

TE Uvs Bescheid 2009/5/29 03/P/11/2247/2008

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 29.05.2009

Index

90/01 Straßenverkehrsordnung
90/02 Führerscheinggesetz
40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

StVO §20 Abs2

FSG §26 Abs3

AVG §76 Abs1

VStG §64 Abs3

1. FSG § 26 heute
2. FSG § 26 gültig ab 01.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 18/2026
3. FSG § 26 gültig von 24.04.2026 bis 31.08.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
4. FSG § 26 gültig von 01.09.2021 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 154/2021
5. FSG § 26 gültig von 28.07.2021 bis 31.08.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 154/2021
6. FSG § 26 gültig von 01.09.2017 bis 27.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 15/2017
7. FSG § 26 gültig von 01.10.2015 bis 31.08.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 74/2015
8. FSG § 26 gültig von 30.07.2011 bis 30.09.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 61/2011
9. FSG § 26 gültig von 01.01.2011 bis 29.07.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2010
10. FSG § 26 gültig von 01.09.2009 bis 31.12.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 93/2009
11. FSG § 26 gültig von 01.07.2005 bis 31.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 15/2005
12. FSG § 26 gültig von 01.10.2002 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 81/2002
13. FSG § 26 gültig von 22.07.1998 bis 30.09.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/1998
14. FSG § 26 gültig von 06.01.1998 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/1998
15. FSG § 26 gültig von 01.11.1997 bis 05.01.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/1998
16. FSG § 26 gültig von 01.11.1997 bis 31.10.1997
1. AVG § 76 heute
2. AVG § 76 gültig ab 01.01.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2025
3. AVG § 76 gültig von 01.01.2002 bis 31.12.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2001
4. AVG § 76 gültig von 01.01.2002 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
5. AVG § 76 gültig von 01.01.2002 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/1999
6. AVG § 76 gültig von 18.08.1999 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/1999
7. AVG § 76 gültig von 01.01.1999 bis 17.08.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998

8. AVG § 76 gültig von 01.07.1998 bis 31.12.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
9. AVG § 76 gültig von 01.07.1998 bis 30.06.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
10. AVG § 76 gültig von 01.07.1995 bis 30.06.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
11. AVG § 76 gültig von 01.02.1991 bis 30.06.1995
1. VStG § 64 heute
2. VStG § 64 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
3. VStG § 64 gültig von 15.08.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
4. VStG § 64 gültig von 01.01.2014 bis 14.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
5. VStG § 64 gültig von 01.07.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
6. VStG § 64 gültig von 01.03.2013 bis 30.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
7. VStG § 64 gültig von 01.01.2002 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2001
8. VStG § 64 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.2001

Betreff

Bestätigung des Schuldspruches: Geschwindigkeitsüberschreitung, gefahrene 115 km/h im Ortsgebiet

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien hat durch sein Mitglied Dr. Leitner über die Berufung des Herr Gerhard G., vertreten durch Rechtsanwalt, gegen das Straferkenntnis der Bundespolizeidirektion Wien, Polizeikommissariat Meidling, vom 29.02.2008, S 126945-MI/07, wegen Übertretung des § 20 Abs 2 StVO 1960, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 12.9.2008, 15.10.2009 und am 7.5.2009 entschieden und am 7.5.2009 mündlich verkündet: Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien hat durch sein Mitglied Dr. Leitner über die Berufung des Herr Gerhard G., vertreten durch Rechtsanwalt, gegen das Straferkenntnis der Bundespolizeidirektion Wien, Polizeikommissariat Meidling, vom 29.02.2008, S 126945-MI/07, wegen Übertretung des Paragraph 20, Absatz 2, StVO 1960, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 12.9.2008, 15.10.2009 und am 7.5.2009 entschieden und am 7.5.2009 mündlich verkündet:

Gemäß § 66 Abs 4 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG wird der Berufung keine Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis wird mit der Maßgabe bestätigt, dass der Spruch zu lauten hat: Gemäß Paragraph 66, Absatz 4, des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG wird der Berufung keine Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis wird mit der Maßgabe bestätigt, dass der Spruch zu lauten hat:

Im letzten Halbsatz ist anzufügen: „weil die Geschwindigkeit 115 km/h betrug, unbereinigter Wert, von dem die Messtoleranz von 3 % in Abzug zu bringen ist, wobei die Überschreitung mit einem Messgerät der Type Laser LTI 20.20 TS/KM-E festgestellt wurde.“

Gemäß § 64 Abs 1 und 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG wird dem Berufungswerber ein Beitrag von EUR 70,-- (d.s. 20 % der verhängten Strafe) zu den Kosten des Berufungsverfahrens auferlegt. Der Berufungswerber hat gemäß § 64 Abs 3 VStG die mit € 604.- bestimmten Barauslagen für das beantragte Erstgutachten zu ersetzen. Gemäß Paragraph 64, Absatz eins und 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG wird dem Berufungswerber ein Beitrag von EUR 70,-- (d.s. 20 % der verhängten Strafe) zu den Kosten des Berufungsverfahrens auferlegt. Der Berufungswerber hat gemäß Paragraph 64, Absatz 3, VStG die mit € 604.- bestimmten Barauslagen für das beantragte Erstgutachten zu ersetzen.

Text

1.] Mit angefochtenem Straferkenntnis wurde der Berufungswerber (BW) für schuldig erkannt, er habe am 28.9.2006 um ca. 00.08 Uhr in Wien, E-Straße Fahrtrichtung F-Gasse als Lenker des Kfz PKW mit dem Kennzeichen W-F3 die im Ortsgebiet zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschritten, weil die Fahrgeschwindigkeit 115 km/h betrug, wobei die Überschreitung mit einem Messgerät festgestellt wurde.

Hiedurch habe der BW die Rechtsvorschrift nach § 20 Abs 2 StVO 1960 verletzt, weswegen über ihn gemäß § 99 Abs 3 lit a StVO 1960 eine Geldstrafe in der Höhe von € 350,--, im Fall der Uneinbringlichkeit 4 Tage Ersatzfreiheitsstrafe, verhängt und ein dementsprechender erstinstanzlicher Verfahrenskostenbeitrag vorgeschrieben wurde. In der Begründung verwies die Behörde erster Instanz in ausführlicher Weise auf die korrekte Messung durch das verwendete Lasermessgerät. Die Behörde erster Instanz hatte die gültige Eichung und Handhabung des Gerätes

überprüft und den Ablauf der Messung durch die einschreitenden Organe nachkontrolliert und für in Ordnung befunden. Zur Strafhöhe war ausgeführt worden, dass eine schwerwiegende Verletzung der Verkehrssicherheit zugrunde zulegen ist, bei nicht geringfügigem Verschulden des Beschuldigten im Hinblick auf das Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung. 1.1.] Dagegen wendet sich die vorliegende Berufung in welcher die Einholung eines Kfz-Sachverständigengutachtens beantragt wird. Auch wird die Einvernahme der einschreitenden Beamten D. und R. vor dem Unabhängigen Verwaltungssenat Wien beantragt. Es wird eingewendet, die einschreitenden Beamten hätten keine korrekte vorschriftsmäßige Bedienung des verwendeten Messgerätes vorgenommen, es wäre nicht einmal klar, wer nun das Messgerät bedient habe. Das Sachverständigengutachten werde darlegen, dass der Messwert nicht vom Fahrzeug des Beschuldigten stammen könne, da mit dessen Fahrzeug auf dem angegebenen Anhalteweg die Reduktion der vermeintlichen Fahrgeschwindigkeit nicht vollbracht werden könnte. Er habe somit lediglich eine Geschwindigkeit von max. 80 km/h eingehalten, dies wäre auch rechnerisch zu bewältigen. Hiedurch habe der BW die Rechtsvorschrift nach Paragraph 20, Absatz 2, StVO 1960 verletzt, weswegen über ihn gemäß Paragraph 99, Absatz 3, Litera a, StVO 1960 eine Geldstrafe in der Höhe von € 350,--, im Fall der Uneinbringlichkeit 4 Tage Ersatzfreiheitsstrafe, verhängt und ein dementsprechender erstinstanzlicher Verfahrenskostenbeitrag vorgeschrieben wurde. In der Begründung verwies die Behörde erster Instanz in ausführlicher Weise auf die korrekte Messung durch das verwendete Lasermessgerät. Die Behörde erster Instanz hatte die gültige Eichung und Handhabung des Gerätes überprüft und den Ablauf der Messung durch die einschreitenden Organe nachkontrolliert und für in Ordnung befunden. Zur Strafhöhe war ausgeführt worden, dass eine schwerwiegende Verletzung der Verkehrssicherheit zugrunde zulegen ist, bei nicht geringfügigem Verschulden des Beschuldigten im Hinblick auf das Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung. 1.1.] Dagegen wendet sich die vorliegende Berufung in welcher die Einholung eines Kfz-Sachverständigengutachtens beantragt wird. Auch wird die Einvernahme der einschreitenden Beamten D. und R. vor dem Unabhängigen Verwaltungssenat Wien beantragt. Es wird eingewendet, die einschreitenden Beamten hätten keine korrekte vorschriftsmäßige Bedienung des verwendeten Messgerätes vorgenommen, es wäre nicht einmal klar, wer nun das Messgerät bedient habe. Das Sachverständigengutachten werde darlegen, dass der Messwert nicht vom Fahrzeug des Beschuldigten stammen könne, da mit dessen Fahrzeug auf dem angegebenen Anhalteweg die Reduktion der vermeintlichen Fahrgeschwindigkeit nicht vollbracht werden könnte. Er habe somit lediglich eine Geschwindigkeit von max. 80 km/h eingehalten, dies wäre auch rechnerisch zu bewältigen.

2.] Verfahrensgang:

Mit dem im Spruch genannten Messgerät wurde das Fahrzeug des BW an der Tatörtlichkeit von RvL. R. gemessen. In der Anzeige ist festgehalten, dass die verwendete Laserpistole LTI 20.20 TS/KM-E einwandfrei funktionierte. Der Testvorgang wäre zufriedenstellend verlaufen. Vor Ort hätte der Beschuldigte gegenüber den Organen angegeben, es täte ihm leid so schnell gefahren zu sein und wisse er nicht warum. Die an den Beschuldigten gerichtete Strafverfügung wurde von der ausgewiesenen Vertretung ohne inhaltliche Ausführung beeinsprucht und in der Stellungnahme (Blatt 12 bis 14) ausgeführt, die Tatanlastung wäre unrichtig. Der BW wäre zum Tatzeitpunkt sogar zuhause gewesen. Sodann wurde das Verwaltungsstrafverfahren mit der Aufforderung zur Rechtfertigung gegen den Beschuldigten weitergeführt, wo in der Stellungnahme der ausgewiesenen Vertretung vom 20.4.2007 die Tatbegehung erneut bestritten wird, einerseits, dass die Messtoleranz nicht berücksichtigt wurde und wirft er die Fragen auf, welches Fahrzeug neben ihm gefahren wäre, wie die Messbedingungen gewesen wären und beantragt die Einholung eines technischen Kfz-Sachverständigengutachtens und die Befragung der Meldungsleger. Von denen wurde lediglich eine schriftliche Stellungnahme eingeholt, wo sie die Korrektheit der Messung bestätigten (Blatt 39 bis 41). Auch wurde der Eichschein des bezughabenden Messgerätes beigebracht (Blatt 42). In weiterer Folge wurde der anhaltende Einsatzbeamte niederschriftlich einvernommen, welcher zeugenschaftlich angab, dass bei der Bedienung keine Fehler vorgelegen haben, dass er den Eichschein nunmehr vorlege und er eine Fehlmessung ausschließe. Mit diesem Beweisergebnis wurde die ausgewiesene Vertretung konfrontiert, die sich in einer abschließenden Stellungnahme vom 19.6.2006 hiezu äußerte, worin wiederum die Tatbegehung bestritten und die Beweisanträge aufrecht erhalten wurden.

Die Behörde erster Instanz schaffte in weiterer Folge eine Bedienungsanleitung des bezughabenden Messgerätes bei sowie die geforderten Nullabgleichungen, welche auf den Seiten 58 bis 93 dem Akt beigebracht wurden. In weiterer Folge wurde das messende Organ einvernommen, welches die Handhabung und die notwendigen Kontrollmessungen vor der Behörde erster Instanz erklärte. Auch dieses Beweisergebnis wurde der ausgewiesenen Vertretung zur

Kenntnis gebracht, welche in einer abschließenden Stellungnahme replizierte unter erstmaliger Namhaftmachung des neben dem BW vermeintlich gefahrenen Zweitlenkers Peter Ho.. Auch dieser wurde von der Behörde erster Instanz trotz verspäteter Nennung einvernommen, wobei sich dessen Einvernahme bis zur Vorführung erstreckte, ein verfahrensverzögernder Umstand der mit der Intention des BwV auf Verfahrensverzögerung wohl nicht nur zufällig korrelierte und mündete das Verfahren erster Instanz letztlich in das bekämpfte Straferkenntnis vom 29.2.2008.

2.1.] Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien anberaumte für den 12.9.2008 eine öffentliche mündliche Verhandlung, zu welcher der vor Ort anwesende Wachkommandant und mess- und anhaltendes Organ vorgeladen worden waren. Urlaubsbedingt war das messende Organ ferngeblieben, einvernommen wurde auch der Zeuge Ho., welcher angab, er sei neben dem Fahrzeug des BW gefahren. Der BW wäre anfänglich schneller gefahren und wäre schließlich er schneller als der BW gefahren und links an diesem vorbei. Während er an ihm vorbeigefahren wäre, wäre der BW am rechten Fahrstreifen angehalten worden, er schätze dessen Geschwindigkeit auf ca. 70 km/h. Der BW habe normal abgebremst.

Der die Anhaltung durchführende RvL. D. führte als Zeuge aus, er bekomme das gemessene Fahrzeug mündlich mitgeteilt und würde schätzen, dass es eine Sekunde in Anspruch nähme, bis er die Haltekelle schwenke. Bis zu 20 m wäre er vom Messorgan entfernt. Die Geschwindigkeit am Display der Laserpistole wurde dem Angehaltenen vorgewiesen. Er glaubte sich zu erinnern, dass er 20 m vor dem Messorgan stünde, somit den Anhalteweg verkürzt habe, der Beschuldigte soll neben ihm sein Fahrzeug angehalten haben. Er räumt jedoch ein, das Fahrzeug des BW wurde letztlich bei einer Ausbuchtung angehalten, sodass zumindest die 86 m um Anzuhalten zur Verfügung standen. Er könne auch nicht angeben, ob der BW bei ihm angehalten habe oder an ihm noch vorbei fuhr, somit relevierte er die eingangs gemachten Ausführungen zur möglichen Verkürzung des Anhalteweges. CI K. gab an, er wäre Einsatzleiter gewesen und wäre in Nähe zum Messorgan gestanden, um die Displayangaben korrigierend mitabzulesen. Die ihm vorgehaltenen „rechnerischen Ungenauigkeiten“ bei der Rückrechnung von Anhalte-, Brems- und Reaktionsweg entkräftete er dadurch, er habe keinerlei Bedenken, „es müsse sich jedenfalls ausgehen, sonst wäre die Anhaltung nicht erfolgt“. Das Gerät arbeitete fehlerfrei und die Messung wäre korrekt. Er konzidierte auch, dass der BW mitunter schärfer abbremsen habe müssen. Außerdem würde die Bremsleistung durch die aufwärtsführende Fahrbahn nach der Unterführung verstärkt. Seit 15 Jahren mache er derartige Messungen und, würde man den Ausführungen des BW folgen, wäre niemals ein schnelleres Fahrzeug zu messen gewesen. Dies widerspricht jedoch seiner Berufserfahrung. Er nimmt an, dass das Wort „Ferrari“ dem Anhalteorgan zugerufen wurde, Funk wurde dabei nicht verwendet. Auch bestätigte er, der Lenker blieb in der Ausbuchtung stehen. Es kämen auch immer nur drei bis vier Fahrzeuge pro Ampelphase daher, sodass eine deutliche Trennung der zu messenden Fahrzeuge vorzunehmen sei.

Die Verhandlung wurde auf den 15.10.2008 vertagt, um die Einvernahme des Messorganes vorzunehmen. Dieser gab zeugenschaftlich an, dass er das Fahrzeug des BW auf der ansteigenden Fahrbahn wahrnahm. Messungen würden bis zu einer Distanz von 150 m vorgenommen. In der Nacht stehe er in der Mitte der Fahrbahn auf dem Fahrbahnteiler, deshalb, weil in der Nacht schlechter zu sehen wäre, unter tags eher seitlich, er könne dies aber nicht mehr eindeutig angeben. Zum Einwand des BW, der Anhalteweg gehe sich in den 86 m Messstrecke nicht aus, führt das Messorgan aus, dass der Abstand vom Messpunkt nicht mit dem Anhalteweg gleichzusetzen ist. Der anhaltende SWB stehe hinter ihm in der hinter ihm einmündenden Nebenfahrbahn, wo man nach seinem Standort von der Hauptfahrbahn zufahren kann, wie sie auch der BW benützte. Die SWB stünden bewusst in dieser Nebenfahrbahn, um nicht sofort von Lenkern gesehen zu werden. Der Anhalteweg verlängere sich dadurch. Er räumte ein, dass sich nach seiner Erinnerung zwei Fahrzeuge näherten und dass der BW zunächst auch hinter einem anderen Fahrzeug gefahren wäre, danach jedoch auf den zweiten Fahrstreifen wechselte, ein Motorengeräusch zu hören war und er sodann sich auf das Fahrzeug des BW konzentriert hätte. Dieses habe auf dem zweiten Fahrstreifen überholt und beschleunigt und dabei wäre die Messung erfolgt. Er habe auch sinngemäß dem anhaltenden Organ zugerufen, „erstes Fahrzeug rechts“. In der Nacht könne mitunter die Marke nicht sofort beim Herannahen erkannt werden. Das anhaltende Organ betrete sodann die Fahrbahn und mache die Anhaltung. Dabei würde nur das Fahrzeug und nicht auch die Geschwindigkeit genannt. Er erklärte auch die Selbstkontrolle des Gerätes und den Messvorgang. Auch erklärte er den Abgleichvorgang mit Anvisierung der Brücke. Er räumte ein, sein Standort wäre nicht sicher, aufgrund der verstrichenen Zeit, jedenfalls wären die angehaltenen Fahrzeuge in der Nische der einmündenden Nebenfahrbahn gestanden, keineswegs auf der Hauptfahrbahn.

Der Beschuldigtenvertreter legte Farbkopien vom Tatort vor. 2.2.] In weiterer Folge wurde über Antrag des Beschuldigtenvertreters und dessen Nennung des Sachverständigen Dr. Hermann S. aus Linz, dieser um Gutachtererstellung im Sinne der Ausführungen und Antragstellung der ausgewiesenen Vertretung ersucht.

Mit 23.1.2009 wurde ein Gutachten erstellt (Erstgutachten), wo ausschließlich die günstigsten Parameter für den BW eingesetzt wurden, 115 km/h ohne Abzug der Messtoleranz und höchstens 86,5 m Anhalteweg. Der Befund evaluierte das verwendete Fahrzeug und kam zu dem Gutachten, dass selbst bei Ausnutzung der höchstmöglichen Bremsverzögerung von 10 m/sek² eine Anhaltung nicht möglich wäre, dies unter Berücksichtigung von 1 Sek. Reaktionszeit und 1 Sek. zur Setzung des Haltezeichens. Kongruent mit den Ausführungen des BW folgte er, dies wäre lediglich bei einer Geschwindigkeit von 74 km/h bis 90 km/h möglich. Aufgrund dieser tendenziösen Gutachtererstellung wurde ein Ergänzungsgutachten in Auftrag gegeben, mit 2.2.2009:

„Mit Ersuchen vom 24.10.2008 wurde um Gutachtererstellung im Sinne der Berufungsanträge gebeten. Es wurden Ihnen hiezu die Unterlagen der Beweisaufnahme aus dem Verfahren erster Instanz, als auch der Berufungsinstanz vorgelegt. In Ihren Ausführungen finden jedoch die Angaben der einschreitenden Sicherheitswachebeamten keinerlei Berücksichtigung, insbesondere der Umstand, dass, laut Angaben der Sicherheitswachebeamten, ein relativ weiter Bereich bis zum Einfahren in die angegeben „Ausbuchtung“ in den zu beurteilenden Bremsweg mit einzubeziehen ist, der den zur Verfügung stehenden Bremsweg bis zu 20m verlängern könnte. Es liegen keinerlei Hinweise vor, dass das Messgerät unrichtig bedient worden oder das Messgerät schadhaft wäre. Es können auch aufgrund der mehr als zwei Jahre währenden Verfahrensführung nicht mehr die einzelnen Aufstellpositionen der Beamten, jener der die Messung durchführt und jener der die Anhaltung vornahm, herausselektiert werden, sodass sich hier ein nicht unerheblicher Ungenauigkeitsbereich ergibt. Das findet jedoch in Ihrem Gutachten keinen Eingang.

Unter Berücksichtigung der Aussagen der Sicherheitswachebeamten vor der erkennenden Behörde wird somit um ergänzende Gutachtererstellung gebeten. Auch ist festzuhalten, dass sich für Ihre Annahme, dass der Bw nicht unmittelbar auf das Handzeichen reagierte, keinerlei Anhaltspunkte im Verwaltungsstrafakt finden. Ebensowenig ist die Variante auszuschließen, dass der Bw von sich aus den Beamten sah und deshalb eine (Voll-) Bremsung einleitete; zu diesem Zeitpunkt kann aber die Messung bereits in dem vorliegenden Abstand von 86m erfolgt sein. Die Ausführungen können somit in der vorliegenden Form nicht der Entscheidungsfindung zugrunde gelegt werden, zumal die Angaben der Sicherheitswachebeamten respektive im Verfahren vor der erkennenden Behörde keine Berücksichtigung erfuhren.“

2.3.] Der Sachverständige erstellte am 23.4.2009 ein Ergänzungsgutachten, wo er auch im Sinne des Auftrages durch die erkennende Behörde andere Rechenvarianten als die ausschließlich begünstigenden einfließen lassen musste. So kam er zu dem Schluss, dass bei der möglichen Variante der Einleitung eines Anhaltevorganges vor Gabe des Haltezeichens die Bremsleistung erheblich reduziert werden könnte und schloss die Möglichkeit, dass der BW bereits vor der Messung reagiert hätte, nicht aus. Auch räumte er ein, dass aus technischer Sicht nur angegeben werden könne, dass die Endposition des Fahrzeuges nach der Anhaltung nicht objektiviert werden kann. Eine Verlängerung des Anhalteweges habe er zugunsten des BW nicht gerechnet, ungeachtet der Ausführungen des Messorgans.

Der Sachverständige, der für die öffentliche mündliche Verhandlung vom 7.5.2009 vorgeladen worden war, ließ sich nicht unerwartet für diese Verhandlung entschuldigen.

2.4.] Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien ersuchte deshalb mit Ladung vom 29.4.2009 einen Amtssachverständigen der MA 46 zu erscheinen und übermittelte diesem durch Boten die beiden Gutachten des Dr. S..

In der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 7.5.2009 wurde sodann der Sachverständige zu den schriftlichen Ausführungen des Dr. S. und zu seiner eigenen Sachverständigenbeurteilung umfassend um sachverständige Erörterung gebeten und wird des Schwierigkeitsgrades wegen diese Ausführung wortwörtlich übernommen:

„Die grundsätzliche Frage ist nicht wann der SWB das Haltezeichen gesetzt hat, sondern ab welchem Punkt der BW den SWB erkennen konnte. Der BW hat selbst angegeben, er kennt die Örtlichkeit, er weiß, dass dort öfters gemessen wird, er wusste auch, dass er zu schnell fuhr, wenngleich er nur 70 bis 80 km/h einräumt. Wenn man weiß, hier wird gemessen, dann schaut man auf diese Position, wo ein Polizist stehen kann, das ist Hausverstandssache.

Der BW stimmt dem SV hiebei zu (Hervorhebung durch das beweiswürdige Organ).

Die Frage der Erkennbarkeit ist somit Auslöser für den Beginn der Reaktionszeit. Davor liegt eine periphere Aufmerksamkeit, wo man erkennt, da ist etwas, danach focussiert man und erkennt allenfalls den Polizisten, und dann beginnt die Reaktionszeit. Im GA des Dr. S. wird angeführt, dass zuerst die Messung erfolgt, dann die Weitergabe der Information, dann das Betreten der Fahrbahn samt Haltezeichen und dies als Beginn der Reaktionszeit definiert.

Die Beamten haben ihre Dienstkappe und hoch reflektierende Warnkleidung (Hervorhebung durch das beweiswürdige Organ), selbst die Uniform hat an den Armen Reflektoren und sind somit erkennbar sobald sie irgendwie ins Blickfeld kommen.

Der BWV wendet ein, dass das GA von Beweisergebnissen auszugehen hat und absolut kein Beweisergebnis dahingehend vorliegt, dass der BW noch vor Setzung eines Haltezeichens durch die SWB mit zumindest einer starken Betriebsbremsung auf deren Erkennbarkeit reagiert hätte. Vielmehr hat der BW die Beamten erstmals gesehen als der Beamte vorgetreten ist und ein Lichtzeichen zur Anhaltung gab. Auf dieses Zeichen hin erfolgte der Bremsvorgang.

Der SV:

Zusätzlich begünstigt den Bremsvorgang die aufwärts führende Fahrbahn, mit $0,1 \text{ m/sec}^2$ pro 1 % Steigung, ist dies zu berücksichtigen.

Folgt man der Tabelle des Dr. S., Seite 4 Ergänzungsgutachten, so sieht man, dass bei einer Verzögerung $5\text{-}6 \text{ m/sec}^2$, die Reaktionszeitpunkt des BW ungefähr zum Zeitpunkt der Messung oder sogar schon vorher stattgefunden haben muss, um den Anhalteweg unterbringen zu können.

Der VHL hält fest, dass bei diesen Werten immer noch das Maximum der Geschwindigkeit ohne Berücksichtigung der Messtoleranz eingeflossen ist.

Der SV:

Zugunsten des BW wird der höhere Geschwindigkeitswert einzubeziehen sein.

Ich habe gestern einen Ortsaugenschein vor Ort durchgeführt und auch vorgestern abends festgestellt, dass dort eine gute Ausleuchtung ist. Ich sprach auch mit anwesenden SWB, die zufällig eine Messung durchführten. Sie standen am selben Ort wie verfahrensgegenständlich. Auch gestern trug das anhaltende Organ Warnweste und Reflektoren.

Es brennen immer die Lichter am Tatort, dies führt der SV zum Einwand des BW aus, zum Tatzeitpunkt wäre keine Beleuchtung gewesen. Technisch ergibt sich eine Sichtmöglichkeit auf die Messorgane/Anhalteorgane bereits aus einem Abstand von 120 m. Ob dies tatsächlich verfahrensgegenständlich so war, kann ich nicht angeben.

Ab einer Entfernung von 120 m kann der SWB das Fahrzeug des BW erkennen, ab dann beginnt auch für ihn die Reaktionszeit, wo er mit der Messung beginnen kann. Die Messung dauert auch. Bei einer Zugrundelegung von 115 km/h ergibt dies einen Weg pro Sek. von 32 m, d. h. wir sind bei 90 m vom Messpunkt entfernt, wann die Messung tatsächlich erfolgt. D.h. diese Werte die ich hier rechnerisch präsentiere sind mit den tatsächlichen Messwerten schlüssig. In dieser Zeit kann vom BW, unter Zugrundelegung, dass Sichtbeziehung besteht, bereits reagiert werden. Das ist der Regelfall (Hervorhebung durch das beweiswürdige Organ).

Ist für jeden Laien erkennbar, dass eine Abwehrhandlung bereits dann gesetzt wird, sobald ich die „Gefahr“ als solche wahrnehmen kann (Hervorhebung durch das beweiswürdige Organ). Vergleichbar ist dies mit einer Annäherung an einen Schutzweg, wo man die Geschwindigkeit reduziert sobald sich ein Fußgänger dem Schutzweg nähert und nicht erst die Geschwindigkeit reduziert, wenn der Fußgänger den eigenen Fahrweg kreuzt.

Legt man die Angaben des BW zugrunde, wonach er erst beim Betreten der Fahrbahn durch das Anhalteorgan eine Bremsung einleitete, so bräuchten wir über 10 m/sec^2 als Anhalteweg (d. h. um den Anhalteweg in den gemessenen Wert von 86,5 m unterzubringen), was absolut technisch nicht möglich ist. Von quietschenden Reifen u. dgl. ist jedoch nichts im Akt.

Es ist somit nicht schlüssig, dass der BW erst eine Abwehrhandlung setzte, als das Handzeichen gegeben wurde, wenn man zugrunde legt, dass er 115 km/h gefahren ist (Hervorhebung durch das beweiswürdige Organ).

Die 120 m habe ich genommen vom Bild (Beilage A der Verhandlung vom 125.10.2008), am Ende dieses Fahrbahnteilers zwischen Hauptfahrbahn und Nebenfahrbahn, wo regelmäßig die Messorgane stehen. Die Brücke ist

vom Messpunkt 190 m entfernt, wegen der Nachtverhältnisse habe ich eine Messung in dieser Entfernung für unwahrscheinlich gehalten. Ich habe zugunsten des BW die 120 m angenommen, wo die Messung in der Nacht beginnen könnte. Tatsächlich ist mit einem etwas größeren Messbereich von bis 150 m zu rechnen. „Versteckt“ im Sinne des Einwandes des BwV, sind die Beamten nicht. Mit ihren Warnwesten und Reflektoren sind sie im Scheinwerferlicht und Straßenbeleuchtung jedenfalls erkennbar (Hervorhebung durch das beweismächtige Organ). Das Messorgan stand jedenfalls am Fahrbahnrand und ist erkennbar. Es kann sich nicht verstecken. Über Vorhalt der Aussage des Messorgans R. vom 15.10.2008 „Ich stehe in der Nacht, wo ich nicht gut zu sehen bin, in der Mitte der Fahrbahn auf dem Fahrbahnteiler“ und befragt, ab wann der BW das Messorgan sehen konnte, gibt der SV an:

Sichtbar als solches kann man zwischen 150 und 120 m für den annähernden Verkehr zugrunde legen, tagsüber sogar bis zu 200 m. Dies gilt wechselseitig sowohl für die Wahrnehmbarkeit des SWB als auch des Fahrzeuglenkers. Der SWB erkennt die Scheinwerfer, andererseits erkennt der Lenker den SWB auf der gut ausgeleuchteten Straße. Bei 120 m reicht auch die Anwesenheit der Person des SWB, selbst ohne Warnweste, weshalb ich mit diesem Wert rechnete (Hervorhebung durch das beweismächtige Organ).

Die Gruppe von SWB sind spätestens ab 90 m (Kreuzung J-Gasse) wahrnehmbar.

Die Nebenfahrbahn ist genauso beleuchtet wie die Hauptfahrbahn, die Nebenfahrbahn im untergeordneten Straßennetz wird ab Mitternacht stärker reduziert. Auf höherwertigen Straßen merkt man die Absenkung marginal, die E-Straße ist eine Bundesstraße, somit höchstwertig. Der Reaktionsweg wird mit 32 m, bei einer Reaktionszeit bei einer Sek. als günstigen Wert einbezogen.

Die Phase der peripheren Wahrnehmbarkeit wird üblicherweise mit 0,4 Sek. angenommen, ergäbe gegenständlich ca. 12 m (Hervorhebung durch das beweismächtige Organ).

Bei einer mittleren Bremsverzögerung von 6m/sec² ergäbe sich ein Bremsweg von 85 m. Die Addition im Anhalteweg macht somit 129 m, bei 5m/sec² 146 m, bei 8m/sec² 108 m. Höhere Bremsverzögerungen lege ich nicht zugrunde, technisch wäre es bei ihrem Fahrzeug möglich, löst jedoch jedenfalls Reifenquietschen aus (Hervorhebung durch das beweismächtige Organ).

Wenn man von der Annahme ausgeht, dass der BW zu dem Zeitpunkt reagiert als die Gruppe von SWB, die am rechten Fahrbahnrand steht, erkennbar wurde, ergibt sich eine Gesamtwegstrecke von rund 90 m und legt man weiter zugrunde, eine Blickzuwendung von 0,4 Sek., eine Reaktionszeit von 1,0 Sek., so ergibt sich ein Anhalteweg von 108 bis 146 m im Sinne obiger Rechenbeispiele. Wobei 108 m im Bereich einer Vollbremsung liegt und hierfür keine Anhaltspunkte vorliegen. Legt man die Angaben des BW zugrunde, wonach die Abläufe nacheinander erfolgten, dann ist auf dieser Basis das Gutachten des Dr. S. richtig. Es ist aber für jeden Laien erkennbar, dass diese Abläufe nicht linear nacheinander zwingend erfolgen, sondern durchaus auch gleichzeitig erfolgen können, dies ist sogar der Regelfall (Hervorhebung durch das beweismächtige Organ). Der durchschnittliche Autofahrer geht automatisch vom Gas, selbst bei ordnungsgemäßer Geschwindigkeit, bei Ansiehtwerden eines SWB mit Messpistole. Laut Aktenlage weiß der BW, dass dort gemessen wird, er weiß wo die Beamten stehen und er weiß auch, dass er deutlich zu schnell fährt, und in diesem Wissen schaut er natürlich auf diese Punkte, wo normalerweise die SWB stehen, das ist ein normaler Vorgang. Sobald ein solcher Lenker unter diesen Voraussetzungen „eine Gefahr“ erkennt, leitet er eine Bremsung ein und geht nicht nur vom Gaspedal, es geht ja auch um den Führerschein. Das ist das normale Verhalten eines Autolenkers (Hervorhebung durch das beweismächtige Organ).

Dem BwV wird das Sachverständigenprotokoll ausgedruckt, der liest es durch.

Der SV erläutert über ergänzendes Befragen nochmals die Tabelle, Ergänzungsgutachten, Seite 4.

Bei der vom BW zugestandenen Geschwindigkeit von 70 bis 80 km/h gibt es kein Problem mit dem Anhalteweg, nämlich auch dann nicht, wenn im Sinne der Aussage des BW, dieser erst auf das Anhaltezeichen reagiert hat und mit einer normalen Betriebsbremsung 5,0m/sec² bremste.“

Der Sachverständige legte weiters einen Maßstabsplan der Tatörtlichkeit vor. Abschließend wurde der Beschuldigte von der ausgewiesenen Vertretung abermals zum Sachverhalt befragt und wurde die Tathandlung dahingehend sogar modifiziert, dass er lediglich „auf den anhaltenden Beamten zugerollt wäre“. Der Bescheid wurde selben Tags um 14 Uhr verkündet und dem für diesen Zeitpunkt entschuldigten Vertreter das Verkündungsprotokoll zugesandt. 3.] Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien hat entschieden:

Die Berufung war aus nachstehenden Erwägungen abzuweisen. 3.1.] Sachverhaltsfeststellung:

Der BW lenkte sein Fahrzeug mit der im Spruch angegebenen Geschwindigkeit, unter Berücksichtigung der nunmehr im Straferkenntnis ausdrücklich eingetragenen Fehlertoleranz von 3 % und wurde dieser Messwert laut Tatumschreibung 86 m vom Standpunkt des Messorganes festgestellt. Aufgrund des verwendeten Fahrzeuges, aufgrund einwandfreien Straßenbelages und trockener Witterungsverhältnisse sowie klarer Erkennbarkeit der einschreitenden uniformierten Einsatzbeamten, welche zumindest mehrheitlich reflektierende Warnkleidung trugen, wodurch die Erkennbarkeit speziell während der Nachtstunden erhöht wird, verblieben dem BW ausreichend Zeit und Wegstrecke, um sein Fahrzeug bis zur Einmündung in die Nebenfahrbahn, somit jedenfalls unter gesamter Ausschöpfung der ausgewiesenen 86,5 m zuzüglich einiger Meter bis zur Anhaltebucht, sein Fahrzeug anzuhalten. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass nach allgemeiner Lebenserfahrung und Darlegung des Amtssachverständigen bei Kenntnis des Tatortes und der Tatortumstände (Kenntnis des Standortes der Polizei, Kenntnis über öftere Messvorgänge, Kenntnis der eigenen Geschwindigkeitsüberschreitung) die Reaktion schon bei peripherer Wahrnehmung anzusetzen ist. Ob, bei Ausschöpfung der 86,5 m zuzüglich der Distanz bis zur Anhaltebucht und zuzüglich der Erweiterung um den Bereich der peripheren Wahrnehmung sein Fahrzeug in Höhe des Messorganes zum Stillstand gekommen war, oder sich in einem Einrollen in die Nebenfahrbahn fortsetzte, wie vom BW selbst eingeräumt, ist dabei unerheblich. Die sehr hohe Bremsleistung des gegenständlichen Ferrari deckt jedenfalls eine rechnerisch zugrunde zulegende höhere Bremsverzögerung bis zu 8 m/sek.² ab. 3.2.] Beweiswürdigung:

Gemäß § 25 Abs 2 VStG hat die erkennende Behörde die der Entlastung des Beschuldigten dienlichen Umstände in gleicher Weise zu berücksichtigen als jene, die zu seiner Belastung herangezogen werden. Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien ist demnach verpflichtet, auch auf das Parteivorbringen, soweit es für die Sachverhaltsfeststellung von Bedeutung sein kann, einzugehen und darf sich nicht über erhebliche Behauptungen oder Beweismittel, ohne gegebenenfalls weitere Ermittlungen, ohne Begründung hinwegsetzen. Besonders bei einander widersprechenden Darstellungen muss in der Begründung, soll diese dem Gesetz entsprechen, dazu Stellung bezogen werden (vgl. hiezu VwGH vom 27.6.1990, zur Zahl 89/03/0220 sowie vom 29.1.1987, zur Zahl 86/02/0144). Gemäß Paragraph 25, Absatz 2, VStG hat die erkennende Behörde die der Entlastung des Beschuldigten dienlichen Umstände in gleicher Weise zu berücksichtigen als jene, die zu seiner Belastung herangezogen werden. Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien ist demnach verpflichtet, auch auf das Parteivorbringen, soweit es für die Sachverhaltsfeststellung von Bedeutung sein kann, einzugehen und darf sich nicht über erhebliche Behauptungen oder Beweismittel, ohne gegebenenfalls weitere Ermittlungen, ohne Begründung hinwegsetzen. Besonders bei einander widersprechenden Darstellungen muss in der Begründung, soll diese dem Gesetz entsprechen, dazu Stellung bezogen werden vergleiche hiezu VwGH vom 27.6.1990, zur Zahl 89/03/0220 sowie vom 29.1.1987, zur Zahl 86/02/0144).

Vorauszuschicken ist, dass die hervorgehobenen Passagen in den mündlichen Ausführungen des Sachverständigen, die wegen der Komplexität direkt übernommen wurden, in die unmittelbare Beweiswürdigung Eingang fanden, und somit der Diktion und Begründung der erkennenden Behörde entsprechen.

Der vorliegenden Sachverhaltsfeststellung liegt die gegenteilige Darlegung des Beschuldigten zugrunde, der eine Geschwindigkeit von ursprünglich 80 km/h konzidierte, im Verfahren diese auf 70 bis 80 km/h relativierte und in der letzten mündlichen Verhandlung vom 7.5.2009 gar nur mehr von einem Zurollen auf den anhaltenden Beamten D. sprach. Demgegenüber liegt jedoch zuvorderst das Messergebnis des ordnungsgemäß geeichten und ordnungsgemäß kontrollierten und abgeglichenen und offenkundig einwandfrei funktionierenden Messgerätes der Type LTI 20.20 TS/KM-E, Lasermesspistole, womit in einem Abstand von 86,5 m eine Geschwindigkeit von 115 km/h (ohne Abzug jeglicher Messtoleranz) gemessen worden war, wie dies auch im Straferkenntnis angeführt ist. Die Richtigkeit dieses Messergebnisses wurde durch die Aussage des Messorganes R. als auch des Anhalteorganes D. sowie des anwesenden Einsatzleiters CI K. untermauert. Das messende Organ hatte angegeben, mit einem Stativ zu messen und wären um diese Nachtzeit nur wenige Fahrzeuge, sodass ein eindeutiges fehlerfreies Anvisieren gut und fehlerfrei vorgenommen werden hatte können. Es sei auch ausreichende Sicht und würde das Messgerät bis etwa 400 m reichen. Das anhaltende Organ hatte angegeben, nach Zuruf des Fahrzeuges dieses, entweder durch Marke, Type oder Farbe oder sonstige Unterscheidungsmerkmale benannte Fahrzeug anzuhalten, danach erst werde das Messergebnis für dieses Fahrzeug nachgefragt und dem Lenker mitgeteilt, bei hohen Geschwindigkeiten wie gegenständlich, würde sogar das

Display dem Lenker vorgewiesen. Festzuhalten ist, dass Vorort der BW keinerlei Einwände gegenüber den einschreitenden Organen hinsichtlich der Richtigkeit deren Messung erhoben, seine Übertretung sogar vor Ort eingestanden hatte. Erst im Verfahren durch die ausgewiesene Vertretung entstanden Einwände.

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes haben jedoch erste Aussagen einen erhöhten Wahrheitsbeweis als modifizierte und gar widerrufenen Angaben im Zuge des Verfahrens (vgl. hierzu etwa das Erkenntnis vom 26.1.1996, Zahl: 95/02/0289, unter Verweis auf die Vorjudikatur VwGH vom 12.10.1970, Zahl: 133/70 und 12.11.1987, Zahl: 87/02/0134).

87/02/0134).

Das Messorgan hat überzeugend dargelegt, die Anhaltung könnte um ca. 20 m verlängert werden, als jedes Fahrzeug erst nach dem anhaltenden Organ in der „Anhaltebucht“ letztlich angehalten werde. Das anhaltende Organ hat auch die Variante der „Verkürzung des Bremsweges“ gedanklich ins Spiel gebracht, jedoch selbst diese vom BwV sofort aufgegriffene Variante vor der erkennenden Behörde relativiert. Messorgan und letztlich auch anhaltendes Organ sprachen somit übereinstimmend von einer Verlängerung des Bremsweges bis hinter das Messorgan in die Anhaltebucht. Tatsachengerecht ist somit von einer Verlängerung des Brems- bzw. Anhalteweges auszugehen, der Wert von etwa 20 m zwischen Messorgan und Anhaltebucht würde den zur Verfügung stehenden Brems- bzw. Anhalteweg um etwa 25 % verlängern. Besonders der an Jahren dienstfahrenste CI K. hatte angegeben, würde man den nunmehr im Verfahren gemachten Ausführungen des Beschuldigten folgen, wäre keine Messung mit einer größeren Geschwindigkeit möglich, da rechnerisch erstellbare Diskrepanzen immer zu erzielen seien. Auch er erinnerte sich, dass zur Nachtzeit nur wenige Fahrzeuge pro Ampelphase in den Messbereich einfuhren und daher jede Messung eindeutig zuordbar war. Eine besondere Untermauerung der Richtigkeit erfährt jedoch die Messung durch die mündliche Gutachterstellung des Amtssachverständigen Ing. Bernd H.. Vorauszuschicken ist, dass sich die erkennende Behörde ausschließlich auf das mündliche Gutachten des genannten Amtssachverständigen stützt sowie partiell auf das Ergänzungsgutachten des Erstgutachters Dr. S.. Das ursprüngliche Erstgutachten des Herrn Dr. S. ist nach Auffassung der Unabhängigen Verwaltungssenate Wien insoweit mit erheblichen Fehlern behaftet, als es augenscheinlich eine den Beschuldigten äußerst begünstigende Version lediglich einfließen ließ, der auch der Amtssachverständige widersprach. Dass er den nichtbereinigten Geschwindigkeitswert zugrunde legte, wo nach allgemeiner Kenntnis (auch des Entscheidungsträgers) die Geschwindigkeit im Quadrat im Bremsweg zu berücksichtigen ist, was bei 3 % Fehlertoleranz dem Wert 9 (!) bereits ergibt (somit nahezu 10 % den Bremsweg senke), wurde vom Amtssachverständigen noch als tolerabel eingestuft, zumal immer der ungünstigere Wert, in dem Fall die höhere Geschwindigkeit, zugunsten des Beschuldigten grundsätzlich einzubeziehen ist. Korrigiert wurde auch, dass das als Ortholufbild auf Seite 4 dargestellte Tatortbild im schriftlichen Gutachten in keiner Weise beschrieben wurde, insbesondere nicht die ansteigende und somit Bremswirkung verstärkende Steigung der Fahrbahn. Diesen Umstand hatte der Amtssachverständige sehr wohl angemerkt. Auch wollte im ersten Gutachten der Sachverständige es ausschließen, dass der Beschuldigte vor Beginn der Messung bereits die Beamtengruppe wahrgenommen und somit bereits reagieren hätte können, wie dies jedoch der Amtssachverständige ausdrücklich als für jeden Laien nachvollziehbar darstellte und durch Erfahrungen mit durchschnittlichen Kraftfahrern zu belegen wusste.

Der Sachverständige Dr. S. legte undifferenziert lediglich die Variante einer linearen Abfolge zugrunde, zuerst die Messung, dann das Haltezeichen, dann die Reaktion des Beschuldigten, dann die Reaktionszeit, dann der Bremsvorgang des Beschuldigten und dann die Anhaltung.

Diese lineare konsekutive Abfolge wurde vom Amtssachverständigen als nicht tatsachengerecht und den Lebenserfahrungen widersprechend verworfen. Bei dieser lebensfernen temporäre Aneinanderreihung der Fakten und Parameter, musste der erste Sachverständige, offenkundig intendiert, zu den dem Beschuldigten ausschließlich begünstigenden Ergebnis gelangen, dass das Fahrzeug nicht in der angegebenen Wegstrecke zum Stillstand zu bringen wäre. Deshalb war unter Aussetzung des Erstgutachtens ihm auch ein Ergänzungsgutachten aufgetragen worden, in welchem er anhand der Parameter der Bremswegverlängerung bis zur Anhaltebucht, Abgehens von seiner konsekutiven Ablauffolge und Vorverlagerung (Minuswerte!) der Reaktion in den „peripheren Bereich“ die Möglichkeiten eines erfolgreichen Bremsmanövers konzidierte, wie dies der Amtssachverständige behelfs dieses

Ergänzungsgutachtens vor der erkennende Behörde erörterte, wo auf Seite 4 des schriftlichen Ergänzungsgutachtens auch negative Zeiten, d. h. Reaktionszeit vor dem Messwert gelegen, eingeflossen waren. Erheblich reduzierte sich bei dieser im Ergänzungsgutachten erstellten Tabelle auch die mittlere Bremsleistung, die zwar vom Sachverständigen S. immer noch mit „mindestens 6,5 m“ angegeben wurde, jedoch gegenüber den Werten der Erstberechnung um mehr als 20 % abzusinken waren, somit beim Wert 6,5 m/sek.², wo unter Zugrundelegung der Parameter eines nicht konsekutiven Bremsablaufes, die Anhaltung fehlerfrei und problemlos im vorhandenen Anhalteweges (Messwert von 86,5 m, periphere Wahrnehmungszone, zusätzliche Distanz bis zur Anhaltung in der Nische) zu bewerkstelligen war. Zur Vervollständigung dieser vom Sachverständigen S. nur über gesonderte Zweitaufforderung konzidierten Möglichkeiten, führte der Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung aus, dass nach der täglichen Lebenserfahrung jeder Autolenker eine Reduzierung der Geschwindigkeit bis hin zum Bremsen automatisch einleitet, wenn er ein Messorgan wahrnimmt. Dies sei bei einer Entfernung von 120 m bis 150 m, somit nahezu dem Doppelten des Messwertes von 86,5 m, bereits möglich. Bezogen auf den verfahrensgegenständlichen Fall hatte er, bestätigt durch den Beschuldigten angegeben, dass dieser wusste, dass er zu schnell fuhr, wusste, dass an diesem Punkt gemessen wird und auch den Standort wusste, an dem die Beamten regelmäßig stehen; vor diesem Hintergrund war schlüssiger Weise davon auszugehen, dass dieser unmittelbar nach Durchfahren der Unterführung und Wahrnehmung der Beamten von sich aus einen Vorgang der Reduktion der Geschwindigkeit bereits einleitete, als der Beamte erst mit dem Messvorgang und in weiterer Folge der zweite Beamte mit dem Anhaltvorgang beginnen hatten können. Bei diesen, wenn auch im Zehntelsekundenbereich, anzusetzenden Varianten stößt jedoch das vorhandene Messergebnis auf keinerlei Einwände hinsichtlich der zu erstellenden Rückrechnung. Der Amtssachverständige führte aus, dass für jeden Laien erkennbar ist, dass eine Abwehrhandlung (diesfalls die Bremsung) bereits dann gesetzt wird, sobald man die Gefahr als solche wahrnehmen kann, gegenständlich die messende Polizistengruppe. Zugunsten des Beschuldigten wurde dabei auch ein Abstand von max. 120 m angenommen, wenngleich weit größere Distanzen zur Setzung einer ersten Reaktion laut Sachverständigen H. möglich sind. Dabei wurde noch gar nicht die zugrunde zulegende Ausweitung des Anhalteweges (bzw. Bremsweges) um ca. 20 m bis zur Anhaltebucht miteinbezogen, was rechnerisch zu einer weiteren Reduktion des Wertes der mittleren Bremskraft bei gleichzeitiger Erhöhung des Anhalteweges bedingte. Auch ist als bekannt vorauszusetzen, dass das verwendete Fzg der Marke Ferrari über besondere Fahrzeugeigenschaften verfügt, worin auch eine über dem Durchschnitt anzusetzende Bremsverzögerung gelegen ist. Bei Fzg dieser Bauart ist statistisch der Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand unter 50 m gelegen. (Quelle Google, Ferrari)

Die Wahrnehmbarkeit der SWB ist auch zur Nachtzeit gegeben, da die Örtlichkeit eine Bundesstraße mit höchster Priorität, somit voller Ausleuchtung ist. Die Eventualitäten, dass insbesondere unter ständigem Verweis auf den konsekutiven Ablauf, die Rückrechnung im vorliegenden Messergebnis nicht unterzubringen wäre, ist somit behelfs des mündlichen Gutachtens durch den Sachverständigen H. unter teilweiser Einbeziehung des schriftlichen Ergänzungsgutachtens des Sachverständigen Dr. S. gänzlich widerlegt. Eine zusätzliche Äußerung der MA 33 über die Straßenbeleuchtung vor den Angaben des Sachverständigen der höchsten Beleuchtungspriorität ist somit entbehrlich, ebenso der Umstand, dass der bereits einvernommene Zeuge nochmals hinsichtlich seiner Kleidungsstücke zu befragen wäre, da bei optimaler Straßenbeleuchtung und keinem vor dem BW fahrenden Fahrzeug dieser freie Sicht auf die Beamtengruppe hatte, die nach Sachverständigenmitteilung und Sachverständigenkenntnis mit Warnwesten ausgestattet waren, dabei ist es unerheblich, ob das einzelne Messorgan als einzelner der größeren Polizistengruppe allenfalls nicht mit einer solchen bekleidet war. Der SV H. bezeichnete die Kleidung als „hoch reflektierend“. Diese offenkundig auf Verzögerung abzielenden Zusatzanträge in der letzten mündlichen Verhandlung vom 8.5.2009 waren demnach als dem Grundsatz der Verfahrensökonomie widersprechend zu verwerfen.

Es darf auch nicht übersehen werden, dass der Zeuge Ho. einerseits verspätet benannt wurde und sodann dessen Verzögerungstaktik (ein Grund für die Nichtentsprechung der Vorladung vor die Polizei wurde nie benannt) die in der Vorführung vor die Behörde gipfelte, der Bundespolizeidirektion Wien eine erhebliche Verfahrensdauer abverlangte.

Wie bereits in der öffentlichen mündlichen Verkündung angemerkt, kann es nicht Gegenstand des Verwaltungsstrafverfahrens sein, eine Verwaltungsübertretung behelfs der Beiziehung von Gutachten und mehrfacher Befragung von Zeugen dergestalt mit vermeintlichen Widersprüchen zu Behaften, die letztlich, der Intention des Beschuldigten folgend, die Einstellung des Verfahrens bedingten. Substantielle Widersprüche oder Unschlüssigkeiten

wurden im gegenständlichen Verfahren von Seiten der berufungswerbenden Partei nicht erfolgreich aufgezeigt und die Einwände gegen technische „Machbarkeit“ und Schlüssigkeit den Messwert durch umfassende Beweiserhebung und respektive die mündliche Gutachtenerstellung restlos ausgeräumt.

3.3.] Rechtliche Beurteilung:

§ 20 Abs 2 StVO 1960 lautet: Paragraph 20, Absatz 2, StVO 1960 lautet:

Sofern die Behörde nicht gemäß § 43 eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt, darf der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren. Sofern die Behörde nicht gemäß Paragraph 43, eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt, darf der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren.

§ 99 Abs 3 lit a StVO 1960 lautet: Paragraph 99, Absatz 3, Litera a, StVO 1960 lautet:

Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest 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 oder 4 zu bestrafen ist. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest 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 Absatz eins, eins a, eins b, 2, 2 a, 2 b, oder 4 zu bestrafen ist.

§ 26 Abs 3 FSG lautet: Paragraph 26, Absatz 3, FSG lautet:

Im Falle der erstmaligen Begehung einer in § 7 Abs 3 Z 4 genannten Übertretung - sofern die Übertretung nicht geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen oder nicht mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern begangen wurde (§ 7 Abs 3 Z 3) oder auch eine Übertretung gemäß Abs 1 oder 2 vorliegt - hat die Entziehungsdauer zwei Wochen, bei der zweiten Begehung einer derartigen Übertretung innerhalb von zwei Jahren ab der ersten Begehung sechs Wochen zu betragen. Im Falle der erstmaligen Begehung einer in Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, genannten Übertretung - sofern die Übertretung nicht geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen oder nicht mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern begangen wurde (Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3,) oder auch eine Übertretung gemäß Absatz eins, oder 2 vorliegt - hat die Entziehungsdauer zwei Wochen, bei der zweiten Begehung einer derartigen Übertretung innerhalb von zwei Jahren ab der ersten Begehung sechs Wochen zu betragen.

Die im gegenständlichen Verfahren mit hinreichender Sicherheit nachgewiesene Verwaltungsübertretung ist unter die verletzte Rechtsnorm des § 20 Abs 2 StVO 1960 zu subsumieren, wonach im Ortsgebiet die Geschwindigkeit von 50 km/h einzuhalten ist. Die Tatörtlichkeit liegt im Ortsgebiet der Gemeinde Wien und wurden gegen die diesbezügliche Kennzeichnung keinerlei Einwände erhoben. Auch örtliche Unkenntnis wurde nicht eingewendet. Es ist somit in Anwendung der Strafnorm des § 99 Abs 3 StVO 1960, zumal keine besondere Rücksichtslosigkeit und sonstige schwerwiegende Verschuldensformen eingeflossen sind, der dortige Strafsatz zu Anwendung zu bringen. Die im gegenständlichen Verfahren mit hinreichender Sicherheit nachgewiesene Verwaltungsübertretung ist unter die verletzte Rechtsnorm des Paragraph 20, Absatz 2, StVO 1960 zu subsumieren, wonach im Ortsgebiet die Geschwindigkeit von 50 km/h einzuhalten ist. Die Tatörtlichkeit liegt im Ortsgebiet der Gemeinde Wien und wurden gegen die diesbezügliche Kennzeichnung keinerlei Einwände erhoben. Auch örtliche Unkenntnis wurde nicht eingewendet. Es ist somit in Anwendung der Strafnorm des Paragraph 99, Absatz 3, StVO 1960, zumal keine besondere Rücksichtslosigkeit und sonstige schwerwiegende Verschuldensformen eingeflossen sind, der dortige Strafsatz zu Anwendung zu bringen.

Die vom Beschuldigten konzedierte Geschwindigkeit von 70 km/h bis 80 km/h (ursprünglich 80 km/h) dient offenkundig dem Zweck dem mit dem Ausmaß der hohen Geschwindigkeitsüberschreitung korrelierenden Entzug der Lenkberechtigung zu entgehen. Bei diesem ist jedoch, losgelöst vom gegenständlichen Verwaltungsstrafverfahren, die

Messgeschwindigkeit abzüglich der Messtoleranz in Anwendung zu bringen, wobei jedoch der Toleranzwert von 40 km/h Überschreitung im Ortsgebiet jedenfalls bei weitem überschritten wurde. 4.] Strafbemessung:

Gemäß § 19 Abs 1 VStG ist die Grundlage für die Bemessung der Strafe stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat. Gemäß Paragraph 19, Absatz eins, VStG ist die Grundlage für die Bemessung der Strafe stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat.

Gemäß § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40-46 VStG) 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 Bestimmungen der §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches (StGB) sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Das vom BW gesetzte Verhalten schädigte in schwerwiegendem Maße das öffentliche Interesse an der Vermeidung von Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit, insbesondere durch eklatante Überschreitungen der im Ortsgebiet zulässigen Höchstgeschwindigkeit; gegenständlich wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 120 % überschritten, sodass von einem schwerwiegenden Unrechtsgehalt auszugehen ist. Gemäß Paragraph 19, Absatz 2, VStG sind im ordentlichen Verfahren (Paragraphen 40 -, 46, VStG) 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 Bestimmungen der Paragraphen 32 bis 35 des Strafgesetzbuches (StGB) sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Das vom BW gesetzte Verhalten schädigte in schwerwiegendem Maße das öffentliche Interesse an der Vermeidung von Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit, insbesondere durch eklatante Überschreitungen der im Ortsgebiet zulässigen Höchstgeschwindigkeit; gegenständlich wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 120 % überschritten, sodass von einem schwerwiegenden Unrechtsgehalt auszugehen ist.

Das Verschulden des BW ist als auffallend sorgfaltswidrig zu beurteilen, eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als das Doppelte kann nicht mehr unter Fahrlässigkeit eingestuft werden, sondern ist dafür ein hohes Maß an voluntativem Willensentschluß zugrunde zulegen, sodass –an bedingten Vorsatz heranreichend - von einem schwerwiegenden Verschuldensgrad auszugehen ist. Das Wissen um das unrechte Handeln erhellt auch aus der vor dem Sachverständigen konzedierten Aufmerksamkeit auf allfällige Polizisten im „Gefahrenbereich“.

Der Beschuldigte ist verwaltungsstrafrechtlich nicht unbescholten, wie dies die Behörde erster Instanz bereits ausgeführt hat, sodass die Rechtswohltat verwaltungsstrafrechtlicher Unbescholtenheit entfällt. Sorgepflichten wurden nicht geltend gemacht. Die allseitigen Einkommens- und Vermögensverhältnisse wurden nicht bekannt gegeben, es ist ein durchschnittliches Einkommen zu schätzen. General- und spezialpräventive Erwägungen mussten einbezogen werden, zumal der Beschuldigte völlig uneinsichtig ist und eine Geschwindigkeitsüberschreitung maximal im Ausmaß von 30 km/h, somit in etwa der Hälfte der tatsächlichen Überschreitung, einzuräumen bereit war.

Vor diesem Hintergrund waren spezialpräventive Erwägungen einzubeziehen, generalpräventive Erwägungen vor dem Hintergrund der Gefährdung im Zusammenhang mit derartig schwerwiegenden Geschwindigkeitsüberschreitungen. Vor diesem Hintergrund ist die in etwa bei 50 % des zur Verfügung stehenden Strafsatzes angelegte Geldstrafe angemessen und keineswegs überhöht.

Die Vorschreibung des Beitrages zu den Kosten des Berufungsverfahrens stützt sich auf die im Spruch genannte Gesetzesstelle.

4.1.] Gebühren:

§ 76 Abs 1 AVG lautet: Paragraph 76, Absatz eins, AVG lautet:

(1) Erwachsen der Behörde bei einer Amtshandlung Barauslagen, so hat dafür, sofern nach den Verwaltungsvorschriften nicht auch diese Auslagen von Amts wegen zu tragen sind, die Partei aufzukommen, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat. Als Barauslagen gelten auch die Gebühren, die den Sachverständigen und Dolmetschern zustehen. Kosten, die der Behörde aus ihrer Verpflichtung nach § 17a erwachsen, sowie die einem Gehörlosendolmetscher zustehenden Gebühren gelten nicht als Barauslagen. Im Falle des § 52 Abs 3 hat die Partei für die Gebühren, die den nichtamtlichen Sachverständigen zustehen, nur soweit aufzukommen, als sie den von ihr bestimmten Betrag nicht überschreiten.

(1) Erwachsen der Behörde bei einer Amtshandlung Barauslagen, so hat dafür, sofern nach den Verwaltungsvorschriften nicht auch diese Auslagen von Amts wegen zu tragen sind, die Partei aufzukommen, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat. Als Barauslagen gelten auch die Gebühren, die den Sachverständigen und Dolmetschern zustehen. Kosten, die der Behörde aus ihrer Verpflichtung nach Paragraph 17 a, erwachsen, sowie die einem Gehörlosendolmetscher zustehenden Gebühren gelten nicht als Barauslagen. Im Falle des Paragraph 52, Absatz 3, hat die Partei für die Gebühren, die den nichtamtlichen Sachverständigen zustehen, nur soweit aufzukommen, als sie den von ihr bestimmten Betrag nicht überschreiten.

§ 64 Abs 3 VStG lautet: Paragraph 64, Absatz 3, VStG lautet:

Sind im Zuge des Verwaltungsstrafverfahrens Barauslagen erwachsen (§ 76 AVG), so ist dem Bestraften der Ersatz dieser Auslagen aufzuerlegen, sofern sie nicht durch Verschulden einer anderen Person verursacht sind; der hienach zu ersetzende Betrag ist, wenn tunlich, im Erkenntnis (der Strafverfügung), sonst durch besonderen Bescheid ziffernmäßig festzusetzen. Dies gilt nicht für Gebühren, die dem Dolmetscher zustehen, der dem Beschuldigten beigelegt wurde.

Sind im Zuge des Verwaltungsstrafverfahrens Barauslagen erwachsen (Paragraph 76, AVG), so ist dem Bestraften der Ersatz dieser Auslagen aufzuerlegen, sofern sie nicht durch Verschulden einer anderen Person verursacht sind; der hienach zu ersetzende Betrag ist, wenn tunlich, im Erkenntnis (der Strafverfügung), sonst durch besonderen Bescheid ziffernmäßig festzusetzen. Dies gilt nicht für Gebühren, die dem Dolmetscher zustehen, der dem Beschuldigten beigelegt wurde.

Das Gutachten wurde über Antrag des Beschuldigten eingeholt, von einem Sachverständigen, den er selbst namhaft machte; ungeachtet des Umstandes der augenfälligen Begünstigung des Beschuldigten durch dieses schriftliche (Erst) –Gutachten sind somit die Kosten dieses Gutachtens, das mit den Vorschriften über Gebühren bei der Gutachtenerstellung im Einklang steht, vom Beschuldigten zu tragen. Zugunsten des Beschuldigten ist auszuführen, dass die Kosten des Ergänzungsgutachtens dem Sachverständigen Dr. S. nicht behördlich ersetzt werden und der diesbezügliche Antrag des Dr. S. abgelehnt wurde; weiters wurde für die mündliche Gutachtenerstellung ein Amtssachverständiger beigezogen, der keine Honorarnote legte. Die Kosten des Gutachtens für die schriftliche Erstellung des Erstgutachtens sind von der Behörde als Barauslagen angewiesen, somit dieser erwachsen und waren im Strafverfahren dem Beschuldigten aufzuerlegen; sie sind auch nicht durch Verschulden einer anderen Person im Sinne der Bestimmung des § 76 Abs 2 AVG verursacht worden; der Betrag wurde auch bereits in der mündlichen Verkündung festgesetzt.

Das Gutachten wurde über Antrag des Beschuldigten eingeholt, von einem Sachverständigen, den er selbst namhaft machte; ungeachtet des Umstandes der augenfälligen Begünstigung des Beschuldigten durch dieses schriftliche (Erst) –Gutachten sind somit die Kosten dieses Gutachtens, das mit den Vorschriften über Gebühren bei der Gutachtenerstellung im Einklang steht, vom Beschuldigten zu tragen. Zugunsten des Beschuldigten ist auszuführen, dass die Kosten des Ergänzungsgutachtens dem Sachverständigen Dr. S. nicht behördlich ersetzt werden und der diesbezügliche Antrag des Dr. S. abgelehnt wurde; weiters wurde für die mündliche Gutachtenerstellung ein Amtssachverständiger beigezogen, der keine Honorarnote legte. Die Kosten des Gutachtens für die schriftliche Erstellung des Erstgutachtens sind von der Behörde als Barauslagen angewiesen, somit dieser erwachsen und waren im Strafverfahren dem Beschuldigten aufzuerlegen; sie sind auch nicht durch Verschulden einer anderen Person im Sinne der Bestimmung des Paragraph 76, Absatz 2, AVG verursacht worden; der Betrag wurde auch bereits in der mündlichen Verkündung festgesetzt.

Offenkundige Uneinbringlichkeit ist nicht gegeben, eine Beeinträchtigung der Lebenshaltungskosten nach § 79 AVG ist ebenfalls nicht zu erwarten, im Hinblick auf die vor der erkennenden Behörde dargelegte Lebensführung des Beschuldigten. Sohin war spruchgemäß zu entscheiden.

Offenkundige Uneinbringlichkeit ist nicht gegeben, eine Beeinträchtigung der Lebenshaltungskosten nach Paragraph 79, AVG ist ebenfalls nicht zu erwarten, im Hinblick auf die vor der erkennenden Behörde dargelegte Lebensführung des Beschuldigten. Sohin war spruchgemäß zu entscheiden.

Schlagworte

FS-Entzug wegen Geschwindigkeitsüberschreitung Laser-Messung Sachverständiger Gutachten Barauslagen

Zuletzt aktualisiert am

12.08.2009

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at