

TE Lvwg Erkenntnis 2022/7/8 LVwG-S-1644/001-2021

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 08.07.2022

Entscheidungsdatum

08.07.2022

Norm

StVO 1960 §43 Abs1

StVO 1960 §52 lit a Z10a

1. StVO 1960 § 43 heute
 2. StVO 1960 § 43 gültig ab 01.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
 3. StVO 1960 § 43 gültig von 01.10.2022 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
 4. StVO 1960 § 43 gültig von 01.09.2019 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2019
 5. StVO 1960 § 43 gültig von 13.07.2018 bis 31.08.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 42/2018
 6. StVO 1960 § 43 gültig von 01.01.2014 bis 12.07.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
 7. StVO 1960 § 43 gültig von 31.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
 8. StVO 1960 § 43 gültig von 31.05.2011 bis 30.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 34/2011
 9. StVO 1960 § 43 gültig von 01.07.2005 bis 30.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
 10. StVO 1960 § 43 gültig von 25.05.2002 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 11. StVO 1960 § 43 gültig von 01.10.1994 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
 12. StVO 1960 § 43 gültig von 31.07.1993 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 522/1993
 13. StVO 1960 § 43 gültig von 01.12.1989 bis 30.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 562/1989
 14. StVO 1960 § 43 gültig von 01.03.1989 bis 30.11.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
 15. StVO 1960 § 43 gültig von 01.06.1987 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 213/1987
-
1. StVO 1960 § 52 heute
 2. StVO 1960 § 52 gültig ab 01.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
 3. StVO 1960 § 52 gültig von 01.06.2019 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2019
 4. StVO 1960 § 52 gültig von 31.05.2011 bis 31.05.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 34/2011
 5. StVO 1960 § 52 gültig von 26.03.2009 bis 30.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 16/2009
 6. StVO 1960 § 52 gültig von 01.07.2005 bis 25.03.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
 7. StVO 1960 § 52 gültig von 01.07.1999 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 145/1998
 8. StVO 1960 § 52 gültig von 01.09.1998 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 145/1998
 9. StVO 1960 § 52 gültig von 01.10.1994 bis 31.08.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
 10. StVO 1960 § 52 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
 11. StVO 1960 § 52 gültig von 01.06.1987 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 213/1987

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch MMag. Dr. Michaela Lütte-Mersch als Einzelrichterin über die Beschwerde des A, ***, ***, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen vom 14. Juni 2021, Zl. ***, betreffend Bestrafung nach der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), nach öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht:

1.

Der Beschwerde wird stattgegeben, das angefochtene Straferkenntnis aufgehoben und das Verwaltungsstrafverfahren eingestellt.

2.

Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 des Bundes-Verfassungsgesetzes (B-VG) nicht zulässig. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision gemäß Artikel 133, Absatz 4, des Bundes-Verfassungsgesetzes (B-VG) nicht zulässig.

Rechtsgrundlagen:

§ 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGG Paragraph 50, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGG

§ 45 Abs. 1 Z 1 Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer eins, Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG

§ 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG

Entscheidungsgründe:

1.

Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

1.1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen (in der Folge: belangte Behörde) vom 14. Juni 2021, Zl. ***, wurde A (in der Folge: Beschwerdeführer) die folgende Verwaltungsübertretung zur Last gelegt und über ihn die folgende Verwaltungsstrafe verhängt:

„Sie haben folgende Verwaltungsübertretung begangen:

Zeit: 06.01.2021, 23:55 Uhr - 23:59 Uhr

Ort: Gemeindegebiet *** auf der Autobahn *** nächst Strkm.

Messstrecke von km *** bis ***, Fahrtrichtung *** (Section Control,

Freiland)

Fahrzeug: ***, Personenkraftwagen

Tatbeschreibung:

Die auf Grund des angebrachten Vorschriftszeichens "Geschwindigkeitsbeschränkung"

erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschritten.

80 km/h erlaubte Höchstgeschwindigkeit.

95 km/h gefahrene durchschnittliche Geschwindigkeit nach Abzug von 3 km/h

Messtoleranz.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift verletzt:

§ 52 lit.a Z.10a StVO 1960 BGBl. Nr. 159/1960 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr.Paragraph 52, Litera a, Ziffer 10 a, StVO 1960 Bundesgesetzblatt Nr. 159 aus 1960, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt römisch eins Nr.

37/2019, § 99 Abs.3 lit.a StVO 1960 BGBl. Nr. 159/1960 zuletzt geändert durch BGBl. I 37 aus 2019,, Paragraph 99, Absatz 3, Litera a, StVO 1960 Bundesgesetzblatt Nr. 159 aus 1960, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt römisch eins

Nr. 39/2013

Wegen dieser Verwaltungsübertretung wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von

falls diese uneinbringlich

ist, Ersatzfreiheitsstrafe

von

Gemäß

€ 50,00

23 Stunden

§ 99 Abs.3 lit.a StVO 1960 BGBl. Nr.Paragraph 99, Absatz 3, Litera a, StVO 1960 Bundesgesetzblatt Nr.

159/1960 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013 159 aus 1960, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 39 aus 2013,

Vorgeschriebener Kostenbeitrag gemäß § 64 Abs.2 Vorgeschriebener Kostenbeitrag gemäß Paragraph 64, Absatz 2, Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), das sind 10% der

Strafe, mindestens jedoch 10 Euro € 10,00

Gesamtbetrag: € 60,00“

Begründend ist zusammengefasst ausgeführt, dass die verordnete und kundgemachte erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h vom Beschwerdeführer um durchschnittlich 15 km/h nach Abzug von 3 km/h Messtoleranz überschritten worden sei. Dies gründe sich auf eine Zeit-Weg-Rechnung der Section Control nach zeitlicher Erfassung des Kraftfahrzeugs des Beschwerdeführers beim Einfahren in den sowie beim Ausfahren aus dem Messbereich.

2.

Zur Beschwerde:

Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 13. Juli 2021 Beschwerde. In dieser wird zunächst auf die schriftliche Stellungnahme im verwaltungsbehördlichen Verfahren vom 30. April 2021 verwiesen, wonach es im vermeintlichen Tatzeitpunkt weder Niederschläge gegeben hätte noch eine feuchte Fahrbahn vorgelegen sei. Bei der gegenständlich mittels Überkopfanzeige verordneten Geschwindigkeitsbegrenzung handle es sich um einen Fall von Verkehrsbeeinflussung iSd § 44c Abs. 1 StVO. Diese könne daher nur für eine bestimmte Straße oder Straßenstrecke im Fall besonderer Verkehrs- und Fahrbahnverhältnisse, deren Auftreten zeitlich und/oder örtlich nicht vorhersehbar sind, verordnet werden. Mangels besonderer Verkehrs- und Fahrbahnverhältnisse zum vermeintlichen Tatzeitpunkt sei die Verordnung mittels Überkopfanzeige rechtswidrig gewesen und entbehre jeglicher rechtlichen Grundlage. Überdies sei auf den überlassenen Bildern nicht ersichtlich, dass die Schaltung der Beschränkung auf 80 km/h bereits vor dem Durchfahren des KFZ des Beschwerdeführers erfolgt sei. Darüber hinaus führte der Beschwerdeführer grundrechtliche Bedenken gegen die der Geschwindigkeitsbegrenzung zugrunde liegenden Verordnung, namentlich einen Verstoß gegen das Grundrecht auf Datenschutz, ins Treffen; er regte an, die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes in einem ihn betreffenden Erkenntnisbeschwerdeverfahren (Bestrafung wegen eines ähnlichen Sachverhalts) abzuwarten. Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 13. Juli 2021 Beschwerde. In dieser wird zunächst auf die schriftliche Stellungnahme im verwaltungsbehördlichen Verfahren vom 30. April 2021 verwiesen, wonach es im vermeintlichen Tatzeitpunkt weder Niederschläge gegeben hätte noch eine feuchte Fahrbahn vorgelegen sei. Bei der gegenständlich mittels Überkopfanzeige verordneten Geschwindigkeitsbegrenzung handle es sich um einen Fall von Verkehrsbeeinflussung iSd Paragraph 44 c, Absatz eins, StVO. Diese könne daher nur für eine bestimmte Straße oder Straßenstrecke im Fall

besonderer Verkehrs- und Fahrbahnverhältnisse, deren Auftreten zeitlich und/oder örtlich nicht vorhersehbar sind, verordnet werden. Mangels besonderer Verkehrs- und Fahrbahnverhältnisse zum vermeintlichen Tatzeitpunkt sei die Verordnung mittels Überkopfanzeige rechtswidrig gewesen und entbehre jeglicher rechtlichen Grundlage. Überdies sei auf den überlassenen Bildern nicht ersichtlich, dass die Schaltung der Beschränkung auf 80 km/h bereits vor dem Durchfahren des KFZ des Beschwerdeführers erfolgt sei. Darüber hinaus führte der Beschwerdeführer grundrechtliche Bedenken gegen die der Geschwindigkeitsbegrenzung zugrunde liegenden Verordnung, namentlich einen Verstoß gegen das Grundrecht auf Datenschutz, ins Treffen; er regte an, die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes in einem ihn betreffenden Erkenntnisbeschwerdeverfahren (Bestrafung wegen eines ähnlichen Sachverhalts) abzuwarten.

Beantragt wurde die ersatzlose Behebung des angefochtenen Straferkenntnisses und die Einstellung des Verfahrens.

3.

Zum verwaltungsgerichtlichen Verfahren:

3.1. Mit E-Mail vom 19. April 2022 erstattete die ASFINAG (nach hg. Aufforderung) eine Stellungnahme und übermittelte das Schaltprotokoll vom 06. Jänner 2021 zwischen 23:55:00 und 23:59:00 Uhr, das die Schaltung der Überkopfanzeige auf 80 km/h wegen Nässe am angelasteten Tatort dokumentiert.

3.2. Mit Schreiben vom 11. Mai 2022 teilte die belangte Behörde mit, dass mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 18. März 2022, Zl. *** Punkt A) 3. der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 06. November 2006, Z: ***, aufgehoben worden sei. In einem legte die belangte Behörde das bezeichnete Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes und die bezeichnete Verordnung vor.

3.3. Die Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG) übermittelte dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (nach hg. Aufforderung) ein mit 31. Mai 2022 datiertes meteorologisches (Kurz-) Gutachten betreffend die Wetterverhältnisse am 06. Jänner 2021 von 23:45 Uhr bis 07. Jänner 2021 00:36 Uhr, auf der Autobahn ***, Strkm *** bis ***.

3.4. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich führte am 21. Juni 2022 eine öffentliche mündliche Verhandlung in Abwesenheit des Beschwerdeführers und eines Vertreters der belangten Behörde durch. In der Verhandlung wurde Beweis erhoben durch die Verlesung des Verwaltungsstrafaktes der belangten Behörde, des Gerichtsaktes sowie durch die Einvernahme eines Verkehrstechnikers der ASFINAG als informierten Vertreter.

4.

Feststellungen und Beweiswürdigung:

4.1. Der Beschwerdeführer lenkte am 06. Jänner 2021 von 23:55 Uhr bis 23:59 Uhr im Gemeindegebiet *** auf der Autobahn *** nächst Strkm. ***, Messstrecke von km *** bis ***, Fahrtrichtung *** (Section Control, Freiland), den Personenkraftwagen mit dem Kennzeichen ***, wobei die durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit 95 km/h nach Abzug von 3 km/h Messtoleranz betrug.

Beweiswürdigung:

Die Feststellungen waren aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erläuterten Aktenlage zu treffen. Seitens des Beschwerdeführers wurde zu keinem Zeitpunkt bestritten, dass er das Fahrzeug an der angelasteten Örtlichkeit und Zeit gelenkt hat und die gefahrene Geschwindigkeit 95 km/h betrug. Die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit von 95 km/h ergibt sich überdies schlüssig und nachvollziehbar aus den im Akt befindlichen Radarfotos bzw. den darunter befindlichen Auswertungen. Auch wies das Messgerät zum Tatzeitpunkt eine gültige Eichung auf und sind in den vorhandenen Auswertungen des geeichten Messgerätes keine Hinweise auf eine fehlerhafte Messung vorhanden.

4.2. Das Schaltbild des elektronischen Überkopfanzeigers zeigte eine Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) von 80 km/h samt dem Gefahrenzeichen Schleuderfahr und dem wörtlichen Hinweis „Nässe“ an. Die Einstellung dieses Schaltbildes erfolgte computergesteuert selbsttätig im Zeitraum von 23:45 Uhr (06. Jänner 2021) bis 00:36 (07. Jänner 2021).

Zur Beurteilung des Fahrbahnzustands „nasse Fahrbahn“ erfolgte die Messung der Wasserfilmdicke auf der Fahrbahn im gegenständlichen Streckenabschnitt durch Umfelddatenerfassungspunkte (UDE) an vier Standorten, wobei an

jedem Standort zwei Wasserfilmdickesensoren (einer je Fahrstreifen) im Boden verbaut sind (diese weisen einen Durchmesser von ca. 10 bis 15 cm auf). Die Wasserfilmdickesensoren messen kontinuierlich die am Boden allenfalls vorhandene Nässe und werden diese Informationen minütlich an das Verkehrsmanagement- und Informationssystem (VMIS) der ASFINAG übermittelt. Im betreffenden Streckenabschnitt ist der Schwellenwert der Wasserfilmdickesensoren mit 0,03 mm festgelegt. Erkennt das VMIS, dass von einem der acht im Boden verbauten Wasserfilmdickesensoren ein höherer Wert als 0,03 mm gemessen wird, erfolgt die Schaltung der Überkopfanzeige auf die Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h, verbunden mit der Einblendung des Gefahrenzeichens Schleudergefahr und dem Hinweis „Nässe“.

Im angelasteten Tatzeitraum, nämlich am 06. Jänner 2021 von 23:55 Uhr bis 23:59 Uhr, wies einer der acht im Boden verbauten Wasserfilmdickesensoren, nämlich einer der beiden bei km *** jeweils auf den beiden Fahrstreifen verbauten Sensoren, einen höheren Wert als 0,03 mm Wasserdicke aus; die gemessenen Werte dieses Sensors betrugen in den Messminuten zwischen 23:55 Uhr und 23:59 Uhr 0,04 mm, 0,05 mm und 0,06 mm.

Beweiswürdigung:

Die Feststellungen, dass das Schaltbild im Zeitraum von 23:45 Uhr (06. Jänner 2021) bis 00:36 Uhr (07. Jänner 2021) angezeigt wurde, ergibt sich aus der nachvollziehbaren Stellungnahme der ASFINAG vom 19. April 2022 im Einklang mit den Ausführungen des einvernommenen Verkehrstechnikers in der öffentlichen mündlichen Verhandlung. Darüber hinaus schilderte der Verkehrstechniker die technische Einrichtung des VMIS umfassend und erläuterte die technischen Rahmenbedingungen für die Messung des Fahrbahnzustands „nasse Fahrbahn“ durch die im Boden verbauten Wasserfilmdickesensoren schlüssig und nachvollziehbar. Für den vorliegenden Fall wurde von diesem eindeutig und nachvollziehbar im Hinblick auf die im VMIS ausgewiesenen Daten dargelegt, dass nur einer der acht im Boden verbauten Sensoren eine Schwellenwertüberschreitung von 0,03 mm eingemeldet hat, die sodann zur Anzeige der Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h führte.

4.3. Im Zeitraum von 23:45 Uhr (06. Jänner 2021) bis 00:36 (07. Jänner 2021) fiel im Bereich der Autobahn ***, Strkm *** bis ***, kein Niederschlag, der Wind wehte schwach mit einer mittleren Windgeschwindigkeit von 5 km/h, wobei die Windspitzen 10 km/h erreichten; die Lufttemperatur lag am 06. Jänner 2021 zwischen 23:55 Uhr und 23:59 Uhr bei ca. 2,5°C; auf nicht verbauten und nicht betreuten Flächen lag eine geschlossene Schneedecke mit einer Höhe von rund 5 cm.

Beweiswürdigung:

Diesen Feststellungen liegen die nachvollziehbaren und schlüssigen Ausführungen im meteorologischen (Kurz-) Gutachten der ZAMG zugrunde, welche überdies auch im Einklang mit dem Beschwerdevorbringen stehen.

4.4. Es kann nicht festgestellt werden, dass die gesamte Fahrbahn (bestehend aus zwei Fahrstreifen) auf der Autobahn *** nächst Strkm. ***, Messstrecke von km *** bis ***, Fahrtrichtung ***, im angelasteten Tatzeitraum mit einem (zumindest) dünnen Wasserfilm überzogen war.

Beweiswürdigung:

Der einvernommene Verkehrstechniker legte in der öffentlichen mündlichen Verhandlung umfassend und schlüssig im Hinblick auf die VMIS erfassten Daten dar, dass im Zeitraum von 23:55 Uhr bis 23:59 Uhr nur einer der insgesamt acht in der Fahrbahn verbauten Sensoren eine Überschreitung des Schwellenwertes von 0,03 mm – und dies auch bloß geringfügig – ausgewiesen hat. Eine (geringe) Messwertüberschreitung wurde daher nur an einem UDE-Standort von einem der dort je Fahrstreifen verbauten Sensoren gemessen (darüber hinaus führte der Verkehrstechniker aus, dass auch im gesamten Zeitraum der Schaltung von

23:45 Uhr (06. Jänner 2021) bis 00:36 Uhr (07. Jänner 2021) nur zwei Sensoren der insgesamt acht Sensoren eine Messwertüberschreitung ausgewiesen haben). Die Messungen der ASINFAG lassen daher keine Feststellung dahingehend zu, dass eine Benetzung der gesamten Fahrbahn mit Wasser im bezeichneten Streckenabschnitt vorgelegen hat. Dies wird insbesondere auch durch die Ausführungen des Verkehrstechnikers in der öffentlichen mündlichen Verhandlung deutlich, wonach es im vorliegenden Fall durchaus auffällig sei, dass nur einer der insgesamt acht Sensoren und somit auch nur einer der an einem UDE-Standort je Fahrstreifen verbauten Sensoren eine Messwertüberschreitung ausgewiesen hat; dies könnte – so der Verkehrstechniker – etwa durch Schmelzwasser oder eine auf dem Messpunkt/Sensor befindliche Salzschrift erklärbar sein. Darüber hinaus führte der Verkehrstechniker

aus, dass derzeit von der ASFINAG ein Gutachten zur Neubewertung des Schwellenwertes von 0,03 mm in Auftrag gegeben sei; dies vor dem Hintergrund, dass der mit 0,03 mm festgesetzte Schwellenwert für das Nichtvorliegen einer „nassen Fahrbahn“ vergleichsweise niedrig sei und sich nunmehr aufgrund von Generalsanierungsarbeiten die Straßenverhältnisse im bezeichneten Autobahnabschnitt geändert haben. Auch vor diesem Hintergrund sowie aufgrund des festgestellten fehlenden Niederschlags im gegenwertigen Zeitraum kann im vorliegenden Fall nicht mit der für ein Verwaltungsstrafverfahren notwendigen Sicherheit gesagt werden, dass die gesamte Fahrbahn mit einer (zumindest) dünnen Wasserschicht überzogen gewesen ist. Der einvernommene Verkehrstechniker legte in der öffentlichen mündlichen Verhandlung umfassend und schlüssig im Hinblick auf die VMIS erfassten Daten dar, dass im Zeitraum von 23:55 Uhr bis 23:59 Uhr nur einer der insgesamt acht in der Fahrbahn verbauten Sensoren eine Überschreitung des Schwellenwertes von 0,03 mm – und dies auch bloß geringfügig – ausgewiesen hat. Eine (geringe) Messwertüberschreitung wurde daher nur an einem UDE-Standort von einem der dort je Fahrstreifen verbauten Sensoren gemessen (darüber hinaus führte der Verkehrstechniker aus, dass auch im gesamten Zeitraum der Schaltung von , 23:45 Uhr (06. Jänner 2021) bis 00:36 Uhr (07. Jänner 2021) nur zwei Sensoren der insgesamt acht Sensoren eine Messwertüberschreitung ausgewiesen haben). Die Messungen der ASINFAG lassen daher keine Feststellung dahingehend zu, dass eine Benetzung der gesamten Fahrbahn mit Wasser im bezeichneten Streckenabschnitt vorgelegen hat. Dies wird insbesondere auch durch die Ausführungen des Verkehrstechnikers in der öffentlichen mündlichen Verhandlung deutlich, wonach es im vorliegenden Fall durchaus auffällig sei, dass nur einer der insgesamt acht Sensoren und somit auch nur einer der an einem UDE-Standort je Fahrstreifen verbauten Sensoren eine Messwertüberschreitung ausgewiesen hat; dies könnte – so der Verkehrstechniker – etwa durch Schmelzwasser oder eine auf dem Messpunkt/Sensor befindliche Salzschrift erklärbar sein. Darüber hinaus führte der Verkehrstechniker aus, dass derzeit von der ASFINAG ein Gutachten zur Neubewertung des Schwellenwertes von 0,03 mm in Auftrag gegeben sei; dies vor dem Hintergrund, dass der mit 0,03 mm festgesetzte Schwellenwert für das Nichtvorliegen einer „nassen Fahrbahn“ vergleichsweise niedrig sei und sich nunmehr aufgrund von Generalsanierungsarbeiten die Straßenverhältnisse im bezeichneten Autobahnabschnitt geändert haben. Auch vor diesem Hintergrund sowie aufgrund des festgestellten fehlenden Niederschlags im gegenwertigen Zeitraum kann im vorliegenden Fall nicht mit der für ein Verwaltungsstrafverfahren notwendigen Sicherheit gesagt werden, dass die gesamte Fahrbahn mit einer (zumindest) dünnen Wasserschicht überzogen gewesen ist.

5.

Rechtslage:

5.1. Die hier maßgeblichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960, idFBGBl. I Nr. 161/2020 (Letztfassung des Gesetzes zum angelasteten Tatzeitpunkt) lauten: 5.1. Die hier maßgeblichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 161 aus 2020, (Letztfassung des Gesetzes zum angelasteten Tatzeitpunkt) lauten:

„§ 43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise.

(1) Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung

a) wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, die zum Schutze der Straßenbenützer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen;

b) wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegendenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert,

1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen, zu erlassen,

2. den Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen; [...]“

„§ 44. Kundmachung der Verordnungen.

(1) Die im § 43 bezeichneten Verordnungen sind, sofern sich aus den folgenden Absätzen nichts anderes ergibt, durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft. Der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung ist in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG) festzuhalten. Parteien im Sinne des § 8 AVG ist die Einsicht in einen solchen Aktenvermerk und die Abschriftnahme zu gestatten. Als Straßenverkehrszeichen zur Kundmachung von im § 43 bezeichneten Verordnungen kommen die Vorschriftenzeichen sowie die Hinweiszeichen „Autobahn“, „Ende der Autobahn“, „Autostraße“, „Ende der Autostraße“, „Einbahnstraße“, „Ortstafel“, „Ortsende“, „Internationaler Hauptverkehrsweg“, „Straße mit Vorrang“, „Straße ohne Vorrang“, „Straße für Omnibusse“ und „Fahrstreifen für Omnibusse“ in Betracht. Als Bodenmarkierungen zur Kundmachung von im § 43 bezeichneten Verordnungen kommen Markierungen, die ein Verbot oder Gebot bedeuten, wie etwa Sperrlinien, Haltelinien vor Kreuzungen, Richtungspfeile, Sperrflächen, Zickzacklinien, Schutzwegmarkierungen oder Radfahrerüberfahrtmarkierungen in Betracht.

(1) Die im Paragraph 43, bezeichneten Verordnungen sind, sofern sich aus den folgenden Absätzen nichts anderes ergibt, durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft. Der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung ist in einem Aktenvermerk (Paragraph 16, AVG) festzuhalten. Parteien im Sinne des Paragraph 8, AVG ist die Einsicht in einen solchen Aktenvermerk und die Abschriftnahme zu gestatten. Als Straßenverkehrszeichen zur Kundmachung von im Paragraph 43, bezeichneten Verordnungen kommen die Vorschriftenzeichen sowie die Hinweiszeichen „Autobahn“, „Ende der Autobahn“, „Autostraße“, „Ende der Autostraße“, „Einbahnstraße“, „Ortstafel“, „Ortsende“, „Internationaler Hauptverkehrsweg“, „Straße mit Vorrang“, „Straße ohne Vorrang“, „Straße für Omnibusse“ und „Fahrstreifen für Omnibusse“ in Betracht. Als Bodenmarkierungen zur Kundmachung von im Paragraph 43, bezeichneten Verordnungen kommen Markierungen, die ein Verbot oder Gebot bedeuten, wie etwa Sperrlinien, Haltelinien vor Kreuzungen, Richtungspfeile, Sperrflächen, Zickzacklinien, Schutzwegmarkierungen oder Radfahrerüberfahrtmarkierungen in Betracht.

(1a) Werden Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrserleichterungen für den Fall zeitlich nicht vorherbestimmbarer Verkehrsbedingungen (wie etwa Regen, Schneefall, besondere Verkehrsdichte) verordnet und erfolgt die Kundmachung dieser Verordnung im Rahmen eines Systems, das selbsttätig bei Eintritt und für die Dauer dieser Verkehrsbedingungen die entsprechenden Straßenverkehrszeichen anzeigt (Verkehrsbeeinflussungssystem), so kann der in Abs. 1 genannte Aktenvermerk entfallen. In diesem Fall ist jedoch sicherzustellen, dass der Inhalt, der Zeitpunkt und die Dauer der Anzeige selbsttätig durch das System aufgezeichnet werden; diese Aufzeichnungen sind entweder in elektronisch lesbarer Form zu speichern oder in Form von Ausdrucken aufzubewahren. Parteien im Sinne des § 8 AVG ist auf Verlangen ein Ausdruck der Aufzeichnungen oder eine Kopie des Ausdrucks auszufolgen. [...](1a) Werden Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrserleichterungen für den Fall zeitlich nicht vorherbestimmbarer Verkehrsbedingungen (wie etwa Regen, Schneefall, besondere Verkehrsdichte) verordnet und erfolgt die Kundmachung dieser Verordnung im Rahmen eines Systems, das selbsttätig bei Eintritt und für die Dauer dieser Verkehrsbedingungen die entsprechenden Straßenverkehrszeichen anzeigt (Verkehrsbeeinflussungssystem), so kann der in Absatz eins, genannte Aktenvermerk entfallen. In diesem Fall ist jedoch sicherzustellen, dass der Inhalt, der Zeitpunkt und die Dauer der Anzeige selbsttätig durch das System aufgezeichnet werden; diese Aufzeichnungen sind entweder in elektronisch lesbarer Form zu speichern oder in Form von Ausdrucken aufzubewahren. Parteien im Sinne des Paragraph 8, AVG ist auf Verlangen ein Ausdruck der Aufzeichnungen oder eine Kopie des Ausdrucks auszufolgen. [...]

„§ 52. Die Vorschriftenzeichen

Die Vorschriftenzeichen sind

- a) Verbots- oder Beschränkungszeichen,
- b) Gebotszeichen oder
- c) Vorrangzeichen.
- a) Verbots- oder Beschränkungszeichen

[...]

10a. „GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG (ERLAUBTE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT)“

[Abweichend vom Original – Bild nicht wiedergegeben]

„...“

...“

Dieses Zeichen zeigt an, dass das Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit, die als Stundenkilometeranzahl im Zeichen angegeben ist, ab dem Standort des Zeichens verboten ist. Ob und in welcher Entfernung es vor schienengleichen Eisenbahnübergängen anzubringen ist, ergibt sich aus den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.“

„§ 99. Strafbestimmungen.

[...]

(3) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Wochen, zu bestrafen,

a) 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, a) 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 Absatz eins, eins a, eins b, 2, 2 a, 2 b, 2 c, 2 d, 2 e, oder 4 zu bestrafen ist,

[...]“

5.2. Die hier maßgebliche Verordnung des (ehemaligen) Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 06. November 2006, Zl. *** lautet:

„***, Richtungsfahrbahn *** km *** bis km ***, Geschwindigkeitsbegrenzung aus Sicherheitsgründen, statische Verkehrszeichen und Wechselverkehrszeichenanlage

Auf Grund § 43 Abs. 1 StVO 1960, BGBl. Nr. 159, in der derzeit gültigen Fassung, wird verordnet: Auf Grund Paragraph 43, Absatz eins, StVO 1960, Bundesgesetzblatt Nr. 159, in der derzeit gültigen Fassung, wird verordnet:

A) Aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs, insbesondere zur Hintanhaltung von Unfallgefahren, wird auf der Richtungsfahrbahn *** der *** für den Fall von nasser Fahrbahn oder von Schneelage oder Eisbildung:

1. ...

2. ...

3. im Bereich von km *** bis km *** die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h beschränkt.

Diese Verordnung ist gemäß § 44 StVO 1960 durch die entsprechenden Straßenverkehrszeichen kundzumachen [...].“ Diese Verordnung ist gemäß Paragraph 44, StVO 1960 durch die entsprechenden Straßenverkehrszeichen kundzumachen [...].“

5.3. Die hier maßgebliche Bestimmung des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG) lautet:

„§ 45. (1) Die Behörde hat von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens abzusehen und die Einstellung zu verfügen, wenn

1. die dem Beschuldigten zur Last gelegte Tat nicht erwiesen werden kann oder keine Verwaltungsübertretung bildet;
2. der Beschuldigte die ihm zur Last gelegte Verwaltungsübertretung nicht begangen hat oder Umstände vorliegen, die die Strafbarkeit aufheben oder ausschließen;
3. Umstände vorliegen, die die Verfolgung ausschließen;
4. die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind;
5. die Strafverfolgung nicht möglich ist;

6. die Strafverfolgung einen Aufwand verursachen würde, der gemessen an der Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und der Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat unverhältnismäßig wäre.

Anstatt die Einstellung zu verfügen, kann die Behörde dem Beschuldigten im Fall der Z 4 unter Hinweis auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens mit Bescheid eine Ermahnung erteilen, wenn dies geboten erscheint, um ihn von der Begehung strafbarer Handlungen gleicher Art abzuhalten. [...]“Anstatt die Einstellung zu verfügen, kann die Behörde dem Beschuldigten im Fall der Ziffer 4, unter Hinweis auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens mit Bescheid eine Ermahnung erteilen, wenn dies geboten erscheint, um ihn von der Begehung strafbarer Handlungen gleicher Art abzuhalten. [...]“

6.

Erwägungen:

6.1. Die Beschwerde ist im Ergebnis begründet.

6.2. Gemäß § 43 Abs. 1 StVO hat die Behörde für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken mittels Verordnung, die zum Schutze der Straßenbenützer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen, wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Derartige Verordnungen sind mit Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft (§ 44 Abs 1 StVO). Eine rechtmäßige Kundmachung kann aber auch mittels Verkehrsbeeinflussungssystem erfolgen, weil mit Anwendung des § 44 Abs. 1a StVO nicht nur ein Entfall des Aktenvermerks einhergeht, sondern eine weitere Art der Kundmachung geschaffen wird (vgl. VwGH 25.06.2014, 2013/07/0294).

6.2. Gemäß Paragraph 43, Absatz eins, StVO hat die Behörde für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken mittels Verordnung, die zum Schutze der Straßenbenützer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen, wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Derartige Verordnungen sind mit Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft (Paragraph 44, Absatz eins, StVO). Eine rechtmäßige Kundmachung kann aber auch mittels Verkehrsbeeinflussungssystem erfolgen, weil mit Anwendung des Paragraph 44, Absatz eins a, StVO nicht nur ein Entfall des Aktenvermerks einhergeht, sondern eine weitere Art der Kundmachung geschaffen wird vergleiche VwGH 25.06.2014, 2013/07/0294).

6.3. Der gegenständliche Streckenabschnitt unterlag im angelasteten Tatzeitpunkt einer Verkehrsbeschränkung, welche mittels Anzeige eines Vorschriftszeichens gemäß § 52 Z 10a StVO (erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h) auf dem elektronischen Überkopfwegweiser ausgewiesen wurde. Dieser Verkehrsbeschränkung lag Punkt A) 3. der Verordnung des (ehemaligen) Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 06. November 2006, Zl. ***, zugrunde.

6.3. Der gegenständliche Streckenabschnitt unterlag im angelasteten Tatzeitpunkt einer Verkehrsbeschränkung, welche mittels Anzeige eines Vorschriftszeichens gemäß Paragraph 52, Ziffer 10 a, StVO (erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h) auf dem elektronischen Überkopfwegweiser ausgewiesen wurde. Dieser Verkehrsbeschränkung lag Punkt A) 3. der Verordnung des (ehemaligen) Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 06. November 2006, Zl. ***, zugrunde.

Punkt A)3. dieser Verordnung wurde mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 18. März 2022, *** als gesetzwidrig aufgehoben. Gemäß Art. 139 Abs. 6 B-VG sind, sofern eine Verordnung wegen Gesetzwidrigkeit aufgehoben wurde, alle Gerichte und Verwaltungsbehörden an den Spruch des Verfassungsgerichtshofes gebunden. Auf die vor der Aufhebung verwirklichten Tatbestände mit Ausnahme des Anlassfalls ist die Verordnung jedoch weiterhin anzuwenden, sofern der Verfassungsgerichtshof nicht in seinem aufhebenden Erkenntnis anderes ausspricht („Erweiterung der Anlassfallwirkung“). Der Verfassungsgerichtshof sprach in seinem Erkenntnis vom 18. März 2022 eine erweiterte Anlassfallwirkung nicht aus. Auch stellt das beim Landesverwaltungsgericht Niederösterreich anhängige Verfahren – entgegen dem Vorbringen des Beschwerdeführers in seiner Abwesenheitsmittelung betreffend die Verhandlung – keinen „Quasi-Anlassfall“ dar, weil eine solche Qualifikation nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes eine Anhängigkeit eines Verfahrens bei diesem (und nicht etwa bei einem VwG) voraussetzt (vgl. etwa VfGH 29.06.2011, B308/11; VfSlg. 10.616/1985; VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120). Punkt A)3. dieser Verordnung ist daher auf gegenständlichen – in der Vergangenheit vor der Aufhebung

liegenden – Sachverhalt weiterhin anzuwenden (vgl. Art. 139 Abs. 6 B-VG). Punkt A)3. dieser Verordnung ist „immunisiert“ und kommt die neuerliche Einleitung eines Verordnungsprüfungsverfahrens – etwa aufgrund anderer Bedenken – nicht in Betracht (vgl. VwGH 24.06.2021, Ro 2021/09/0004). Punkt A)3. dieser Verordnung wurde mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 18. März 2022, *** als gesetzwidrig aufgehoben. Gemäß Artikel 139, Absatz 6, B-VG sind, sofern eine Verordnung wegen Gesetzwidrigkeit aufgehoben wurde, alle Gerichte und Verwaltungsbehörden an den Spruch des Verfassungsgerichtshofes gebunden. Auf die vor der Aufhebung verwirklichten Tatbestände mit Ausnahme des Anlassfalls ist die Verordnung jedoch weiterhin anzuwenden, sofern der Verfassungsgerichtshof nicht in seinem aufhebenden Erkenntnis anderes ausspricht („Erweiterung der Anlassfallwirkung“). Der Verfassungsgerichtshof sprach in seinem Erkenntnis vom 18. März 2022 eine erweiterte Anlassfallwirkung nicht aus. Auch stellt das beim Landesverwaltungsgericht Niederösterreich anhängige Verfahren – entgegen dem Vorbringen des Beschwerdeführers in seiner Abwesenheitsmittelung betreffend die Verhandlung – keinen „Quasi-Anlassfall“ dar, weil eine solche Qualifikation nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes eine Anhängigkeit eines Verfahrens bei diesem (und nicht etwa bei einem VwG) voraussetzt (vergleiche etwa VfGH 29.06.2011, B308/11; VfSlg. 10.616 aus 1985; VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120). Punkt A)3. dieser Verordnung ist daher auf gegenständlichen – in der Vergangenheit vor der Aufhebung liegenden – Sachverhalt weiterhin anzuwenden (vergleiche Artikel 139, Absatz 6, B-VG). Punkt A)3. dieser Verordnung ist „immunisiert“ und kommt die neuerliche Einleitung eines Verordnungsprüfungsverfahrens – etwa aufgrund anderer Bedenken – nicht in Betracht (vergleiche VwGH 24.06.2021, Ro 2021/09/0004).

Gemäß Punkt A)3 der Verordnung ist für den bezeichneten Streckenabschnitt die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für den Fall von nasser Fahrbahn (oder von Schneelage oder Eisbildung) vorgesehen. Das Vorliegen einer dieser Voraussetzungen, wie etwa einer „nassen Fahrbahn“, ist sohin eine notwendige Bedingung für die Eröffnung des sachlichen Geltungsbereichs dieser Verordnung und für die Strafbarkeit der angelasteten Verwaltungsübertretung. Gemäß dem Schaltbild auf dem Überkopfanzeiger soll „Nässe“ vorgelegen haben.

6.4. Im Hinblick auf die oben getroffenen Feststellungen ist im vorliegenden Fall der Tatbestand einer „nassen Fahrbahn“ für die Eröffnung des sachlichen Geltungsbereichs der bezeichneten Verordnung nicht erfüllt.

Weder der StVO (noch etwa einem anderen Materiengesetz) ist eine Legaldefinition des Begriffs „nasse Fahrbahn“ oder des Wortes „nass“ zu entnehmen. In Bezugnahme auf den allgemeinen Sprachgebrauch wird unter dem Begriff „nass“ „von Feuchtigkeit, besonders Wasser, durchtränkt oder von außen, an der Oberfläche damit benetzt, bedeckt“ verstanden (vgl. Duden, ***). Zur Abgrenzung dazu wird etwa unter dem Begriff „feucht“ „mit Wasser o. Ä. geringfügig durchtränkt oder bedeckt; ein wenig nass“ verstanden; der Begriff „trocken“ bedeutet nach dem allgemeinen Sprachgebrauch „nicht von Feuchtigkeit (besonders Wasser) durchdrungen oder von außen, an der Oberfläche damit benetzt, bedeckt; frei von Feuchtigkeit, Nässe“ verstanden (vgl. Duden, ***; ***). Nach dem so verstandenen Wortsinn kommt es folglich für das Vorliegen einer „nassen“ Fahrbahn darauf an, dass sich auf der Oberfläche der Fahrbahn erkennbar, wenn auch nur eine dünne, Wasserschicht gebildet hat, sohin die gesamte Fahrbahn mit einem Wasserfilm überzogen ist (vgl. hierzu auch die in der deutschen Rechtsprechung vorgenommene Wortsinninterpretation zum Vorliegen einer „nassen Fahrbahn“, BGH 20.12.1977, AZ: 4 StR 560/77). Weder der StVO (noch etwa einem anderen Materiengesetz) ist eine Legaldefinition des Begriffs „nasse Fahrbahn“ oder des Wortes „nass“ zu entnehmen. In Bezugnahme auf den allgemeinen Sprachgebrauch wird unter dem Begriff „nass“ „von Feuchtigkeit, besonders Wasser, durchtränkt oder von außen, an der Oberfläche damit benetzt, bedeckt“ verstanden (vergleiche Duden, ***). Zur Abgrenzung dazu wird etwa unter dem Begriff „feucht“ „mit Wasser o. Ä. geringfügig durchtränkt oder bedeckt; ein wenig nass“ verstanden; der Begriff „trocken“ bedeutet nach dem allgemeinen Sprachgebrauch „nicht von Feuchtigkeit (besonders Wasser) durchdrungen oder von außen, an der Oberfläche damit benetzt, bedeckt; frei von Feuchtigkeit, Nässe“ verstanden (vergleiche Duden, ***; ***). Nach dem so verstandenen Wortsinn kommt es folglich für das Vorliegen einer „nassen“ Fahrbahn darauf an, dass sich auf der Oberfläche der Fahrbahn erkennbar, wenn auch nur eine dünne, Wasserschicht gebildet hat, sohin die gesamte Fahrbahn mit einem Wasserfilm überzogen ist (vergleiche hierzu auch die in der deutschen Rechtsprechung vorgenommene Wortsinninterpretation zum Vorliegen einer „nassen Fahrbahn“, BGH 20.12.1977, AZ: 4 StR 560/77).

Dies ist im Hinblick auf die oben getroffenen Feststellungen, wonach ein Überzug der gesamten Fahrbahn (mit zwei Fahrstreifen) mit einem (zumindest) dünnen Wasserfilm gerade nicht festgestellt werden konnte, nicht der Fall. Eine Eröffnung des Geltungsbereiches von Punkt A)3. der Verordnung und damit das für die Strafbarkeit der angelasteten

der Geschwindigkeitsüberschreitung maßgebliche Kriterium „nasse Fahrbahn“ ist sohin nicht erweislich.

6.5. Der Beschwerde war sohin stattzugeben, das Straferkenntnis aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen.

7.

Zur Unzulässigkeit der Revision:

Die Revision ist nicht zulässig, da keine Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung vorliegt, insbesondere weil die Entscheidung nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht und sich insbesondere auf den eindeutigen und klaren Wortlaut der hier anzuwendenden Bestimmungen, insbesondere auch des Punktes A)3. der Verordnung des (ehemaligen) Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 06. November 2006, Zl. ***, stützen kann.

Schlagworte

Verkehrsrecht; Straßenverkehr; Verwaltungsstrafe; Section Control; Höchstgeschwindigkeit; Fahrbahn;

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGNI:2022:LVwG.S.1644.001.2021

Zuletzt aktualisiert am

03.08.2022

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at