafe von 90 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 1 Tag und 23 Stunden) gemäß § 99 Abs. 3 lit. a StVO idF Nr. 154/2021

Zusätzlich wurde ihm gemäß § 64 Abs. 1 und 2 VStG 1991 ein Kostenbeitrag zum Verwaltungsstrafverfahren in Höhe von 10 Euro je Delikt, somit 40 Euro, auferlegt. Daraus resultierte ein Gesamtbetrag in der Höhe von 280 Euro.

### 2. Zum Beschwerdevorbringen:

Der Beschwerdeführer bestritt in der per E-Mail eingebrachten Beschwerde vom 26. September 2022 im Hinblick auf alle vier Spruchpunkte, dass er am Tattag in der \*\*\* unterwegs gewesen sei.

Wenn die Vorhaltungen der Polizeiorgane der Wahrheit entsprechen würden, dann wäre er noch an Ort und Stelle und nicht erst auf einem einige Kilometer entfernten Parkplatz, auf dem er mit einem Bekannten geplaudert habe, angehalten worden.

Dieser Bekannte habe für die Tat auch eine Strafe erhalten, obwohl sie gar nicht gemeinsam unterwegs gewesen seien.

### 3. Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren:

In der Beschwerdesache führte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich am 17. November 2022 eine öffentliche mündliche Verhandlung durch.

In seiner Einvernahme gab der Beschwerdeführer über Befragen zunächst an, dass er am Tattag nicht in der \*\*\* war und später, dass er nicht zur angegebenen Uhrzeit, sondern vor 23:00 Uhr dort war, weil das Restaurant B zu dieser Zeit schließt bzw. jedenfalls keine Pizza mehr anbietet. Er ist schon über die \*\*\* gefahren, allerdings nicht mit dem Freund, der dann eine Strafe bekommen hat. Er kann nicht mehr sagen, ob er von der \*\*\* nach links oder rechts abgebogen ist, vermutlich ist er zur C-Tankstelle gefahren.

Über Befragen, ob er bei der Fahrt aus der \*\*\* „gedriftet“ hat, gab der Beschwerdeführer an, dass er nicht „gedriftet“ hat, weil das damalige Auto ein Automatikauto war, bei welchem die Automatik bei Erhöhung der km/h den Gang nach oben schaltet. Aber das Auto war damals neu und die Straße war etwas nass. Er ist etwas auf das Gaspedal gestiegen und die Reifen haben sich ganz leicht durchgedreht, ehe er losgelassen hat.

Zum Überfahren der Sperrlinie gab er an, dass er die Sperrlinie nicht überfahren hat.

Zum Blinken gab er an, dass er beim Abbiegevorgang geblinkt hat.

Über Befragen nach anderen Verkehrsteilnehmern gab er an, dass an der Kreuzung mehrere Autos waren.

Über Befragen nach der Fahrtrichtung gab er an, dass er nicht mehr weiß, ob er rechts oder links auf die \*\*\* gefahren ist, glaublich fuhr er zur C-Tankstelle

Über Befragen zum Abbiegevorgang gab er an, dass er schon rechts gefahren ist.

Befragt nach der Polizei, gab er an, dass er auf der Kreuzung keine Polizei wahrgenommen hat.

Zur Lenker- und Fahrzeugkontrolle gab er an, dass die Polizei mit drei Fahrzeugen gekommen ist. Er hat wahrgenommen, dass eine Frau über Lautsprecher gesagt hat „jetzt haben wir sie“. Er hat aus dem Auto rausgeschaut und hat gesehen, dass die Polizei auf ihn zukommt. Sie waren zunächst auf seinen Kollegen fokussiert. Die Dame (Anmerkung des Gerichts: Zeugin D) hat ihn damit konfrontiert, dass sie ihn gesehen hätte, wie er seine Reifen hätte durchdrehen lassen in der \*\*\* / \*\*\*. Er hat dann gesagt, dass es sein kann, dass die Reifen sich durchgedreht haben, weil die Straße nass war, aber dass „driften“ etwas Anderes ist. Zusammengefasst ist es für ihn immer noch nicht nachvollziehbar, dass er eine Stunde, es war ca. 22:11 Uhr, später aufgehalten wird und mit einem Vorfall konfrontiert wird und, dass er danach noch eine Strafe bekommt. Er möchte ergänzen, dass er einen BMW hatte und deshalb wohl aufgehalten wurde. Er hat den BMW mittlerweile verkauft, weil er damit ständig aufgehalten wurde.

Der Zeuge E gab nach Wahrheitserinnerung und Belehrung über die Entschlagungsrechte an, dass er mit anderen Polizeibeamten am Bahnhof Dienst verrichtet hat.

Über Befragen zur Tatzeit gab der Zeuge an, dass es gegen Mitternacht war. Zur genauen Uhrzeit verweist er auf den Akt. Er hat zwei recht auffällige Fahrzeuge wahrgenommen, als sie vom Bahnhof in Richtung \*\*\* unterwegs waren.

Über Befragen zur Ampel auf der Kreuzung gab er an, dass er nicht mehr weiß, wie diese geschaltet war.

Über Befragen nach seiner Erinnerung gibt der Zeuge an, dass beide Fahrzeuge, wobei er nicht mehr weiß, welches der Fahrzeuge vorne und hinten gefahren ist, in die \*\*\* eingebogen sind; vor dem Einbiegen haben sie den Motor aufheulen lassen. Sie sind definitiv mit einem Teil des Fahrzeugs auf die Gegenfahrbahn geraten.

Zum Blinken kann er heute nichts mehr sagen, dazu verweist er auf den Akt.

Zur Sperrlinie weiß er auch nichts mehr.

Er kann zu 100 Prozent sagen, dass alle Beamten zu diesem Zeitpunkt auf die Straße blickten, weil es ein sehr lautes Motorengeräusch gab. Er sah von der Ferne ein rotes und ein dunkles Fahrzeug. Danach haben sie sich auf die Suche nach den beiden Fahrzeugen begeben und diese beim F beim G in \*\*\* gefunden. Sie haben zwei Herren angehalten, einer war der Beschwerdeführer.

An dessen Verantwortung bei der Lenker- und Fahrzeugkontrolle erinnert er sich nicht mehr, aber der Fall ist sicher zur Sprache gekommen.

Zu den Wetterverhältnissen kann er nichts mehr sagen, ob es geregnet hat oder nicht.

Befragt zum Kfz-Kennzeichen glaubt er, dass sich ein Kollege die letzten beiden Ziffern gemerkt hat und sie so auf den Beschwerdeführer gekommen sind. Bei der Bereitschaftseinheit gibt es mehrere Kollegen, deshalb konnten sie sicher rückschließen, dass es das Fahrzeug des Beschwerdeführers war.

Aus seiner Wahrnehmung hat der Beschwerdeführer jedenfalls vorsätzlich die Reifen durchdrehen lassen, es war bei beiden Fahrzeugen dasselbe Prozedere. Er geht davon aus, dass sie sich diesbezüglich abgesprochen haben, das kann er aber natürlich nicht mit Sicherheit sagen.

Auf Vorhalt der Anzeige vom 21. April 2022 führte er aus, dass er sich nicht mehr daran erinnert, ob er gesehen hat, dass der Beschwerdeführer auf die Gegenfahrbahn geriet, aber seine Kollegen oder Kolleginnen haben das sicher beobachtet, sonst hätte er es nicht in die Anzeige aufgenommen.

Auf Vorhalt eines Stadtplanes, der die Kreuzung \*\*\* / \*\*\* zeigt, gab er an, dass der Beschwerdeführer sicher nach rechts in die \*\*\* abgebogen ist, zur Weiterfahrt kann er bis zur Anhaltung auf dem F-Parkplatz nichts mehr sagen.

Die Zeugin D gab nach Wahrheitserinnerung und Belehrung über die Entschlagungsrechte an, dass ihre Einheit am Bahnhof Schutzzonenkontrollen durchführte. Sie haben dann zwei Autos mit quietschenden Reifen wahrgenommen, die einen Lärm gemacht haben. Sie haben sich beim Bahnhof nach rechts weggelassen. Die Fahrzeuge sind ihr aufgefallen, weil sie mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs waren, quietschende Reifen hatten und einen Lärm gemacht haben.

Zum Abbiegevorgang in die \*\*\* hat sie keine Erinnerungen mehr, auch nicht, ob beim Abbiegen geblinkt wurde.

Sie kann nicht angeben, ob es dort eine Sperrlinie gibt.

Sie weiß auch nicht, ob der Beschwerdeführer über die Mitte der Straße oder über die Gegenfahrbahn gefahren ist. Eine Ampel gibt es dort, wie sie geschaltet war kann sie nichts mehr sagen. Sie nimmt an, sie hat gelb geblinkt.

Sie hat ein sehr lautes Geräusch wahrgenommen. Sie hat aber nicht direkt gesehen, wie der Beschwerdeführer die Hinterreifen durchdrehen hat lassen.

Von der Amtshandlung auf dem Parkplatz hat sie nichts mitbekommen bzw. weiß sie es nicht mehr.

Zu den Wetterverhältnissen konnte sie keine Angaben machen.

Über Befragen des Beschwerdeführers, warum sie sicher ist, dass er das war, wenn die Zeugin gar nicht hingeschaut hat, gab diese an, dass sie schon hingeschaut hat, aber nicht mehr sagen kann, wer welches Auto fuhr.

Der Zeuge H gab nach Wahrheitserinnerung und Belehrung über die Entschlagungsrechte an, dass sie am Bahnhof standen, weil seine Einheit dort Schutzzonenkontrollen durchführte.

Über Befragen des Richters gibt er an, dass, sie dann eben zwei BMW schneller wegfahren, auch „driften“ genannt, gesehen haben und sich dann eben mit zwei Autos auf die Suche nach diesen BMWs gemacht haben. Sie sind bei den Fahrradständern gestanden und er ist auf den aufheulenden Motor und die quietschenden Reifen aufmerksam geworden. Er hat gesehen, dass sie relativ stark beschleunigen und bei der Kurve relativ stark einlenken zum Driften. Dann sind sie gleich zu den KTs und sind ihnen hinten nach. Nach seiner Wahrnehmung hat keines der Fahrzeuge geblinkt. Der Beschwerdeführer ist nach seiner Wahrnehmung mittig gefahren. Beide Fahrzeuge haben aber nach seiner Wahrnehmung die gesamte Kreuzung gebraucht. Er hat gesehen, dass das Heck von dem Fahrzeug ausgebrochen ist, sowohl von dem roten, als auch vom schwarzen BMW. Der schwarze BMW ist auch direkt hinter dem roten BMW gefahren. Der BMW ist gedriftet und das Heck ist ausgebrochen und hat die zweite Fahrbahn, also die Gegenfahrbahn, in der \*\*\* gebraucht. Da ist er sich ganz sicher. Wenn er sich recht erinnert, dann hat er nach links gelenkt und das Fahrzeug ist nach rechts ausgebrochen, wie wenn man mit einem Bus ausscharrt und dann stark rechts einlenkt und das Heck dann ausricht.

Über Befragen durch den Richter nach der Uhrzeit, erinnert er sich nur noch, dass es dunkel war aber nicht mehr an eine genaue Uhrzeit.

Wie die Ampel zu dieser Zeit dort geschalten hat, daran kann er sich nicht mehr erinnern.

Befragt zur Aussage des Beschwerdeführers, er könne nicht gedriftet haben, denn er habe ein Automatikfahrzeug, gibt er an, dass das mit einem Automatikfahrzeug ganz genau so geht. Er hat nicht gesehen, dass sich die Hinterreifen durchgedreht haben, aber man hat das Quietschen der Reifen ja klar gehört.

Das Kennzeichen hat er nicht gesehen, aber es war ein markanter roter und ein markanter schwarzer BMW. Die Bauart hat genau damit übereingestimmt, eine Limousine E60 oder E90.

Befragt zu den Wetterverhältnissen gibt er an, dass er glaubt, dass es trocken war.

Er hat keine anderen Verkehrsteilnehmer wahrgenommen.

Zur Kontrolle führt er aus, dass sie sich dann auf die Suche gemacht haben und sich getrennt haben. Die Kollegen haben sie dann angefunkt, sie hätten die zwei BMW bei der \*\*\* / Ecke \*\*\* wahrgenommen und dann sind sie gleich hingefahren und waren auch da der markante rote BMW und der schwarze BMW vor Ort. Sie haben dann die Lenker- und Fahrzeugkontrolle durchgeführt. Die Fahrzeugkontrolle hat er selbst nicht durchgeführt. Er war nur unterstützend dabei. Es gab für ihn Zweifel, dass es sich dabei um die beiden Fahrzeuge gehandelt hat.

Sie haben den Beschwerdeführer dann schon auf alles hingewiesen, wie sich dieser verantwortet hat, weiß er nicht mehr.

Befragt, welche Kollegen den Vorfall wahrgenommen haben, gibt er an, dass das Kollegen D, I und J waren.

Über Befragen des Beschwerdeführers, dass der Zeuge nicht gesehen habe, wie sich die Reifen durchgedreht haben und er gesehen habe wollen, wie er in der Kreuzung gedriftet sei, gibt er an, dass er das Durchdrehen der Reifen nicht gesehen hat, aber man hat dies klar gehört und er hat dann gesehen, wie das Heck ausgebrochen ist. Auf Fragen des Beschwerdeführers, ob der Zeuge sich sicher sei, dass er es gewesen sei, da die Felgen standardmäßig seien und das auch auf mehrere Fahrzeuge zutreffen würde, gibt er an, dass er es geschlussfolgert hat, nachdem der rote und der schwarze BMW kurz darauf zusammen angetroffen wurden, dass die beiden das gewesen sind, weil es sehr zeitnah war.

#### 4. Feststellungen:

Der Beschwerdeführer befand sich am 15. April 2022 um 23:45 Uhr mit einem schwarzen PKW der Marke BMW mit dem behördlichen Kennzeichen \*\*\* direkt hinter einem nicht näher bekannten roten PKW der Marke BMW auf der \*\*\* in \*\*\*. Auf Höhe des Restaurants „B“ (\*\*\*\*) gegenüber dem \*\*\* ließ der Beschwerdeführer beim Losfahren die Antriebsräder seines PKWs in Akkordierung mit dem zweiten Lenker kontrolliert durchdrehen, was sich in einem lauten Aufheulen des Motors und einem lauten Reifenquietschen ausdrückte. Der Beschwerdeführer beschleunigte und fuhr direkt hinter dem roten BMW in die Kreuzung, wobei er keinen Blinker setzte. Der Beschwerdeführer lenkte in der Kurve in Richtung \*\*\* ostwärts dann gezielt nach links, als das Heck seines PKWs durch das „Driften“ nach rechts weg ausbrach. Dabei rutschte das Fahrzeug des Beschwerdeführers auf die zweite Fahrbahn, die Gegenfahrbahn auf der \*\*\*, und beanspruchte durch das „Driften“ einen großen Teil der Kreuzungsfläche \*\*\* / \*\*\* für sich; dabei überfuhr er auch die die Gegenfahrbahn abgrenzende Sperrlinie.

#### 5. Beweiswürdigung:

Die Feststellungen beruhen aus dem Verwaltungsstrafakt der Landespolizeidirektion Niederösterreich sowie aus dem Ergebnis der öffentlichen mündlichen Beschwerdeverhandlung. Zur Tatzeit ist festzustellen, dass diese sich schlüssig aus den Aussagen der drei Zeugen hinsichtlich der Durchführung von Schutzzonenkontrollen am Bahnhof um kurz vor Mitternacht ergeben. Die Tatzeit untermauert sich auch durch die Einvernahme des Zeugen E am 8. August 2022, die noch zeitnäher zum Vorfall dokumentiert wurden. Dass beide Fahrzeuge, der rote sowie der schwarze BMW, am Tatort von der Polizei wahrgenommen wurden, bestritt der Beschwerdeführer selbst nicht, räumte er doch schon in der Beschwerde ein, dass der ebenfalls zur Anhaltung gebrachte Lenker des roten BMW auch wegen „Driftens“ bestraft worden sei. Zum Tathergang steht fest, dass alle drei Zeugen in ca. 40 bis 50 m Entfernung (vom Fahrradständer auf dem \*\*\* zur Fahrbahn) auf die Lenker aufmerksam wurden, weil die Reifen beider BMWs laut quietschten und deren Motor laut aufheulte. Beide Fahrzeuge waren nach übereinstimmenden Aussagen im Aussehen sehr markant und der Zeuge H konnte das Auto des Beschwerdeführers zutreffend als eine Limousine E60 oder E90 beschreiben. Der Beschwerdeführer stellte selbst nicht in Abrede, dass sich seine Reifen durchdrehten, bestritt aber, dass dies Teil eines „Drifts“ sein sollte und führte dies auf eine nasse Fahrbahn zurück. Fahrbahnnässe ließ sich von den Zeugen aber nicht bestätigen und steht diese Aussage auch in Widerspruch zur geschilderten Geräuschkulisse, die alle Zeugen klar

hörten und wiedergaben. Die Zeugen E und H waren sich in der Verhandlung hinsichtlich der Absicht beider Lenker zur Durchführung eines „Drifts“ auf der Kreuzung \*\*\* / \*\*\* vollkommen sicher und waren entsprechend glaubwürdig. Wenn der Beschwerdeführer dies dahin zu erschüttern suchte, dass nicht alle Zeugen das Durchdrehen der Reifen oder das „Driften“ mit eigenen Augen sahen, so ist ihm in Beweishinsicht entgegenzuhalten, dass der Zeuge H den „Drift“ sehr wohl gesehen hat, dass sich dessen Aussagen mit jenen in der Anzeige deckten und er den „Drift“ überzeugend und schlüssig beschreiben konnte („relativ stark beschleunigten und bei der Kurve relativ stark einlenken zum Driften“; schwarzer BMW direkt hinter dem roten“; „gesamte Kreuzung gebraucht“; „BMW ist gedriftet [...] das Heck ist ausgebrochen und hat die zweite Fahrbahn, also die Gegenfahrbahn, in der \*\*\* gebraucht“; „keines der Fahrzeuge geblinkt“). Das Gericht hatte daraufhin keinen Zweifel mehr, dass diese Schilderungen den Tatvergang darstellen. Dass der Beschwerdeführer nicht den Blinker setzte nahm der Zeuge H ebenfalls wahr und wäre das Blinken beim „Driften“ auch entsprechend lebensfremd, musste der Beschwerdeführer angesichts von Verstößen gegen die StVO doch gerade kein Interesse daran haben, anderen Verkehrsteilnehmern seine Fahrtrichtung anzuzeigen. Dass der Beschwerdeführer vor Gericht angab, er habe mit einer „Automatikschaltung“ gar nicht driften können, hielt er angesichts der anderslautenden Aussage des Zeugen H selbst nicht mehr aufrecht. Im Allgemeinen wechselte der Beschwerdeführer im Verfahren mehrmals seine Versionen (Bestreiten, zur Tatzeit am Tatort gewesen zu sein gegenüber späterem Bestreiten eines „Driftens“; Zweifel an ihm als Täter; Beziehungstendenzen gegenüber BMW-Lenkern) und wollte etwas aus dem nebensächlichen Umstand gewinnen, dass die Zeugen das Durchdrehen der Reifen nicht sahen, sondern nur hörten, oder dass der Beschwerdeführer nicht an Ort und Stelle, sondern wegen der Verfolgung erst auf einem einige Kilometer entfernten Parkplatz einer Lenker- und Fahrzeugkontrolle unterzogen wurde. Daher war den Ausführungen des Beschwerdeführers zu ihm als Täter als auch zu den Umständen der Tatbegehung nicht zu folgen.

## 6. Rechtslage und Erwägungen:

### 6.1. Entscheidung durch das Landesverwaltungsgericht:

Gemäß § 50 VwGVG hat das Verwaltungsgericht, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z. 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden.

### 6.2. zu Spruchpunkt 1. des Straferkenntnisses:

Gemäß § 11 Abs. 2 StVO hat der Lenker eines Fahrzeuges die bevorstehende Änderung der Fahrtrichtung oder den bevorstehenden Wechsel des Fahrstreifens so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang einstellen können. Er hat die Anzeige zu beenden, wenn er sein Vorhaben ausgeführt hat oder von ihm Abstand nimmt.

Der Tatbestand der „nicht rechtzeitigen“ Anzeige in § 11 Abs. 2 StVO umfasst sowohl die verspätete Anzeige als auch das Unterbleiben der Anzeige überhaupt (vgl. VwGH vom 24. August 2001, 99/02/0322). Der Beschwerdeführer hat das Tatbild des § 11 Abs. 2 StVO in objektiver Hinsicht verwirklicht, da er den Wechsel seiner Fahrtrichtung nach Osten auf die \*\*\* nicht durch ein Blinken angezeigt hat. Mit dem Lenker des roten BMW, dem der Beschwerdeführer direkt folgte, gab es nach den Feststellungen zumindest einen weiteren Straßenbenutzer, dem der Abbiegevorgang des Beschwerdeführers jedenfalls angezeigt werden hätte müssen; dass das „Driften“ mit diesem Lenker akkordiert war, vermag ihn von dieser Pflicht aus Sicht des erkennenden Gerichts nicht zu entbinden.

### 6.3. zu Spruchpunkt 2. des Straferkenntnisses:

Gemäß § 102 Abs. 4 KFG darf der Lenker darf dem von ihm gelenkten Kraftfahrzeug und einem mit diesem gezogenen Anhänger nicht ungebührlichen Lärm, ferner nicht mehr Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursachen, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar ist.

Verkehrslärm an sich ist selbstredend nicht ungebührlich, von einem ungebührlichen Lärm kann jedenfalls dann nicht gesprochen werden, wenn ein Kfz in einer Weise betrieben wird, die dem Standard üblicher Verhaltensweisen im Straßenverkehr entspricht. Die Beurteilung, ob von diesem Standard abgewichen wird und diese Abweichung die Ursache dafür ist, dass erheblich lautere als gewöhnliche Betriebsgeräusche erzeugt werden, kann einem in der Überwachung des Straßenverkehrs geschulten Sicherheitsorgan zugetraut werden (vgl. VwGH vom 16. November

1988, 88/02/0123, in ZVR 1989/185; VwGH vom 20. Februar 1991, 90/02/0194; VwGH vom 27. Juli 2007, 2007/02/0019 in ZVR 2007/195). Reifenquietschen und Motorheulen sind nach der Judikatur als ungebührlicher Verkehrslärm zu qualifizieren (vgl. VwGH vom 16. November 1988, 88/02/0123).

In der Beschwerdesache kam es wegen der Vorbereitung auf das „Driften“ auf der Kreuzung \*\*\* / \*\*\* aufgrund absichtlichen Durchdrehens der Antriebsräder zu einem Reifenquietschen und zu einem Aufheulen des Motors, was die Polizeistreife wahrnahm. Diese Lärmerregung ist nach der Judikatur als ungebührlich zu qualifizieren und wäre bei einem sachgemäßen Betrieb des Fahrzeugs des Beschwerdeführers – welchen „Driften“ im Straßenverkehr auf keinen Fall darstellen kann – jedenfalls vermeidbar gewesen. Die Lärmerregung ist dem Beschwerdeführer daher vorzuwerfen.

#### 6.4. zu Spruchpunkt 3. des Straferkenntnisses:

Gemäß § 7 Abs. 1 StVO hat der Lenker eines Fahrzeuges, sofern sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt, so weit rechts zu fahren, wie ihm dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenutzer, ohne eigene Gefährdung und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist. [...]

Bei Zusammentreffen der Tatbilder nach § 7 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 StVO liegt echte Deliktskonkurrenz vor. Ein Kraftfahrer, der die linke Straßenseite benutzt und dabei eine die Fahrbahnen trennende Sperrlinie überfährt, ist daher nach beiden Gesetzesstellen gesondert zu bestrafen (vgl. VwGH vom 23. Mai 1977, 236/77 ZVR 1978/2). Der Tatumschreibung gem. § 7 Abs. 1 wird durch die Tatlastung des Befahrens der „linken Fahrbahnseite“ bzw. des „Überfahrens der Fahrbahnmitte“ einerseits sowie des „grundlosen“ Fahrens auf der linken Fahrbahnseite bzw. des „Kurvenschneidens“ andererseits Rechnung getragen (vgl. VwGH vom 14. Dezember 1988, 88/02/0164).

Der Beschwerdeführer rutschte nach den Feststellungen durch das „Driften“ mit dem Fahrzeug auf die Gegenfahrbahn, was gerade die Herbeiführung der Gefahr verwirklichte, die das Rechtsfahrgebot in § 7 Abs. 1 StVO sanktioniert. Der Sachverhalt bietet keine Anhaltspunkte dafür, dass es dem Beschwerdeführer nicht möglich gewesen wäre, sein Fahrzeug weiter rechts – und auf seiner Spur verbleibend – zu lenken. Es kann der belangten Behörde sohin nicht entgegengetreten werden, wenn sie dies dem Beschwerdeführer als einen (eigenen) Gesetzesverstoß anlastete.

#### 6.5. zu Spruchpunkt 4. des Straferkenntnisses:

Gemäß § 9 Abs. 1 StVO dürfen Sperrlinien (§ 55 Abs. 2 StVO) nicht überfahren und Sperrflächen (§ 55 Abs. 4 StVO) nicht befahren werden. Befinden sich eine Sperrlinie und eine Leitlinie nebeneinander, so hat der Lenker eines Fahrzeuges die Sperrlinie dann zu beachten, wenn sie dem von ihm benutzten Fahrstreifen näher liegt.

Eine Sperrlinie stellt ein absolutes Gebot dar, weil sie nicht überfahren werden darf, gleichgültig ob sie die Fahrstreifen entgegengesetzter oder gleicher Fahrtrichtung voneinander trennt (vgl. Pürstl, StVO-ON, 15.00, § 9, Rz 2 (Stand 1.10.2019, rdb.at)). Das Delikt nach § 9 Abs. 1 StVO begeht, „wer eine Sperrlinie überfährt“ (vgl. VwGH vom 5. Mai 1982, 81/03/0301). Das Überfahren von Sperrlinien stellt ein Ungehorsamsdelikt im Sinne des § 5 Abs. 1 zweiter Satz VStG 1950 dar, sodass es dem Beschwerdeführer, bei Feststehen des objektiven Tatbestandes obliegt, den Beweis für sein mangelndes Verschulden zu führen (vgl. VwGH vom 23. Oktober 1986, 86/02/0097). Nach der Judikatur ist es einem geschulten Organ der Straßenaufsicht, das sich in Ausübung des Dienstes befindet, zuzubilligen, einen einfachen Verkehrsvorgang, wie das Befahren einer Sperrlinie, richtig zu beobachten und das Beobachtete richtig wiederzugeben (vgl. VwGH vom 20. November 1991, 91/02/0092, mit weiteren Nachweisen)

Wie nach den Aussagen der Zeugen sowie aufgrund des Aktes festgestellt wurde, überfuhr der Beschwerdeführer beim „Driften“ in der Kurve in Richtung Osten die Sperrlinie, welche die Gegenfahrbahn der \*\*\* begrenzt, wodurch er auch das Delikt nach § 9 Abs. 1 StVO objektiv verwirklichte.

#### 6.6. zum Verschulden des Beschwerdeführers:

Gemäß § 5 Abs. 1 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) genügt, wenn eine

Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt, zur Strafbarkeit

fahrlässiges Verhalten. Der Beschwerdeführer musste es angesichts eines mit einem zweiten Fahrzeug akkordierten „Driftens“ auf einer Kreuzung mitten im \*\*\* Stadtgebiet jedenfalls ernstlich für möglich halten, dass er gegen mehrere Bestimmungen der StVO bzw. des KFG 1967 verstößt; dies nahm er aber in Kauf, sodass er im Ergebnis mit bedingtem

Vorsatz handelte.

#### 7. Zur Strafhöhe:

Gemäß § 19 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Gemäß § 19 Abs. 2 leg. cit. sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) 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.

Gemäß § 99 Abs. 3 lit. a StVO, idFBGBI. I Nr. 154/2021, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Wochen, zu bestrafen, wer als Lenker eines Fahrzeuges, als Fußgänger, als Reiter oder als Treiber oder Führer von Vieh gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen verstößt und das Verhalten nicht nach den Abs. 1, 1a, 1b, 2, 2a, 2b, 2c, 2d, 2e oder 4 zu bestrafen ist.

Gemäß § 134 Abs. 1 KFG 1967, idFBGBI. I Nr. 134/2020, ist die Übertretung dieser Vorschrift mit Geldstrafe bis zu 5.000 Euro und im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. [...]

Kraftfahrgesetz 1967 und die Straßenverkehrsordnung 1960 haben den Zweck, die öffentliche Verkehrssicherheit zu schützen. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs kann nicht davon gesprochen werden, dass die Bedeutung dieses Rechtsgutes gering ist. Dessen Wertigkeit findet ihren Ausdruck auch in der Höhe des gesetzlichen Strafrahmens, der für Zu widerhandlungen gemäß § 99 Abs. 3 lit. a StVO Geldstrafen bis zu 726 Euro und eine Ersatzfreiheitsstrafe bis zu zwei Wochen vorsieht (vgl. VwGH vom 19. Juni 2018, Ra 2017/02/0102); für Zu widerhandlungen gemäß § 134 Abs. 1 KFG in der hier interessierenden günstigeren Fassung (zum Zeitpunkt der Tat) war ein Strafrahmen von 5.000 Euro vorgesehen. Den Beschwerdeführer trifft an der Verletzung des Rechtsgutes der Verkehrssicherheit auch ein erhebliches Verschulden, da ein „Driftmanöver“ mitten auf einer Kreuzung im Stadtgebiet ein unberechenbares und konkretes Risiko für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer darstellt, noch dazu, wenn es – wie in der Beschwerdesache – in Akkordierung mit weiteren Fahrzeugen erfolgt ist.

Auf der Grundlage eines monatlichen Nettoverdienstes von 1.000 Euro hat die belangte Behörde gegen den Beschwerdeführer eine Strafe in der Höhe 240 Euro verhängt. Von Sorgepflichten und gehobenen Vermögensverhältnissen ging sie bei der Strafbemessung zu Recht nicht aus. Als Milderungsgrund wurde alleine seine Unbescholtenheit gewertet. Erschwerungsgründe wurden keine ersehen.

Der Beschwerdeführer hat sein Verhalten in objektiver Hinsicht bis zum Schluss der mündlichen Beschwerdeverhandlung konsequent bestritten. Im Verfahren sind keine weiteren Milderungsgründe zu Tage getreten. Die belangte Behörde legte bei der Strafbemessung ein geringeres Monatseinkommen zu Grunde, als der Beschwerdeführer tatsächlich mit 1.800 Euro ins Verdienen bringt. Aus den genannten Gründen war eine Herabsetzung der Strafe, gerade auch um den Beschwerdeführer spezialpräventiv von weiteren Delikten abzuhalten, nicht anzzeigt.

## 8. Zu den Kosten:

Gemäß § 52 Abs. 1 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.

Nach Abs. 2 leg. Cit. ist dieser Beitrag für das Beschwerdeverfahren mit 20 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch mit 10 Euro zu bemessen; bei Freiheitsstrafen ist zur Berechnung der Kosten ein Tag Freiheitsstrafe gleich 100 Euro anzurechnen.

Da die Beschwerde des Beschwerdeführers abgewiesen wurde, hat er demgemäß einen entsprechenden Beitrag zu den Kosten dieses Beschwerdeverfahrens zu leisten. Im gegenständlichen Fall beträgt der Kostenbeitrag für das Beschwerdeverfahren 20 % der verhängten Strafe von 240 Euro, somit 48 Euro.

Im Übrigen wurde der Kostenbeitrag von der belangten Behörde für das vor ihr durchgeführte Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 64 Abs. 1 und 2 VStG 1991 zu Recht mit 40 Euro festgesetzt.

## 9. Zum Revisionsausspruch:

Die Revision ist unzulässig, da sie nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die gegenständliche Entscheidung weicht nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, und die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Zudem stellen die – hier im Einzelfall beurteilten – Fragen keine „Rechtsfragen von grundsätzlicher, über den Einzelfall hinausgehender Bedeutung“ (vgl. VwGH vom 23. September 2014, Ro 2014/01/0033) dar. Nicht reversibel sind im übrigen Fall auch die hier sonst vorliegenden Fragen der Beweiswürdigung (vgl. VwGH vom 26. Juni 2019, Ra 2019/04/0036, u.a.).

Für den Beschwerdeführer ist hinsichtlich der Spruchpunkte 1., 3. und 4. eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof gesetzlich ausgeschlossen, da eine Revision wegen Verletzung in Rechten (Art. 133 Abs. 6 Z 1 B-VG) jedenfalls unzulässig ist, wenn – wie in der vorliegenden Sache – eine Geldstrafe von (nur je) bis 750 Euro und keine Freiheitsstrafe verhängt werden durfte und eine Geldstrafe (nur je) bis 400 Euro verhängt wurde.

### **Schlagworte**

Verkehrsrecht; Straßenverkehr; Verwaltungsstrafe; Rechtsfahrgebot; Sperrlinie;

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

ECLI:AT:LVWGNI:2022:LVwG.S.2725.001.2022

### **Zuletzt aktualisiert am**

10.02.2023

**Quelle:** Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwg Niederösterreich, <http://www.lvwg.noe.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)