

TE Lvwg Erkenntnis 2016/7/6 LVwG 30.25-1214/2016

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 06.07.2016

Entscheidungsdatum

06.07.2016

Index

90/01 Straßenverkehrsordnung

Norm

StVO 1960 §52 lit a Z10a

StVO 1960 §51 Abs1

StVO 1960 §54 Abs5 lit b

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
1. StVO 1960 § 51 heute
2. StVO 1960 § 51 gültig ab 01.10.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
3. StVO 1960 § 51 gültig von 01.07.1983 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983
1. StVO 1960 § 54 heute
2. StVO 1960 § 54 gültig ab 01.05.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
3. StVO 1960 § 54 gültig von 01.10.2022 bis 30.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
4. StVO 1960 § 54 gültig von 01.04.2019 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 18/2019
5. StVO 1960 § 54 gültig von 14.01.2017 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2017
6. StVO 1960 § 54 gültig von 01.07.2005 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
7. StVO 1960 § 54 gültig von 22.07.1998 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
8. StVO 1960 § 54 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
9. StVO 1960 § 54 gültig von 01.07.1983 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch den Richter

Mag. Michael Hackstock über die Beschwerde des Herrn Mag. iur. H S, vertreten durch die Sch & H Rechtsanwälte GmbH, Kgasse, G, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Graz-Umgebung vom 25.03.2016, GZ: BHGU-15.1-27022/2015, Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch den Richter, Mag. Michael Hackstock über die Beschwerde des Herrn Mag. iur. H S, vertreten durch die Sch & H Rechtsanwälte GmbH, Kgasse, G, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Graz-Umgebung vom 25.03.2016, GZ: BHGU-15.1-27022/2015,

z u R e c h t e r k a n n t:

I. Gemäß § 50 iVm § 28 Abs 1 und § 38 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz,

BGBL. I Nr. 33/2013 idF BGBL. I Nr. 82/2015 (im Folgenden VwGVG), wird das angefochtene Straferkenntnis dem Grunde nach bestätigt und wird der Beschwerde vom 21.04.2016 dahingehend Folge gegeben, dass über den Beschwerdeführer gemäß § 19 VStG 1991 (VStG), BGBL. Nr. 52/1991 idF BGBL. I Nr. 33/2013, sowie § 99 Abs 2e des Bundesgesetzes vom 06.07.1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960), BGBL. Nr. 159/1960 idF BGBL. I Nr. 123/2015 (im Folgenden StVO), eine Geldstrafe in der Höhe von € 200,00 verhängt wird und für den Uneinbringlichkeitsfall auf Grundlage § 99 Abs 2e StVO eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen und 19 Stunden festgesetzt wird. römisch eins. Gemäß Paragraph 50, in Verbindung mit Paragraph 28, Absatz eins und Paragraph 38, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 33 aus 2013, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 82 aus 2015, (im Folgenden VwGVG), wird das angefochtene Straferkenntnis dem Grunde nach bestätigt und wird der Beschwerde vom 21.04.2016 dahingehend Folge gegeben, dass über den Beschwerdeführer gemäß Paragraph 19, VStG 1991 (VStG), Bundesgesetzblatt Nr. 52 aus 1991, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 33 aus 2013, sowie Paragraph 99, Absatz 2 e, des Bundesgesetzes vom 06.07.1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960), Bundesgesetzblatt Nr. 159 aus 1960, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 123 aus 2015, (im Folgenden StVO), eine Geldstrafe in der Höhe von € 200,00 verhängt wird und für den Uneinbringlichkeitsfall auf Grundlage Paragraph 99, Absatz 2 e, StVO eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen und 19 Stunden festgesetzt wird.

Dadurch vermindert sich der Kostenbeitrag für das Verwaltungsstrafverfahren der belangten Behörde auf den Betrag von € 20,00.

Dieser Kostenbeitrag sowie die neu festgesetzte Geldstrafe sind binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses bei sonstiger Exekution zu leisten.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz,

BGBL. Nr. 10/1985 idF BGBL. I Nr. 122/2013 (im Folgenden VwGG), eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs 4 B-VG unzulässig. römisch zwei. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz, Bundesgesetzblatt Nr. 10 aus 1985, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 122 aus 2013, (im Folgenden VwGG), eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Mit dem im Spruch dieses Erkenntnisses näher bezeichneten

Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Graz-Umgebung vom 25.03.2016,

GZ: BHGU-15.1-27022/2015, wurde Herrn Mag. iur. H S zur Last gelegt, er habe am 19.08.2015 um 09.46 Uhr in der Gemeinde D auf der A 9, StrKm xx in Richtung Graz, als Lenker des PKW mit dem Kennzeichen (A) X die in diesem Bereich durch Straßenverkehrszeichen kundgemachte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 56 km/h überschritten. Die in Betracht kommende Messtoleranz sei bereits zu seinen Gunsten abgezogen worden. Dadurch sei die Rechtsvorschrift des § 52 lit a Z 10a StVO verletzt worden und wurde eine Geldstrafe im Ausmaß von € 260,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit 3 Tage und 16 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 99 Abs 2e StVO verhängt. Ferner wurde ausgesprochen, dass er als Beitrag zu den Kosten des erstinstanzlichen Strafverfahrens Verfahrenskosten im Ausmaß von € 26,00 auf Grundlage § 64 Abs 2 Verwaltungsstrafgesetz (VStG) zu bezahlen habe. Mit dem im Spruch

dieses Erkenntnisses näher bezeichneten, Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Graz-Umgebung vom 25.03.2016, GZ: BHGU-15.1-27022/2015, wurde Herr Mag. iur. H S zur Last gelegt, er habe am 19.08.2015 um 09.46 Uhr in der Gemeinde D auf der A 9, StrKm xx in Richtung Graz, als Lenker des PKW mit dem Kennzeichen (A) römisch zehn die in diesem Bereich durch Straßenverkehrszeichen kundgemachte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 56 km/h überschritten. Die in Betracht kommende Messtoleranz sei bereits zu seinen Gunsten abgezogen worden. Dadurch sei die Rechtsvorschrift des Paragraph 52, Litera a, Ziffer 10 a, StVO verletzt worden und wurde eine Geldstrafe im Ausmaß von € 260,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit 3 Tage und 16 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß Paragraph 99, Absatz 2 e, StVO verhängt. Ferner wurde ausgesprochen, dass er als Beitrag zu den Kosten des erstinstanzlichen Strafverfahrens Verfahrenskosten im Ausmaß von € 26,00 auf Grundlage Paragraph 64, Absatz 2, Verwaltungsstrafgesetz (VStG) zu bezahlen habe.

Dieser behördlichen Entscheidung vorangegangen war eine Strafverfügung vom 08.09.2015, welche im Hinblick auf die seitens der Zulassungsbesitzerin Sch & H Rechtsanwälte GmbH mit Schreiben vom 07.09.2015 erteilte Lenkerauskunft, wonach Herr Mag. H S mitteilte, dass er das Fahrzeug am 19.08.2015 selbst gelenkt habe, ergangen ist. Dagegen erhob Herr Mag. H S Einspruch mit der Begründung, dass er die ihm zur Last gelegte Tat an dem ihm zur Last gelegten Ort zu dem ihm zur Last gelegten Zeitpunkt nicht in der ihm zur Last gelegten Form begangen habe und bestritt weiters das Vorliegen einer Geschwindigkeitsübertretung bzw. einer solchen im festgestellten Ausmaß, wobei bekannt gegeben werden möge, wie, durch wen und an welcher Stelle die Messung vorgenommen worden sei.

Der im Verwaltungsstrafverfahren Beschuldigte wurde in weiterer Folge mit Schreiben vom 25.09.2015 seitens der Verwaltungsstrafbehörde vom Ergebnis der Beweisaufnahme verständigt und wurden ihm Kopien der Anzeige, des Eichscheins sowie der handschriftlichen Aufzeichnungen der Polizeibeamten, die die Geschwindigkeitsmessung vornahmen, übermittelt.

In seiner Äußerung vom 15.10.2015 beantragte Herr Mag. S bei der Verwaltungsstrafbehörde, das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen, zumal am Tatort eine Messgeschwindigkeit von 130 km/h zulässig sei und gäbe es bei StrKm xx Richtung Graz keine durch das Verbotsschild des

§ 52 lit a Z 10a StVO ordnungsgemäße Geschwindigkeitsbeschränkung. Weiters ersuchte er u.a. um Einsichtnahme in den „Aktenvermerk“ und die „Abschriftnahme“ aus welchen der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung hervorgeht und habe die Behörde überdies gegen die Bestimmung des § 51 StVO verstoßen. Das Vorschriftsschild sei nicht ordnungsgemäß angebracht. Es solle für eine längere Straßenstrecke gelten und gäbe es am Ende der Strecke kein gleiches Schild unter dem die Zusatztafel mit der Aufschrift „Ende“ angebracht sei. Überdies habe es die Behörde im Zuge der Kundmachung unterlassen, innerhalb dieser Strecke das Schild zu wiederholen, wobei dies die Verkehrssicherheit jedenfalls erfordert hätte. Darüber hinaus wendete sich Mag. iur. S im Verwaltungsstrafverfahren gegen die Messung durch Gl K, bestritt, dass diese den Vorschriften entsprechend durchgeführt worden sei und beantragte deren zeugenschaftliche Einvernahme, wobei genau geschildert werden müsse wie, wo, in welchem Winkel, bei welcher Temperatur, etc. die Messung vorgenommen worden sei. Es wurde in diesem Zusammenhang von ihm auch beantragt, ihm die „Vorschriften“ zur Verfügung zu stellen, die für die Messung vorgesehen seien. Weiters beantragte er, Herrn A P, pA Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, zeugenschaftlich zum Beweis dafür einzuvernehmen, dass die Eichung nicht ordnungsgemäß vorgenommen worden sei. Dies auch im Hinblick darauf, dass der Eichreiter nicht nachvollziehen könne, ob ein Grund nach § 48 MEG vorliegend gewesen sei. Beim Eichschein werde von einer „Standartunsicherheit“ ausgegangen und werde zu dokumentieren sei, warum genau bei der gegenständlichen Messung die Standartunsicherheit herangezogen werde. Im gegenständlichen Fall wäre, wenn überhaupt, eine höhere Unsicherheit zu berücksichtigen, die zu einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit in Höhe von maximal 49 km/h geführt hätte. In seiner Äußerung vom 15.10.2015 beantragte Herr Mag. S bei der Verwaltungsstrafbehörde, das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen, zumal am Tatort eine Messgeschwindigkeit von 130 km/h zulässig sei und gäbe es bei StrKm xx Richtung Graz keine durch das Verbotsschild des, Paragraph 52, Litera a, Ziffer 10 a, StVO ordnungsgemäße Geschwindigkeitsbeschränkung. Weiters ersuchte er u.a. um Einsichtnahme in den „Aktenvermerk“ und die „Abschriftnahme“ aus welchen der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung hervorgeht und habe die Behörde überdies gegen die Bestimmung des Paragraph 51, StVO verstoßen. Das Vorschriftsschild sei nicht ordnungsgemäß angebracht. Es solle für eine längere Straßenstrecke gelten und gäbe es am Ende der Strecke kein gleiches Schild unter dem die Zusatztafel mit der Aufschrift „Ende“ angebracht sei. Überdies habe es die Behörde im Zuge der Kundmachung unterlassen, innerhalb dieser Strecke das Schild zu

wiederholen, wobei dies die Verkehrssicherheit jedenfalls erfordert hätte. Darüber hinaus wendete sich Mag. iur. S im Verwaltungsstrafverfahren gegen die Messung durch GI K, bestritt, dass diese den Vorschriften entsprechend durchgeführt worden sei und beantragte deren zeugenschaftliche Einvernahme, wobei genau geschildert werden müsse wie, wo, in welchem Winkel, bei welcher Temperatur, etc. die Messung vorgenommen worden sei. Es wurde in diesem Zusammenhang von ihm auch beantragt, ihm die „Vorschriften“ zur Verfügung zu stellen, die für die Messung vorgesehen seien. Weiters beantragte er, Herrn A P, pA Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, zeugenschaftlich zum Beweis dafür einzuvernehmen, dass die Eichung nicht ordnungsgemäß vorgenommen worden sei. Dies auch im Hinblick darauf, dass der Einschreiter nicht nachvollziehen könne, ob ein Grund nach Paragraph 48, MEG vorliegend gewesen sei. Beim Eichschein werde von einer „Standartunsicherheit“ ausgegangen und werde zu dokumentieren sei, warum genau bei der gegenständlichen Messung die Standartunsicherheit herangezogen werde. Im gegenständlichen Fall wäre, wenn überhaupt, eine höhere Unsicherheit zu berücksichtigen, die zu einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit in Höhe von maximal 49 km/h geführt hätte.

Im nunmehr mit Beschwerde vom 21.04.2016 von Seiten Herrn Mag. H S rechtzeitig und formal zulässig bekämpften Straferkenntnis der belangten Behörde vom 25.03.2016, GZ: BHGU-15.1-27022/2015, nahm diese den Sachverhalt aufgrund der Anzeige der Autobahnpolizeiinspektion Ga vom 20.08.2015 nach Durchführung des Ermittlungsverfahrens in objektiver Hinsicht als erwiesen an und führte im Wesentlichen aus, dass konkrete Umstände, welche die Richtigkeit der Messung aus Gründen der Aufstellung, die Einstellung und/oder Bedienung des Gerätes in Frage gestellt hätten bzw. die Bedienungsvorschriften von der Beamtin nicht beachtet worden seien, nicht aufgezeigt worden seien und ergebe sich die festgestellte Geschwindigkeit aus der durchgeführten Lasermessung in Verbindung mit den handschriftlichen Aufzeichnungen der Beamten sowie dem Eichschein, der unter Beweis stelle, dass das verwendete Messgerät aufrecht geeicht gewesen sei. Die Messung sei im „Vier-Augen-Prinzip“ durchgeführt worden. Für den gegenständlichen Streckenabschnitt sei für die Richtungsfahrbahn Spielfeld im Bereich km xx bis km xx die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h beschränkt. Diese sei mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 08.04.2011, GZ: BMVIT-138.009/0002-II/ST5/2011, neben anderen Verkehrsbeschränkungen gemäß § 43 Abs 1 StVO verordnet worden. Laut schriftlicher Mitteilung der Autobahnpolizeiinspektion Ga sei die 100 km/h-Beschränkung auf der A 9 im Bereich D beidseitig auf der Fahrbahn deutlich sichtbar und wahrnehmbar mit Beginn bei ABKM xx laut Verordnungsplan verordnet und auch elektronisch kundgemacht. Dies habe auch eine Auswertung der Ereignisprotokolle – laut Schreiben der ASFINAG vom 26.01.2016 – zum gegenständlichen Zeitpunkt und Ort durch die VMZ Bruck/Mur und die Verkehrsleitzentrale Inzersdorf ergeben. Laut telefonischer Mitteilung der API Ga werde die Wiederholung dieser Beschränkung ebenfalls beidseitig auf der Fahrbahn deutlich sichtbar und wahrnehmbar bei ABKM xx elektronisch angezeigt. Das Ende der Beschränkung werde bei ABKM xx ordnungsgemäß kundgemacht. Weiters werde festgestellt, dass aufgrund der Bedienungsanleitung für das Lasermessgerät eindeutig festgelegt ist, dass die Fehlergrenzen bei +/- 3 % bei Messwerten über 100 km/h zu betragen hätten. Im vorliegenden Fall bedeutet das, dass bei der gemessenen Geschwindigkeit von 161 km/h 3 % in Abzug zu kommen hätten und ergebe dies den Wert der als Geschwindigkeitsübertretung vorgeworfen worden sei, nämlich die Überschreitung in einer Höhe von 56 km/h. Der Laserverkehrsgeschwindigkeitsmesser der Bauart LT120.20TS/KM sei grundsätzlich ein taugliches Mittel zur Feststellung einer von einem Fahrzeug eingehaltenen Geschwindigkeit. Ebenso wie bei einer Radarmessung sei auch einem mit der Geschwindigkeitsmessung mittels eines Laserverkehrsgeschwindigkeitsmessers betrauten Beamten aufgrund seiner Schulung die ordnungsgemäße Verwendung des Gerätes zuzumuten, weshalb behördlicherseits davon ausgegangen wurde, dass der Messvorgang ordnungsgemäß erfolgt sei und von einem verwertbaren Ergebnis ausgegangen werden könne. Im Übrigen hätte nicht nur die mögliche Fehlerquelle, sondern im Einzelfall auch konkrete Umstände dargelegt werden müssen, welche eine unrichtige Lasermessung aufzeigen und sei die erkennende Behörde nicht verpflichtet, Ermittlungen über das allfällige Vorliegen jedes nur denkmöglichen Messfehlers anzustellen. Aufgrund des Umstandes, dass bei einer mangelhaften Messung, beispielsweise bei zwei gleichzeitig vorbeifahrenden Fahrzeugen, sofort eine Fehlermeldung erscheine, sei davon auszugehen, dass eine genaue Messung durchführbar gewesen sei und dürfe gemäß § 52 lit a Z 10a StVO bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht schneller als mit dem im Verkehrszeichen genannten Wert gefahren werden, welcher im gegenständlichen Bereich 100 km/h betragen habe und sei die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 56 km/h überschritten worden, weshalb der Tatbestand des § 52 lit a Z 10a StVO zu verantworten sei. Im nunmehr mit Beschwerde vom 21.04.2016 von Seiten Herrn Mag. H S rechtzeitig und formal zulässig bekämpften Straferkenntnis der belangten Behörde vom 25.03.2016, GZ: BHGU-15.1-27022/2015, nahm diese den Sachverhalt

aufgrund der Anzeige der Autobahnpolizeiinspektion Ga vom 20.08.2015 nach Durchführung des Ermittlungsverfahrens in objektiver Hinsicht als erwiesen an und führte im Wesentlichen aus, dass konkrete Umstände, welche die Richtigkeit der Messung aus Gründen der Aufstellung, die Einstellung und/oder Bedienung des Gerätes in Frage gestellt hätten bzw. die Bedienungsvorschriften von der Beamtin nicht beachtet worden seien, nicht aufgezeigt worden seien und ergebe sich die festgestellte Geschwindigkeit aus der durchgeführten Lasermessung in Verbindung mit den handschriftlichen Aufzeichnungen der Beamten sowie dem Eichschein, der unter Beweis stelle, dass das verwendete Messgerät aufrecht geeicht gewesen sei. Die Messung sei im „Vier-Augen-Prinzip“ durchgeführt worden. Für den gegenständlichen Streckenabschnitt sei für die Richtungsfahrbahn Spielfeld im Bereich km xx bis km xx die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h beschränkt. Diese sei mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 08.04.2011, GZ: BMVIT-138.009/0002-II/ST5/2011, neben anderen Verkehrsbeschränkungen gemäß Paragraph 43, Absatz eins, StVO verordnet worden. Laut schriftlicher Mitteilung der Autobahnpolizeiinspektion Ga sei die 100 km/h-Beschränkung auf der A 9 im Bereich D beidseitig auf der Fahrbahn deutlich sichtbar und wahrnehmbar mit Beginn bei ABKM xx laut Ordnungsplan verordnet und auch elektronisch kundgemacht. Dies habe auch eine Auswertung der Ereignisprotokolle – laut Schreiben der ASFINAG vom 26.01.2016 – zum gegenständlichen Zeitpunkt und Ort durch die VMZ Bruck/Mur und die Verkehrsleitzentrale Inzersdorf ergeben. Laut telefonischer Mitteilung der API Ga werde die Wiederholung dieser Beschränkung ebenfalls beidseitig auf der Fahrbahn deutlich sichtbar und wahrnehmbar bei ABKM xx elektronisch angezeigt. Das Ende der Beschränkung werde bei ABKM xx ordnungsgemäß kundgemacht. Weiters werde festgestellt, dass aufgrund der Bedienungsanleitung für das Lasermessgerät eindeutig festgelegt ist, dass die Fehlergrenzen bei +/- 3 % bei Messwerten über 100 km/h zu betragen hätten. Im vorliegenden Fall bedeutet das, dass bei der gemessenen Geschwindigkeit von 161 km/h 3 % in Abzug zu kommen hätten und ergebe dies den Wert der als Geschwindigkeitsübertretung vorgeworfen worden sei, nämlich die Überschreitung in einer Höhe von 56 km/h. Der Laserverkehrsgeschwindigkeitsmesser der Bauart LT120.20TS/KM sei grundsätzlich ein taugliches Mittel zur Feststellung einer von einem Fahrzeug eingehaltenen Geschwindigkeit. Ebenso wie bei einer Radarmessung sei auch einem mit der Geschwindigkeitsmessung mittels eines Laserverkehrsgeschwindigkeitsmessers betrauten Beamten aufgrund seiner Schulung die ordnungsgemäße Verwendung des Gerätes zuzumuten, weshalb behördlicherseits davon ausgegangen wurde, dass der Messvorgang ordnungsgemäß erfolgt sei und von einem verwertbaren Ergebnis ausgegangen werden könne. Im Übrigen hätte nicht nur die mögliche Fehlerquelle, sondern im Einzelfall auch konkrete Umstände dargelegt werden müssen, welche eine unrichtige Lasermessung aufzeigen und sei die erkennende Behörde nicht verpflichtet, Ermittlungen über das allfällige Vorliegen jedes nur denkmöglichen Messfehlers anzustellen. Aufgrund des Umstandes, dass bei einer mangelhaften Messung, beispielsweise bei zwei gleichzeitig vorbeifahrenden Fahrzeugen, sofort eine Fehlermeldung erscheine, sei davon auszugehen, dass eine genaue Messung durchführbar gewesen sei und dürfe gemäß Paragraph 52, Litera a, Ziffer 10 a, StVO bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht schneller als mit dem im Verkehrszeichen genannten Wert gefahren werden, welcher im gegenständlichen Bereich 100 km/h betragen habe und sei die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 56 km/h überschritten worden, weshalb der Tatbestand des Paragraph 52, Litera a, Ziffer 10 a, StVO zu verantworten sei.

Bei der Strafbemessung ging die Behörde weder von mildernden noch von erschwerenden Umständen aus. Verwaltungsstrafrechtliche Unbescholtenheit liege nicht vor. Das Verschulden könne jedoch nicht als geringfügig angesehen werden, da weder hervorgekommen sei, noch aufgrund der Tatumstände anzunehmen sei, dass die Einhaltung der Vorschrift eine besondere Aufmerksamkeit erfordert habe oder dass die Verwirklichung des Tatbestandes aus besonderen Gründen nur schwer hätte vermieden werden können. Das Fehlen konkreter Gefährdungen oder Behinderungen anderer Straßenbenützer trete dagegen bei der Strafbemessung in den Hintergrund, da die übertretene Bestimmung solche nachteiligen Auswirkungen von vorn herein ausschließen solle. Weiters wurden die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse von Behördenseite in Ermangelung von Angaben eingeschätzt und wurde von einem monatlichen Einkommen von € 5.000,00, keinen Sorgepflichten und Vermögen in Form eines Hauses ausgegangen. Die verhängte Geldstrafe sei dem objektiven Unrechtsgehalt der Tat angepasst und schuldangemessen. Die Strafe ist als gerechtfertigt anzusehen, zumal Strafen einen immerhin spürbaren Vermögensnachteil darstellen müssten, um den Strafzweck zu erfüllen und um der neuerlichen Begehung gleichartiger Verwaltungsübertretungen wirksam vorzubeugen.

Gegen dieses Straferkenntnis erhob Herr Mag. H S mit Schriftsatz vom 21.04.2016 Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht Steiermark und hielt fest, dass er die ihm zur Last gelegte Verwaltungsübertretung nicht

begangen habe und keine überhöhte Geschwindigkeit eingehalten habe und beantragte, zum Beweis, dass der Messvorgang nicht ordnungsgemäß erfolgt sei, die zeugenschaftliche Einvernahme der Beamten GI D K und GI N. G der API Ga; insbesondere werde GI K darzulegen haben, wie, wo, in welchem Winkel, bei welcher Temperatur, etc. sie die Messungen vorgenommen habe. Weiters wurde der Antrag gestellt, die Bedienungsanleitung des verwendeten Verkehrsgeschwindigkeitsmessgerätes TruSpeed beizuschaffen und zum Beweis dafür die Eichung des verwendeten Verkehrsgeschwindigkeitsmessgerätes nicht ordnungsgemäß vorgenommen worden sei, wurde beantragt, Herrn A P, Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen einzuvernehmen.

Ausgeführt wurde weiters, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h auf der A 9, StrKm xx Richtung Graz nicht wirksam verordnet sei und unter Bezugnahme auf die Verordnung des BMVIT vom 08.04.2011,

GZ: BMVIT-138.0009/0002-II/ST5/2011, wurde festgehalten, dass gemäß § 51 StVO, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Straßenstrecke von mehr als 1 km gelte, bei den betreffenden Vorschriftenzeichen, wie bei allfälligen Wiederholungszeichen, die Länge der Strecke mit einer Zusatztafel nach § 54 Abs 5 lit b) StVO anzugeben sei, wenn es die Verkehrssicherheit erfordere. Im gegenständlichen Fall sei die Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von 2,089 km verordnet worden und ergebe sich das Erfordernis der Anbringung der Zusatztafeln bereits daraus, dass das BMVIT die Aufstellung eines elektronischen Wiederholungszeichens bei StrKm xx im Sinne der Verkehrssicherheit

gemäß § 51 Abs 1 Satz 2 StVO für erforderlich erachtet habe. Mangels Zusatztafel bei den Verkehrszeichen auf StrKm xx und StrKm xx liege sohin eine gesetzmäßige Kundmachung nicht vor. Ausgeführt wurde weiters, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h auf der A 9, StrKm xx Richtung Graz nicht wirksam verordnet sei und unter Bezugnahme auf die Verordnung des BMVIT vom 08.04.2011, , GZ: BMVIT-138.0009/0002-II/ST5/2011, wurde festgehalten, dass gemäß Paragraph 51, StVO, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Straßenstrecke von mehr als 1 km gelte, bei den betreffenden Vorschriftenzeichen, wie bei allfälligen Wiederholungszeichen, die Länge der Strecke mit einer Zusatztafel nach , Paragraph 54, Absatz 5, Litera b,) StVO anzugeben sei, wenn es die Verkehrssicherheit erfordere. Im gegenständlichen Fall sei die Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von 2,089 km verordnet worden und ergebe sich das Erfordernis der Anbringung der Zusatztafeln bereits daraus, dass das BMVIT die Aufstellung eines elektronischen Wiederholungszeichens bei StrKm xx im Sinne der Verkehrssicherheit , gemäß Paragraph 51, Absatz eins, Satz 2 StVO für erforderlich erachtet habe. Mangels Zusatztafel bei den Verkehrszeichen auf StrKm xx und StrKm xx liege sohin eine gesetzmäßige Kundmachung nicht vor.

Darüber hinaus wurde festgehalten, dass das erstinstanzliche Verfahren mangelhaft gewesen sei, da erklärt worden sei, dass die ministerielle Verordnung von der Akteneinsicht ausgenommen sei. Auch seitens des BMVIT sei die Einsicht in den Verordnungsakt nicht ermöglicht worden und eine Rückmeldung zu den von Beschwerdeführerseite aufgeworfenen Fragen nicht erstattet worden. Die Verweigerung der Einsichtnahme in den Verordnungstext stehe im Widerspruch zu

Art. 6 EMRK und verstoße gegen den Grundsatz der Waffengleichheit, zumal es dem Beschwerdeführer hierdurch nicht möglich werde, zum Tatvorwurf meritorisch Stellung zu nehmen und die entsprechenden Verteidigungsmittel zu ergreifen. Das Verfahren sei auch deshalb mangelhaft, zumal die erste Instanz die gegenständliche Verordnung des BMVIT nicht vollständig beigeschafft habe, weshalb beantragt wurde, den Verordnungsakt des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu GZ: BMVIT-138.0009/0002-II/ST5/2011 beizuschaffen und dem Beschwerdeführer zur Kenntnis zu bringen. Darüber hinaus wurde festgehalten, dass das erstinstanzliche Verfahren mangelhaft gewesen sei, da erklärt worden sei, dass die ministerielle Verordnung von der Akteneinsicht ausgenommen sei. Auch seitens des BMVIT sei die Einsicht in den Verordnungsakt nicht ermöglicht worden und eine Rückmeldung zu den von Beschwerdeführerseite aufgeworfenen Fragen nicht erstattet worden. Die Verweigerung der Einsichtnahme in den Verordnungstext stehe im Widerspruch zu , Artikel 6, EMRK und verstoße gegen den Grundsatz der Waffengleichheit, zumal es dem Beschwerdeführer hierdurch nicht möglich werde, zum Tatvorwurf meritorisch Stellung zu nehmen und die entsprechenden Verteidigungsmittel zu ergreifen. Das Verfahren sei auch deshalb mangelhaft, zumal die erste Instanz die gegenständliche Verordnung des BMVIT nicht vollständig beigeschafft habe, weshalb beantragt wurde, den Verordnungsakt des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu GZ: BMVIT-138.0009/0002-II/ST5/2011 beizuschaffen und dem Beschwerdeführer zur Kenntnis zu bringen.

Sodann werde das Beschwerdevorbringen entsprechend ergänzt werden. Bereits jetzt werde aus advokatorischer Vorsicht vorgebracht, dass die gegenständliche Verordnung nicht ordnungsgemäß kundgemacht sei. Die Standorte der

Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ bei StrKm xx und StrKm xx sowie das Verkehrszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ bei StrKm xx wurden nicht mit denen laut Verordnung vom 08.04.2011 übereinstimmen.

Der Mindesterkennungsweg beim Herannahen an die gegenständlichen Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ sei nicht eingehalten. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h würden bereits bis zum Erkennen des Verkehrszeichens (ca. 3 s) 108 m zurückgelegt. Das Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ müsse überdies so positioniert sein, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit von

130 km/h auf 100 km/h rechtzeitig, sohin noch vor Passieren der Verkehrszeichen möglich sei. Der Mindesterkennungsweg beim Herannahen an die gegenständlichen Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ sei nicht eingehalten. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h würden bereits bis zum Erkennen des Verkehrszeichens (ca. 3 s) 108 m zurückgelegt. Das Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ müsse überdies so positioniert sein, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit von , 130 km/h auf 100 km/h rechtzeitig, sohin noch vor Passieren der Verkehrszeichen möglich sei.

Die Anbringungshöhe und Tiefe der gegenständlichen Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ stehe im Widerspruch zu § 48 Abs 5 StVO. Überdies sei eine leichte rechtzeitige Erkennbarkeit im Sinne des § 48 Abs 1 StVO nicht gewährleistet. Es liege daher keine gesetzmäßige Kundmachung vor. Gemäß § 48 Abs 4 StVO dürften auf einer Anbringungs Vorrichtung für Verkehrszeichen nicht mehr als zwei Verkehrszeichen angebracht werden. Die gegenständlichen Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ würden gegen diese Bestimmung verstoßen und seien sohin mit einem Kundmachungsmangel behaftet. Die Anbringungshöhe und Tiefe der gegenständlichen Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ stehe im Widerspruch zu Paragraph 48, Absatz 5, StVO. Überdies sei eine leichte rechtzeitige Erkennbarkeit im Sinne des Paragraph 48, Absatz eins, StVO nicht gewährleistet. Es liege daher keine gesetzmäßige Kundmachung vor. Gemäß Paragraph 48, Absatz 4, StVO dürften auf einer Anbringungs Vorrichtung für Verkehrszeichen nicht mehr als zwei Verkehrszeichen angebracht werden. Die gegenständlichen Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ würden gegen diese Bestimmung verstoßen und seien sohin mit einem Kundmachungsmangel behaftet.

Es werde zum Beweis dafür beantragt, einen Ortsaugenschein unter Beiziehung eines Amtssachverständigen durchzuführen. Es sei vor Erlassung der Geschwindigkeitsbeschränkung zur Klärung des Sachverhaltes die Einholung sowohl eines straßenbautechnischen als auch eines verkehrstechnischen Sachverständigengutachtens erforderlich gewesen, was nicht erfolgt sei. Die gesetzlich eingeräumten Anhörungs- bzw. Stellungnahmerechte, insbesondere im Sinne des § 94f, 98 StVO seien überdies nicht gewahrt und hätte vor Verordnungserlassung seitens der Landesregierung und seitens der Bezirksverwaltungsbehörde eine Anhörung stattfinden müssen. Dies einerseits hinsichtlich der betreffenden Gemeinde, andererseits, weil deren Interessen tangiert gewesen seien. Hinsichtlich der Kammern Arbeiterkammer, Ärztekammer, Zahnärztekammer, Handelskammer, Landarbeiterkammer, Landwirtschaftskammer, Notariatskammer, Rechtsanwaltskammer, Tierärztekammer, zumal ein aufgrund der damit in Zusammenhang stehenden Fahrzeiterhöhung die Interessen dieser Kammern, deren Mitglieder auf KFZ angewiesen seien, berührt seien. Es werde zum Beweis dafür beantragt, einen Ortsaugenschein unter Beiziehung eines Amtssachverständigen durchzuführen. Es sei vor Erlassung der Geschwindigkeitsbeschränkung zur Klärung des Sachverhaltes die Einholung sowohl eines straßenbautechnischen als auch eines verkehrstechnischen Sachverständigengutachtens erforderlich gewesen, was nicht erfolgt sei. Die gesetzlich eingeräumten Anhörungs- bzw. Stellungnahmerechte, insbesondere im Sinne des Paragraph 94 f, 98, StVO seien überdies nicht gewahrt und hätte vor Verordnungserlassung seitens der Landesregierung und seitens der Bezirksverwaltungsbehörde eine Anhörung stattfinden müssen. Dies einerseits hinsichtlich der betreffenden Gemeinde, andererseits, weil deren Interessen tangiert gewesen seien. Hinsichtlich der Kammern Arbeiterkammer, Ärztekammer, Zahnärztekammer, Handelskammer, Landarbeiterkammer, Landwirtschaftskammer, Notariatskammer, Rechtsanwaltskammer, Tierärztekammer, zumal ein aufgrund der damit in Zusammenhang stehenden Fahrzeiterhöhung die Interessen dieser Kammern, deren Mitglieder auf KFZ angewiesen seien, berührt seien.

Die Verkehrstafeln würden schon seit Jahr und Tag existieren und habe daher „Gefahr in Verzug“ nicht bestanden und

sei die Kundmachung auch nicht gemäß

§ 43 Abs 1a StVO erfolgt, da an der gegenständlichen Stelle niemals ein Elementarereignis eingetreten sei und demgemäß zum Schutz der Straßenbenützer oder der Verkehrsabwicklung erforderliche Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen gewesen wären. Es würden auch keine derartigen erheblichen Umstände, aus denen sich ergäbe, dass dies mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten wäre, existieren. Die Verordnung nach § 43 lit 1a StVO habe vor allen Dingen Maßnahmen zum Gegenstand, die nach Abgang einer Lawine oder einer akuten Lawinengefahr zu treffen sei. Im relevanten Gebiet bestehe keine Lawinengefahr. Das Gebiet sei auch nicht dadurch gekennzeichnet, dass es dort besonders starkes Windaufkommen geben würde oder gehäuft Starkregenfälle auftreten würden. Der Verpflichtung zur Durchführung der Signalschauen im Sinne des § 96 Abs 2 StVO sei nicht entsprochen worden. Dies hätte ergeben, dass die dem Verkehrszeichen zu Grunde liegende Verkehrsbeschränkung nicht länger erforderlich sei. Aus diesen Gründen liege somit eine gültige Verordnung nicht vor und wurde schlussendlich die Durchführung einer mündlichen Beschwerdeverhandlung beantragt und weiters der Antrag gestellt, das gegenständliche Straferkenntnis zu beheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen. Die Verkehrstafeln würden schon seit Jahr und Tag existieren und habe daher „Gefahr in Verzug“ nicht bestanden und sei die Kundmachung auch nicht gemäß , Paragraph 43, Absatz eins a, StVO erfolgt, da an der gegenständlichen Stelle niemals ein Elementarereignis eingetreten sei und demgemäß zum Schutz der Straßenbenützer oder der Verkehrsabwicklung erforderliche Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen gewesen wären. Es würden auch keine derartigen erheblichen Umstände, aus denen sich ergäbe, dass dies mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten wäre, existieren. Die Verordnung nach , Paragraph 43, lit 1a StVO habe vor allen Dingen Maßnahmen zum Gegenstand, die nach Abgang einer Lawine oder einer akuten Lawinengefahr zu treffen sei. Im relevanten Gebiet bestehe keine Lawinengefahr. Das Gebiet sei auch nicht dadurch gekennzeichnet, dass es dort besonders starkes Windaufkommen geben würde oder gehäuft Starkregenfälle auftreten würden. Der Verpflichtung zur Durchführung der Signalschauen im Sinne des Paragraph 96, Absatz 2, StVO sei nicht entsprochen worden. Dies hätte ergeben, dass die dem Verkehrszeichen zu Grunde liegende Verkehrsbeschränkung nicht länger erforderlich sei. Aus diesen Gründen liege somit eine gültige Verordnung nicht vor und wurde schlussendlich die Durchführung einer mündlichen Beschwerdeverhandlung beantragt und weiters der Antrag gestellt, das gegenständliche Straferkenntnis zu beheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen.

Der Beschwerde wurden Vermerke betreffend die mit Bediensteten des Ministeriums und der Bezirkshauptmannschaft geführten Telefonate angeschlossen.

Über telefonisches Ersuchen nahm das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, Herr Ing. B S, bereits mit Mail vom 03.05.2016 erklärend zur Messunsicherheit auf Eichscheinen von Verkehrsgeschwindigkeitsmessgeräten wie folgt Stellung:

„Die Angaben über die Messunsicherheit im Eichschein beziehen sich ausschließlich auf die für die Eichung verwendeten Normalgeräte. Damit wird ausgesagt, dass der Fehler des vom Normalgerät gelieferten Sollwertes zur Überprüfung der Genauigkeit mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % kleiner einem Drittel der Eichfehlergrenzen (für die Genauigkeitsprüfung mit simulierten Signalen) bzw. im konkreten Fall kleiner als 0,67 km/h ist.

Diese Angaben stehen in keinem Zusammenhang zum tatsächlichen bzw. maximal erlaubten Fehler des Verkehrsgeschwindigkeitsmessgerätes selbst. Es gelten die Eich- und Verkehrsfehlergrenzen laut den Eichvorschriften für Verkehrsgeschwindigkeitsmessgeräte und die Bestimmungen der jeweiligen Bauartzulassung.“

Mit Mail vom 03.05.2016 wurden von Seiten des Ministeriums vorab über telefonisches Ersuchen in der Folge zwei Pläne zur verfahrensgegenständlichen Verordnung übermittelt. Über telefonisches Ersuchen wurde von Seiten des Ministeriums zugesichert, über Anforderung, die maßgeblichen Teile des Verordnungsaktes dem Landesverwaltungsgericht zu übermitteln.

Mit Schreiben vom 06.05.2016 erging in diesem Zusammenhang das Ersuchen an die ASFINAG Autobahnmeisterei R, den Aktenvermerk nach § 44 Abs 1 StVO über die ordnungsgemäße Anbringung bzw. des Zeitpunkts der erfolgten Anbringung bei Vorliegen bei der Autobahnmeisterei dem Landesverwaltungsgericht zur Einsichtnahme vorzulegen bzw. sonstige allfällige vorhandene Nachweise zu übermitteln und wurde darüber hinaus um Bekanntgabe ersucht, ob zum Tatzeitpunkt am Tatort die Verordnung aus Sicht der Autobahnmeisterei ordnungsgemäß kundgemacht war und überdies um Mitteilung ersucht, ob bei den anzugebenden Vorschriftszeichen allenfalls die Länge der Strecke mit einer

Zusatztafel zum damaligen Zeitpunkt angegeben war. Mit Schreiben vom 06.05.2016 erging in diesem Zusammenhang das Ersuchen an die ASFINAG Autobahnmeisterei R, den Aktenvermerk nach Paragraph 44, Absatz eins, StVO über die ordnungsgemäße Anbringung bzw. des Zeitpunkts der erfolgten Anbringung bei Vorliegen bei der Autobahnmeisterei dem Landesverwaltungsgericht zur Einsichtnahme vorzulegen bzw. sonstige allfällige vorhandene Nachweise zu übermitteln und wurde darüber hinaus um Bekanntgabe ersucht, ob zum Tatzeitpunkt am Tatort die Verordnung aus Sicht der Autobahnmeisterei ordnungsgemäß kundgemacht war und überdies um Mitteilung ersucht, ob bei den anzugebenden Vorschriftszeichen allenfalls die Länge der Strecke mit einer Zusatztafel zum damaligen Zeitpunkt angegeben war.

Darüber hinaus wurde die API Ga ersucht, die in Zusammenhang mit der in Rede stehenden Geschwindigkeitsmessung Verwendungsvorschriften und die Bedienungsanleitung des Lasergerätes LTI/TruSpeed 4605 zu übermitteln.

Mit hg. Schreiben vom 09.05.2016 erging das Ersuchen an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Verwaltungsgericht den Verordnungsakt GZ: BMVIT-138.009/0002-II/ST5/2011, insbesondere die bezug habende Verordnung vom 08.04.2011 einschließlich des damit in Zusammenhang stehenden verkehrstechnischen Gutachtens des Herrn Ing. R H, G, sowie der Verordnungspläne 2010 der Ingenieurgesellschaft K, G, soweit sich diese auf die beim Tatort A 9, StrKm xx, Richtung Graz, seit 19.08.2015, 09.46 Uhr verordnete Geschwindigkeitsbeschränkung beziehen, zur Einsichtnahme vorzulegen und wurde darüber hinaus ersucht, allfällige Aktenvermerke bzw. Niederschriften, die die ordnungsgemäße Kundmachung der Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich dokumentieren, zu übermitteln bzw. bekannt zu geben, wo diese angefordert werden könnten.

Mit Mail vom 12.05.2016 wurde seitens der ASFINAG Autobahnmeisterei Gb der Aktenvermerk vom 12.05.2016 übermittelt, in welchem der derzeitige Autobahnmeister, Herr Ing. M G, u. a. festhielt, dass die Verordnung zum Zeitpunkt der Erlassung ordnungsgemäß kundgemacht gewesen sei, da die elektronischen und statischen Verkehrszeichen bei Km xx (100 km/h elektronisch), xx (100 km/h elektronisch) und Km xx (Aufhebung statisch) bereits vorher aufgestellt gewesen seien.

Am 12.05.2016 wurde von Seiten des API Ga die Bedienungsanleitung für das verwendete Laser-Geschwindigkeitsmessgerät ebenfalls per E-Mail übermittelt; ebenso eine generelle Dienstanweisung in Bezug auf derartige Verkehrsüberwachungsgeräte.

Mit Schreiben vom 18.05.2016 wurde seitens des Beschwerdeführers im gegenständlichen Verfahren weiters folgende Stellungnahme abgegeben:

„1.) Der Einschreiter teilt die Ansicht des Landesverwaltungsgerichts, dass die Beiziehung eines verkehrstechnischen Sachverständigen – letztlich – unumgänglich erscheint.

Die Beiziehung eines verkehrstechnischen Sachverständigen wird insbesondere die Frage betreffen, ob sich das Geschwindigkeitsmessgerät – über die Eichung hinaus – in einem ordnungsgemäßen Zustand befunden hat. Weiters wird ein verkehrstechnischer Sachverständiger aus Sicht des Einschreiters auch die Frage zu beantworten haben, ob die anzeiglegenden Beamten den Messvorgang richtig vorgenommen habe, sodass auch ein fehlerfreies Messergebnis zustande gekommen ist.

2.) Ohne einen verkehrstechnischen Sachverständigen können aber wesentliche Fragen betreffend den Kundmachungsmangel beantwortet werden!

Lediglich hinsichtlich der Frage, ob die Anbringung einer Zusatztafel nach §54 Abs. 5 lit. b StVO notwendig war, weil dies die Verkehrssicherheit erfordert, mag es vielleicht möglich sein, dass auch ein verkehrstechnischer Sachverständiger beigezogen werden muss. Lediglich hinsichtlich der Frage, ob die Anbringung einer Zusatztafel nach §54 Absatz 5, Litera b, StVO notwendig war, weil dies die Verkehrssicherheit erfordert, mag es vielleicht möglich sein, dass auch ein verkehrstechnischer Sachverständiger beigezogen werden muss.

In diesem Zusammenhang wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Kundmachungsbereich zum Teil einen Tunnel betrifft, sodass aus Sicht des Einschreitervertreters jedenfalls auf der Hand liegt, dass eine Zusatztafel aufgrund der gebotenen Verkehrssicherheit erforderlich wäre.

Im Zweifel handelt es sich hierbei um eine questio mixtae, also eine Frage die sowohl Rechtsfrage als auch Tatfrage ist.

3.) Das hohe Landesverwaltungsgericht wird höflichst ersucht, erst die Frage über die ordnungsgemäße Kundmachung

des Verkehrszeichens zu klären, bei denen eine Beiziehung eines verkehrstechnischen Sachverständigen nicht notwendig ist. Erst in weiterer Folge – sofern es nicht schon zur Einstellung des Verfahrens kommen muss – möge der verkehrstechnische Sachverständige mit der Gutachtenserstellung beauftragt werden.

4.) Insbesondere wolle das hohe Verwaltungsgericht auch überlegen, ob hinsichtlich der Fragen der Eichung – dies wird unter einem beantragt – nicht vorerst ein Amts-SV aus dem Fache des Eich- und Vermessungswesens beigezogen werden möge. Höchst vorsorglich wird angeregt, eine Person zu bestimmen die nicht Organwalter des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen ist.

5.) Des weiteren wird das hohe Landesverwaltungsgericht höflichst ersucht mit dem Einschreiter – wenn kein Amts-SV beigezogen wird ist diesbezüglich wohl rechtliches Gehör zu gewähren – die Person des beizuziehenden Sachverständigen zu erörtern.

Soweit dem Einschreiter bekannt, bedient sich das hohe Landesverwaltungsgericht hauptsächlich des Sachverständigen Dr. St.

6.) Der Einschreiter erklärt also seine prinzipielle Zustimmung der Beiziehung eines KFZ-technischen Amtssachverständigen.

7.) Unter einem gilt es jedoch rechtlich Folgendes zu überlegen:

Festzuhalten ist, dass das Landesverwaltungsgericht keinen Zugriff auf einen Kfz-technischen Amtssachverständigen hat.

Der Einschreitervertretung ist bekannt, dass auch der UVS über Jahre (wenn nicht Jahrzehnte) nicht über Kfz-technische Amtssachverständige verfügte und daher in all diesen Verfahren Kostenersatz drohte, welcher üblicherweise in keiner Relation zur verhängten Strafe stand.

Aufgrund dieses Faktums – in Zusammenschau mit der Tatsache, dass diverse Verwaltungsstrafverfahren nach StVO bzw. KFG doch äußerst kompliziert sind und nur mit anwaltlicher Vertretung seriös durchführbar sind – entstehen erhebliche Kosten. Dies führt in Wahrheit dazu, dass der „Zugang zum Recht“ aus ökonomischen Gesichtspunkten unmöglich gemacht wurde.

Mit BGBl I Nr. 33/2013 wurde unter anderem auch die Bestimmung des § 45 VStG geändert. Mit Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 33 aus 2013, wurde unter anderem auch die Bestimmung des Paragraph 45, VStG geändert.

§ 45 (1) Z 6 VStG lautet wie folgt Paragraph 45, (1) Z 6 VStG lautet wie folgt:

„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.“

Wenn man nun davon ausgeht, dass der zu bestellende Sachverständige zumindest Kosten von € 600,00 begehrt, stehen diese Kosten in keiner Relation zu der im erstinstanzlichen Verfahren verhängten Geldstrafe von € 260,00. Es kann nicht sein, dass die Kosten eines einzigen SV – zu berücksichtigen sind auch die anderen Verfahrenskosten – doppelt so hoch sind, wie die Strafe.

Wenn sich der Rechtsstaat nicht in der Lage sieht ein ordnungsgemäßes Gericht zu bestellen – und dazu gehört eben auch, dass bei einem Landesverwaltungsgericht in Verkehrssachen Amtssachverständige zur Verfügung stehen – muss er auf sein Bestrafungsmonopol – in eben diesem eingeschränkten Bereich – verzichten.

Hier liegt ein Organisationsverschulden vor, dass zu Mehrkosten der rechtssuchenden Bevölkerung führt und – sei es bewusst oder unbewusst – den Zugang zum Recht aus wirtschaftlichen Überlegungen verunmöglicht.

Die Einführung des § 45 Abs. 1 Z 6 VStG fußt sicherlich auch auf grundrechtlichen Überlegungen. Es gehört zu einem „Fairtrial“ im Sinne des § 6 MRK und Artikel 48 GRC dass Verteidigungsmaßnahmen nicht derart hohe Kosten verursachen, dass der Beschuldigte aus wirtschaftlichen Überlegungen de facto gezwungen wird, die Strafe zu akzeptieren. Die Einführung des Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 6, VStG fußt sicherlich auch auf grundrechtlichen Überlegungen. Es gehört zu einem „Fairtrial“ im Sinne des Paragraph 6, MRK und Artikel 48 GRC dass Verteidigungsmaßnahmen nicht derart hohe Kosten verursachen, dass der Beschuldigte aus wirtschaftlichen Überlegungen de facto gezwungen wird, die Strafe zu akzeptieren.

Höchst vorsorglich wird an dieser Stelle schon festgehalten, dass die Mindeststrafe die in Artikel 6 Abs. 3 EMRK

aufgezählt sind, gemäß Artikel 48 GRC nur demonstrativ aufgezählte Rechte sind. Höchst vorsorglich wird an dieser Stelle schon festgehalten, dass die Mindeststrafe die in Artikel 6 Absatz 3, EMRK aufgezählt sind, gemäß Artikel 48 GRC nur demonstrativ aufgezählte Rechte sind.

Tatsächlich verstehen Granner/N.Raschauer (in Holobäck/Liembacher, GRC Kommentar (2014) Artikel 48 Rz 41 f) richtigerweise alle Verteidigungsrechte deren Missachtung zu einer für den Einzelnen belastenden Entscheidungen führen könnten, als vom Grundrecht geschützt.

In Zusammenschau mit dem ebenfalls grundrechtlich geschützten Grundsatz „in dubio pro reo“ kann es daher nicht angehen, dass dem Beschuldigten eine Kostenbelastung droht, die in keiner Relation zur Strafe steht, wenn doch beweispflichtig die Anklagebehörde ist, die überdies ein Organisationsverschulden (im weiteren Sinne; wir enden also wieder einmal bei der Verantwortung der hohen Politik) zu verantworten hat.

In diesem Zusammenhang wird auch höflichst ersucht, über die Bestellung eines beizuziehenden KFZ-SVs beschlussmäßig abzusprechen, sodass dem Beschwerdeführer die Möglichkeit geboten wird, diese Rechtsfrage hinsichtlich ihrer Grundrechtskonformität an den hohen Verfassungsgerichtshof heranzutragen.“

Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichtes vom 19.05.2016, GZ: LVwG 30.25-1214/2016-15, wurde Herr Univ.-Prof. DI Dr. H St zum nichtamtlichen Sachverständigen aus dem Fachgebiet Kraftfahrwesen bzw. Verkehrstechnik auf Rechtsgrundlage § 52 AVG iVm § 17 VwGVG im gegenständlichen Verfahren bestellt. Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichtes vom 19.05.2016, GZ: LVwG 30.25-1214/2016-15, wurde Herr Univ.-Prof. DI Dr. H St zum nichtamtlichen Sachverständigen aus dem Fachgebiet Kraftfahrwesen bzw. Verkehrstechnik auf Rechtsgrundlage Paragraph 52, AVG in Verbindung mit Paragraph 17, VwGVG im gegenständlichen Verfahren bestellt.

Mit Verfügung vom 10.05.2016 wurde im Beschwerdefall eine öffentliche, mündliche Gerichtsverhandlung für 24.06.2016 anberaumt und wurde seitens des BMVIT mit Eingabe vom 25.05.2016 der Verordnungsakt zur GZ: BMVIT-138.002/0002-II/ST5/2011 über gerichtliches Ersuchen übermittelt.

Mit Schreiben vom 20.06.2016 wurde von Seiten des hohen Verfassungsgerichtshofes mitgeteilt, dass gegen den Sachverständigenbestellungsbeschluss vom 20.06.2016 Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof erhoben worden sei und wurden dem Beschwerdeführer neben der bereits mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung übermittelten Bedienungsanleitung des Laser-Geschwindigkeitsmessgerätes sowie dem Aktenvermerkes über den Aufbau der Verkehrszeichen mit hg. Schreiben vom 21.06.2016 noch das erwähnte Mail des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 03.05.2016 sowie die von Seiten der API Ga auch übermittelte Zulassung zur Eichung vom 27.05.2009 zur Kenntnis gebracht.

Im Verfahrensgegenstand wurde am 24.06.2016 die öffentliche mündliche Gerichtsverhandlung unter Beiziehung des KFZ- und verkehrstechnischen Sachverständigen, Herrn Univ.-Prof. DI Dr. H St, durchgeführt, anlässlich welcher nach beschlussmäßiger Abweisung der in der Verhandlung gestellten Anträge, die Meldungslegerin zu bloß vermuteten Tatsachen den Messvorgang betreffend zeugenschaftlich einzuvernehmen sowie betreffend das Ersuchen um Einsichtnahme in den behördlichen Verordnungsakt des BMVIT, der Beschwerdeführer im Verfahrensgegenstand nachstehende Äußerung abgab:

„In Kenntnis dass die gefassten Beschlüsse des Landesverwaltungsgerichts Steiermark der Judikatur entsprechen, erfolgt dennoch eine Verfahrensrüge, gestützt auf Art. 6 EMRK und insbesondere auch auf Art. 41 GRC, wobei der Hinweis erfolgt, dass Konsequenz einer verwaltungsstrafrechtlichen Verurteilung in diesem Verfahren ein Führerscheinentzug im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des FSG sein könnte. Die Normen des FSG haben europarechtliche Dimension, daher ist das GRC zu berücksichtigen. Wenn dem Beschwerdeführer einerseits eine Akteneinsicht in den bezughabenden Verordnungsakt verwehrt wird, er daher keinerlei Kenntnis über die relevanten Sachverhalte erlangen kann und andererseits im Sinne der Erkundungsbeweisjudikatur ein konkretes Vorbringen verlangt wird, so liegt klar auf der Hand, dass dem Beschwerdeführer sämtliche Verteidigungsrechte im Sinne eines fair trial genommen werden. Weiters erfolgt der Hinweis, dass die bisherige Judikatur zur Akteneinsicht noch nicht auf die Grundrechtscharta Bezug genommen hat. Insbesondere kann der Beschwerdeführer nicht nachvollziehen, ob ein ordnungsgemäßes rechtsstaatliches Ermittlungsverfahren erfolgt ist. Dieses ist Grundvoraussetzung für die Erlassung einer Verordnung, erst danach kann man sich mit einer Kundmachungsfrage überhaupt auseinandersetzen. Jedenfalls liegt auf der Hand, dies ergibt sich aus dem Gutachten des Sachverständigen und würde sich wohl auch aus dem Verordnungsakt ableiten lassen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung eine solche im Sinne des § 43 Abs 1 lit. b)

StVO ist, demgemäß hätte, zumal die Wegstrecke einen Kilometer übersteigt, eine Zusatztafel im Sinne des § 54 StVO unter jedem einzelnen Verkehrsschild angebracht werden müssen. Dieser Fehler begründet einen Kundmachungsmangel. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sind daher nicht anzuwenden. „In Kenntnis dass die gefassten Beschlüsse des Landesverwaltungsgerichts Steiermark der Judikatur entsprechen, erfolgt dennoch eine Verfahrensrüge, gestützt auf Artikel 6, EMRK und insbesondere auch auf Artikel 41, GRC, wobei der Hinweis erfolgt, dass Konsequenz einer verwaltungsstrafrechtlichen Verurteilung in diesem Verfahren ein Führerscheinentzug im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des FSG sein könnte. Die Normen des FSG haben europarechtliche Dimension, daher ist das GRC zu berücksichtigen. Wenn dem Beschwerdeführer einerseits eine Akteneinsicht in den bezughabenden Verordnungsakt verwehrt wird, er daher keinerlei Kenntnis über die relevanten Sachverhalte erlangen kann und andererseits im Sinne der Erkundungsbeweisjudikatur ein konkretes Vorbringen verlangt wird, so liegt klar auf der Hand, dass dem Beschwerdeführer sämtliche Verteidigungsrechte im Sinne eines fair trial genommen werden. Weiters erfolgt der Hinweis, dass die bisherige Judikatur zur Akteneinsicht noch nicht auf die Grundrechtscharta Bezug genommen hat. Insbesondere kann der Beschwerdeführer nicht nachvollziehen, ob ein ordnungsgemäßes rechtsstaatliches Ermittlungsverfahren erfolgt ist. Dieses ist Grundvoraussetzung für die Erlassung einer Verordnung, erst danach kann man sich mit einer Kundmachungsfrage überhaupt auseinandersetzen. Jedenfalls liegt auf der Hand, dies ergibt sich aus dem Gutachten des Sachverständigen und würde sich wohl auch aus dem Verordnungsakt ableiten lassen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung eine solche im Sinne des Paragraph 43, Absatz eins, Litera b,) StVO ist, demgemäß hätte, zumal die Wegstrecke einen Kilometer übersteigt, eine Zusatztafel im Sinne des Paragraph 54, StVO unter jedem einzelnen Verkehrsschild angebracht werden müssen. Dieser Fehler begründet einen Kundmachungsmangel. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sind daher nicht anzuwenden.“

Beweis:

Das bisher abgeführte Verfahren, insbesondere das SV-Gutachten und die Verordnung, hinsichtlich derer nochmals höchst vorsorglich Akteneinsicht begehrt wird.“

Mit Beschluss des Verfassungsgerichtshofes vom 30.06.2016, Zl. E 1212/2016-5, wurde die Behandlung der erwähnten Beschwerde des Herrn Mag. H S abgelehnt.

Auf Grundlage der dem Verwaltungsgericht mit Eingabe vom 21.04.2016 vorgelegten Beschwerde sowie des angeschlossenen Verwaltungsaktes, der dem Beschwerdeverfahren auch im Zuge der Gerichtsverhandlung zu Grunde gelegt wurde, soweit darauf Bezug genommen wurde, und des gerichtlicherseits durchgeführten Ermittlungsverfahrens wird der entscheidungsrelevante weitere Sachverhalt wie folgt festgestellt:

Aufgrund der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 08.04.2011, GZ: BMVIT-138.009/0002-II/ST5/2011, insbesondere dem Verordnungsbestandteil bildenden Lageplan der IK Z GmbH Teil 01, Verordnungsplan 2010, A 09 Pyhrnautobahn, Km xx bis Km xx, ist zu ersehen, dass bei Km xx pro Fahrstreifen jeweils zwei Vorschriftzeichen untereinander auf der Anbringungsvorrichtung angebracht werden sollten. Dies betrifft das darüberstehende Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h“ sowie jeweils darunter ein Vorschriftzeichen „Überholen für Lastkraftfahrzeuge verboten“ und ergibt sich aus diesem Lageplan, dass diese Vorschriftzeichen nördlich der Ausfahrt, aus der sich bei Km xx befindenden Raststation situiert werden sollten und dass diese Vorschriftzeichen vor der Einfahrt zum Nordportal des Schartnerkogeltunnels bei Km xx wiederholt werden sollten. Aus dem Lageplan Teil 02 dieser Verordnung ist die Situation nach der Ausfahrt des Schartnerkogeltunnels im Bereich des Südportals zu ersehen und ist ersichtlich, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung sowie das „LKW-Überholverbot“ bei Km xx aufgehoben werden sollten. Eine auf die Streckenlänge hinweisende Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit. b) StVO sollte bei den Vorschriftzeichen der Geschwindigkeitsbeschränkung ordnungsgemäß nicht angebracht werden. Aufgrund der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 08.04.2011, GZ: BMVIT-138.009/0002-II/ST5/2011, insbesondere dem Verordnungsbestandteil bildenden Lageplan der IK Z GmbH Teil 01, Verordnungsplan 2010, A 09 Pyhrnautobahn, Km xx bis Km xx, ist zu ersehen, dass bei Km xx pro Fahrstreifen jeweils zwei Vorschriftzeichen untereinander auf der Anbringungsvorrichtung angebracht werden sollten. Dies betrifft das darüberstehende Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h“ sowie jeweils darunter ein Vorschriftzeichen „Überholen für Lastkraftfahrzeuge verboten“ und ergibt sich aus diesem Lageplan, dass diese Vorschriftzeichen nördlich der Ausfahrt, aus der sich bei Km xx befindenden Raststation situiert werden sollten und dass diese Vorschriftzeichen vor der Einfahrt zum Nordportal des Schartnerkogeltunnels bei Km xx wiederholt werden sollten. Aus dem Lageplan Teil 02 dieser Verordnung ist die Situation nach der Ausfahrt des

Schartnerkogeltunnels im Bereich des Südportals zu ersehen und ist ersichtlich, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung sowie das „LKW-Überholverbot“ bei Km xx aufgehoben werden sollten. Eine auf die Streckenlänge hinweisende Zusatztafel gemäß Paragraph 54, Absatz 5, Litera b,) StVO sollte bei den Vorschriftenzeichen der Geschwindigkeitsbeschränkung ordnungsgemäß nicht angebracht werden.

Die Aufstellungsorte der Vorschriftenzeichen laut Verordnung stimmen mit jenen im Aktenvermerk des Straßenmeisters der ASFINAG Autobahnmeisterei Gb vom 12.05.2016 angeführten überein und hat der derzeit zuständige Straßenmeister die ordnungsgemäße Kundmachung bestätigt, zumal die elektronischen und statischen Verkehrszeichen bereits vor der Erlassung der gegenständlichen Verordnung aufgestellt waren. Laut dem ebenfalls einen Bestandteil dieser Verordnung bildenden, verkehrstechnischen Gutachten des von Seiten der obersten Verwaltungsbehörde im Rahmen des Ordnungsverfahrens beigezogenen, verkehrstechnischen Sachverständigen, Ing. R H, von März 2011, ist die Verkehrsbeschränkung auf 100 km/h im Bereich des Schartnerkogeltunnels aus fachlicher Sicht darin begründet, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung in Folge der technischen Ausführung bzw. des Wirkungsgrades der Beleuchtung und Belüftung lediglich eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h zulässig ist, andernfalls es zu Problemen in der Schadstoffabfuhr und damit verbunden zu einer Eintrübung der Tunnelröhre kommen würde, was sich negativ auf die Sichtweiten und die damit verbundene Verkehrssicherheit auswirken würde. Ein weiteres fachliches Argument wurde darin erblickt, dass Pannen bzw. Abstellstreifen in diesem Tunnelbereich fehlen.

Von Seiten des damaligen Autobahnmeisters, Herrn S E, wurde nach der Erlassung der Verordnung auch eine Überprüfung der hinsichtlich der ordnungsmäßig korrekten Anbringung der gegenständlichen Vorschriftenzeichen vorgenommen; – dies erfolgte gemeinsam mit dem privatwirtschaftlich tätigen, damaligen Bauführer und dem besagten verkehrstechnischen Sachverständigen und wurde auch bereits damals ein Aktenvermerk nach Positionsvermessung über die Anbringung hinsichtlich der Vorschriftenzeichen verfasst, welcher in der Folge jedoch in Verstoß geraten ist. Die gegenständlichen Verkehrszeichen befinden sich seit Erlassung der Verordnung am selben Ort, wobei die elektronischen Tafeln bei Km xx und die Wiederholungszeichen bei Km xx schaltbar sind und standardmäßig auf 100 km/h und Überholverbot für LKW geschaltet sind. Wenn im Schartnerkogeltunnel ein Ereignis stattfindet, werden sie entsprechend adaptiert.

Zum tatsächlichen Verlauf der maßgeblichen Strecke kann Folgendes festgestellt werden:

Die A9 weist in Fahrtrichtung Süden, das war die Fahrtrichtung des Beschwerdeführers, ab Straßenkilometer xx eine Linkskurve auf, welche dann auf Höhe Straßenkilometer xx in eine Rechtskurve übergeht. Auf der Höhe Straßenkilometer xx befinden sich außerdem Tafeln, auf der die Geschwindigkeit und Überholverbote angezeigt werden können. Diese beiden Tafeln sind sowohl am linken als auch am rechten Fahrbahnrand für den in Richtung Süden fahrenden Verkehr gut sichtbar angebracht und handelt es sich um hinterleuchtete Kennzeichen, bei denen unterschiedliche Geschwindigkeiten und unterschiedliche Überholverbotszeichen angezeigt werden können. Es ist hierbei so, dass zunächst die Tafeln auf beiden Seiten übereinander angeordnet sind, wobei sich die Geschwindigkeitsbeschränkung oben befindet, unten das Überholverbot, wobei standardmäßig in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h pro Stunde angezeigt wird und darunter ein Überholverbot für Lastkraftfahrzeuge. Im gesamten gegenständlichen Bereich der A9 inkl. Tunnel ergibt sich, dass die A9 zwei baulich getrennte Richtungsfahrbahnen aufweist. Die Richtungsfahrbahn Süden weist hiermit zwei Fahrstreifen auf und zusätzlich auch einen Pannenstreifen. Der Pannenstreifen erstreckt sich aber nicht in den Tunnelbereich. Die beiden Fahrstreifen sind den gesamten Bereich durch eine Leitlinie voneinander getrennt. Ab dem Straßenkilometer xx weist dann die A9 eine Rechtskurve auf, welche bis in etwa in die Mitte des Schartnerkogeltunnels reicht. Auf der Höhe Straßenkilometer xx befindet sich dann die Überdachung der Tunneleinfahrt und beginnt diese ab diesem Kilometer und erstreckt sich bis zum eigentlichen Tunnelbeginn. Auf der Außenseite dieser Galerie befindet sich wiederum auf beiden Fahrbahnseiten der Richtungsfahrbahn Süden eine Anzeigetafel, die über Lichter gesteuert ist. Auch hier sind wiederum sowohl linksseitig als auch rechtsseitig zwei hinterleuchtete Tafeln übereinander angebracht. Hinsichtlich der Sichtmöglichkeit auf diese Tafeln am Beginn des Tunnelportals wird festgehalten, dass sich in einer Distanz von ca. 30 m vor dem Tunnelportal rechtsseitig eine Telefonzelle befindet, welche die Sichtmöglichkeit auf die auf der rechten Seite gelegene Tafel etwas verringert. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist aber mindestens ab einer Distanz von 100 m vor dem Tunnelportal bei einer Fahrlinie selbst am rechten Fahrstreifen bereits erkennbar. Gleiches gilt für das Überholverbot. Am linken Fahrstreifen ist die rechtsseitige Tafel mindestens aus einer Distanz von 200 m erkennbar.

Unmittelbar vor der Tunneleinfahrt selbst befindet sich dann eine Verbindungsstraße, die die beiden Tunnelröhren miteinander verbindet. Etwa in der Mitte des Schartnerkogeltunnels geht die Rechtskurve dann unmittelbar in eine Linkskurve über und endet der Tunnel ca. auf Höhe Straßenkilometer xx. Auf Höhe Straßenkilometer xx befindet sich dann eine weitere Tafel, die das Ende der 100 km/h-Beschränkung anzeigt. Vom Sachverständigen wurden diesbezüglich auch drei Lichtbilder angefertigt, die dem Gericht übermittelt wurden und welche die Verkehrszeichen auf Höhe Straßenkilometer xx und jenes das sich auf Höhe des Straßenkilometers xx befindet, zeigen. Die Tunnelröhre selbst weist Richtung Süden eine Beleuchtung auf, wobei eine Reihe Beleuchtungskörper mittig der Fahrbahn durch den Tunnel verläuft. Im Einfahrtsbereich selbst befinden sich noch Zusatzbeleuchtungen, die allerdings relativ rasch in die Mittelbeleuchtung übergehen. Hinsichtlich der Erkennbarkeit der Geschwindigkeitsbeschränkungen ist festzuhalten, dass diese jedenfalls mindestens 300 m vor ihrem Aufstellungsort erkennbar sind, mit Ausnahme jener Tafel unmittelbar am Tunnelportal, die rechtsseitig angebracht ist und wird diesbezüglich auf die obigen, bezug habenden Feststellungen verwiesen. Hinsichtlich der Fahrbahneigung ist festzustellen, dass zunächst in Annäherung an die Tunneleinfahrt ein Gefälle von bis zu 4 % vorliegt, wobei allerdings ab dem Straßenkilometer xx, also der beginnenden Linkskurve, nur mehr Neigungsverhältnisse von weniger als 2 % vorliegend sind.

Anlässlich der Befundaufnahme am 24.06.2016 waren Zusatztafeln zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen, insbesondere Hinweise auf die Länge ihrer Gültigkeit, nicht vorhanden und ein Hinweisschild, welches die auf die Tunnellänge hinweisen würde, war bei der Tunneleinfahrt ebenfalls nicht ersichtlich.

Am 19.08.2015 haben die Beamten GI D K und GI G G in D auf der A9 auf der Richtungsfahrbahn Graz auf Höhe Km xx in der Zeit von 09.40 Uhr bis 10.00 Uhr mit dem Geschwindigkeitsmessgerät Laser LTI TruSpeed Nr. 4605 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt und haben sich die Beamten zu diesem Zweck in der Nische im Bereich der Verbindungsstraße der beiden Tunnelröhren, unmittelbar vor der Einfahrt in den Schartnerkogeltunnel, postiert. Für das während des Messvorganges auf einem Stativ fix montierte Laser-Geschwindigkeitsmessgerät liegt der bis 31.12.2017 grundsätzlich gültige Eichschein des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 03.10.2014 mit der Eichscheinnummer 4605 vor, aus welchem hervorgeht, dass die Eichung ihre Gültigkeit verliert, wenn einer in § 48 MEG angeführten Gründe gegeben ist, jedenfalls aber mit Ablauf der Nacheichfrist am 31.12.2017. Am 19.08.2015 haben die Beamten GI D K und GI G G in D auf der A9 auf der Richtungsfahrbahn Graz auf Höhe Km xx in der Zeit von 09.40 Uhr bis 10.00 Uhr mit dem Geschwindigkeitsmessgerät Laser LTI TruSpeed Nr. 4605 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt und haben sich die Beamten zu diesem Zweck in der Nische im Bereich der Verbindungsstraße der beiden Tunnelröhren, unmittelbar vor der Einfahrt in den Schartnerkogeltunnel, postiert. Für das während des Messvorganges auf einem Stativ fix montierte Laser-Geschwindigkeitsmessgerät liegt der bis 31.12.2017 grundsätzlich gültige Eichschein des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 03.10.2014 mit der Eichscheinnummer 4605 vor, aus welchem hervorgeht, dass die Eichung ihre Gültigkeit verliert, wenn einer in Paragraph 48, MEG angeführten Gründe gegeben ist, jedenfalls aber mit Ablauf der Nacheichfrist am 31.12.2017.

Gegen 09.46 Uhr wurde der auf dem ersten Fahrstreifen herannahende PKW, ein grau/silberfarbener Audi A6 Avant, 3,2 FSI, mit einer motorischen Antriebsleistung von 188 kW und einer Bauartgeschwindigkeit von 250 km/h, mit dem Kennzeichen (A) X, zugelassen auf die Sch & H Rechtsanwälte GmbH, G, Kgasse, gelenkt vom Beschwerdeführer, in einer Messentfernung von 138 m mit einer Geschwindigkeit von 161 km/h gemessen. Es herrschte uneingeschränkte Sicht auf das Fahrzeug und wurde die Messung weder durch andere Verkehrsteilnehmer, noch durch Straßeneinrichtungen gestört. Eine Anhaltung war nicht möglich und wurde die Entfernung und das Messergebnis seitens der Polizeibeamten am Display des Geschwindigkeitsmessgerätes abgelesen, wobei die Messung entsprechend der Bedienungsanleitung des gegenständlichen Lasermessgerätes durchgeführt wurde. Gegen 09.46 Uhr wurde der auf dem ersten Fahrstreifen herannahende PKW, ein grau/silberfarbener Audi A6 Avant, 3,2 FSI, mit einer motorischen Antriebsleistung von 188 kW und einer Bauartgeschwindigkeit von 250 km/h, mit dem Kennzeichen (A) römisch zehn, zugelassen auf die Sch & H Rechtsanwälte GmbH, G, Kgasse, gelenkt vom Beschwerdeführer, in einer Messentfernung von 138 m mit einer Geschwindigkeit von 161 km/h gemessen. Es herrschte uneingeschränkte Sicht auf das Fahrzeug und wurde die Messung weder durch andere Verkehrsteilnehmer, noch durch Straßeneinrichtungen gestört. Eine Anhaltung war nicht möglich und wurde die Entfernung und das Messergebnis seitens der Polizeibeamten am Display des Geschwindigkeitsmessgerätes abgelesen, wobei die Messung entsprechend der Bedienungsanleitung des gegenständlichen Lasermessgerätes durchgeführt wurde.

Aufgrund dieser Messung ist ersichtlich, dass der Beschwerdeführer bei Km xx, auf der A9 Richtung Graz, im

Gemeindegebiet D, die in diesem Bereich gehörig kundgemachte, zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 56 km/h überschritten hatte; – dies nach Abzug einer 3%igen Messtoleranz im gegenständlichen Ausmaß von 5 km/h. Diese Messtoleranz ergibt sich aus der ausnahmsweisen Zulassung zur Eichung, GZ: 2666/2009, vom 27.05.2009, des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen für die Geschwindigkeitsmessgeräte der Bauart TruSpeed, wobei unter Punkt 6.2.2.8. angeführt ist, dass bei Ahndung von Übertretungen von verordneten Höchstgeschwindigkeiten die Fehlergrenzen des Laser-VKGM zu berücksichtigen sind, das heißt, es sind bei Messwerten bis 100 km/h 3 km/h und bei Messwerten von über 100 km/h 3 % des Messwertes vom angezeigten Wert abzuziehen. Gegenständlich wurde der Toleranzabzug auf die nächste ganze Zahl gerundet. Festgehalten wird in diesem Zusammenhang, dass sich bei einer Messstrahlöffnung von ca. 3 mrad ein Durchmesser des Messstrahls beim Auftreffen auf die Front des Fahrzeuges von nur ca. 40 cm ergibt. Dies bringt mit sich, dass eine Zuordnung des Messstrahls auf das Fahrzeug eindeutig möglich gewesen ist und wird hierbei nur ein sehr geringer Bereich der Front abgedeckt. Wenn Messungen seitens der Beamten der API Ga in diesem Bereich durchgeführt werden, steht das Dienstfahrzeug in der Verbindungsstraße zwischen den beiden Tunnelportalen. Die Beamten befinden sich dabei außerhalb des Fahrzeuges und verwenden ein Dreibeinstativ, auf dem das Messgerät montiert ist, wobei zunächst ein Selbsttest durchgeführt wird und des Weiteren ein Test zur Kalibrierung der Visiereinrichtung vertikal und horizontal und danach auch eine Nullmessung. Als Visierziel wird in diesem Bereich ein Überkopfwegweiser, der von dieser Position aus einsehbar ist, verwendet. An diesem Überkopfwegweiser wird die Nullmessung und die Visierkontrolle durchgeführt. Das Messgerät wurde zum Tatzeitpunkt mit der dem Messgerät eigenen Batterie betrieben und wurden die vorgenannten Tests im Zuge der durchgeführten Messung allesamt positiv bestanden. Es kann heute nicht mehr festgestellt werden, ob die erste Messung der Geschwindigkeit des Beschwerdeführerfahrzeuges bereits voll gültig war und wird prinzipiell bei der Messung das vordere Kennzeichen anvisiert, widrigenfalls eine gültige Messung nicht zu erzielen ist. Die handschriftlichen „Messaufzeichnungen“ wurden durch GI G erfasst und ist daraus zu ersehen, dass innerhalb der erwähnten Messzeit zwischen 09.40 Uhr und 10.00 Uhr fünf Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt wurden und jene, welche das Beschwerdeführerfahrzeug betrifft, die zweite festgestellte Geschwindigkeitsübertretung um 09.46 Uhr gewesen ist. Vor 09.40 Uhr wurden in diesem Bereich Geschwindigkeitsmessungen nicht durchgeführt und können diesbezüglich daher auch keinerlei Aufzeichnungen existieren. Anlässlich der Geschwindigkeitsmessung werden Fahrzeugtype und Farbe vom messenden Polizeibeamten dem Kollegen bei der Amtshandlung zuerst ohne Kennzeichen bekanntgegeben und erfolgt erst danach eine entsprechende Abgleichung. In Bezug auf die Kalibriermessungen wird festgehalten, dass vom Standort der Beamten aus jedenfalls ein Überkopfwegweiser erkennbar ist und es sicher möglich ist, auf diesen hin sowohl eine Nullmessung als auch die Visiermessungen ordnungsgemäß durchzuführen, da derartige Tafeln einerseits gute Reflexionseigenschaften aufweisen, aber auch über sauber verlaufende, horizontale und vertikale Kanten verfügen. Die Kanten der Tafeln waren bei Tageslicht um 09.46 Uhr auch jedenfalls optisch erkennbar. Festzuhalten ist, dass bei einer Messung wie der gegenständlichen der Kosinusfehler sicher sehr gering war und ergibt sich auch, dass der tatsächlich angezeigte Wert der Messung der tatsächlich eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit sehr ähnlich war, wobei sich ein Cosinusfehler stets ausschließlich zu Gunsten des Beschwerdeführers auswirkt. Aufgrund dieser Messung ist ersichtlich, dass der Beschwerdeführer bei Km xx, auf der A9 Richtung Graz, im Gemeindegebiet D, die in diesem Bereich gehörig kundgemachte, zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 56 km/h überschritten hatte; – dies nach Abzug einer 3%igen Messtoleranz im gegenständlichen Ausmaß von 5 km/h. Diese Messtoleranz ergibt sich aus der ausnahmsweisen Zulassung zur Eichung, GZ: 2666 aus 2009,, vom 27.05.2009, des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen für die Geschwindigkeitsmessgeräte der Bauart TruSpeed, wobei unter Punkt 6.2.2.8. angeführt ist, dass bei Ahndung von Übertretungen von verordneten Höchstgeschwindigkeiten die Fehlergrenzen des Laser-VKGM zu berücksichtigen sind, das heißt, es sind bei Messwerten bis 100 km/h 3 km/h und bei Messwerten von über 100 km/h 3 % des Messwertes vom angezeigten Wert abzuziehen. Gegenständlich wurde der Toleranzabzug auf die nächste ganze Zahl gerundet. Festgehalten wird in diesem Zusammenhang, dass sich bei einer Messstrahlöffnung von ca. 3 mrad ein Durchmesser des Messstrahls beim Auftreffen auf die Front des Fahrzeuges von nur ca. 40 cm ergibt. Dies bringt mit sich, dass eine Zuordnung des Messstrahls auf das Fahrzeug eindeutig möglich gewesen ist und wird hierbei nur ein sehr geringer Bereich der Front abgedeckt. Wenn Messungen seitens der Beamten der API Ga in diesem Bereich durchgeführt werden, steht das Dienstfahrzeug in der Verbindungsstraße zwischen den beiden Tunnelportalen. Die Beamten befinden sich dabei außerhalb des Fahrzeuges und verwenden ein Dreibeinstativ, auf dem das Messgerät montiert ist, wobei zunächst ein Selbsttest durchgeführt wird und des Weiteren ein Test zur Kalibrierung der Visiereinrichtung

vertikal und horizontal und danach auch eine Nullmessung. Als Visierziel wird in diesem Bereich ein Überkopfwegweiser, der von dieser Position aus einsehbar ist, verwendet. An diesem Überkopfwegweiser wird die Nullmessung und die Visierkontrolle durchgeführt. Das Messgerät wurde zum Tatzeitpunkt mit der dem Messgerät eigenen Batterie betrieben und wurden die vorgenannten Tests im Zuge der durchgeführten Messung allesamt positiv bestanden. Es kann heute nicht mehr festgestellt werden, ob die erste Messung der Geschwindigkeit des Beschwerdeführerfahrzeuges bereits voll gültig war und wird prinzipiell bei der Messung das vordere Kennzeichen anvisiert, widrigenfalls eine gültige Messung nicht zu erzielen ist. Die handschriftlichen „Messaufzeichnungen“ wurden durch GI G erfasst und ist daraus zu ersehen, dass innerhalb der erwähnten Messzeit zwischen 09.40 Uhr und 10.00 Uhr fünf Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt wurden und jene, welche das Beschwerdeführerfahrzeug betrifft, die zweite festgestellte Geschwindigkeitsübertretung um 09.46 Uhr gewesen ist. Vor 09.40 Uhr wurden in diesem Bereich Geschwindigkeitsmessungen nicht durchgeführt und können diesbezüglich daher auch keinerlei Aufzeichnungen existieren. Anlässlich der Geschwindigkeitsmessung werden Fahrzeugtype und Farbe vom messenden Polizeibeamten dem Kollegen bei der Amtshandlung zuerst ohne Kennzeichen bekanntgegeben und erfolgt erst danach eine entsprechende Abgleichung. In Bezug auf die Kalibriermessungen wird festgehalten, dass vom Standort der Beamten aus jedenfalls ein Überkopfwegweiser erkennbar ist und es sicher möglich ist, auf diesen hin sowohl eine Nullmessung als auch die Visiermessungen ordnungsgemäß durchzuführen, da derartige Tafeln einerseits gute Reflexionseigenschaften aufweisen, aber auch über sauber verlaufende, horizontale und vertikale Kanten verfügen. Die Kanten der Tafeln waren bei Tageslicht um 09.46 Uhr auch jedenfalls optisch erkennbar. Festzuhalten ist, dass bei einer Messung wie der gegenständlichen der Kosinusfehler sicher sehr gering war und ergibt sich auch, dass der tatsächlich angezeigte Wert der Messung der tatsächlich eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit sehr ähnlich war, wobei sich ein Cosinusfehler stets ausschließlich zu Gunsten des Beschwerdeführers auswirkt.

In Bezug auf die Gründe für die gegenständlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen ist überdies festzuhalten, dass Tunnel in Österreich lediglich Beleuchtungen aufweisen, welche für eine Geschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt sind und befinden sich auch auf Tunneln mit Richtungsverkehr stets Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 km/h. Gegenständlich beginnt die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h bereits mehr als 500 m vor dem Tunnelportal und ist dies darin begründet, dass sich unmittelbar vor dem Tunnelportal die Auffahrt von der Raststation D befindet und weist die Beschleunigungsspur hierbei in diesem Bereich nur eine relativ geringe Länge auf und endet diese erst unmittelbar vor dem Tunnelportal, weshalb durch die in Rede stehende Verordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung bereits vor dem Beginn des Beschleunigungsstreifens sichergestellt wird, dass die Fahrzeuge, die aus der Auffahrt kommen, sicher in die Fahrbahn der A9 einmünden und sich einordnen können. Auch befindet sich die Beschleunigungsspur im Bereich einer Rechtskurve, die zusätzliche Sichteinschränkungen nach sich zieht.

Um die Fahrgeschwindigkeit inklusive Reaktionszeit innerhalb von einer Distanz von 150 m von 130 km/h auf 100 km/h zu verringern, ist eine Bremsverzögerung von $2,3 \text{ m/s}^2$ notwendig, was einer leichten Betriebsbremsung, also etwas mehr als einer Gaswegnahme entspricht.

Der Mindesterkennungsweg beim Herannahen an die Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“

wurde gegenständlich eingehalten. Die Verkehrszeichen der Geschwindigkeitsbeschränkungen waren auch so positioniert, dass eine Reduzierung von 130 km/h auf 100 km/h noch vor Passieren der jeweiligen Verkehrszeichen, also rechtzeitig, möglich war. Der Mindesterkennungsweg beim Herannahen an die Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“, wurde gegenständlich eingehalten. Die Verkehrszeichen der Geschwindigkeitsbeschränkungen waren auch so positioniert, dass eine Reduzierung von 130 km/h auf 100 km/h noch vor Passieren der jeweiligen Verkehrszeichen, also rechtzeitig, möglich war.

Dass die Anbringungshöhe und -tiefe der gegenständlichen Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ gesetzeswidrig war, konnte nicht festgestellt werden, vielmehr war die leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit der auch zur Tatzeit vorhandenen Vorschriftenzeichen gegeben und waren auf einer Anbringungsrichtung auch nicht mehr als zwei Verkehrszeichen angebracht.

Für eine nicht gehörige Kundmachung sprechende Tatsachen waren nicht festzustellen.

Von folgenden Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnissen des Beschwerdeführers ist auszugehen:

„Einkommen: ca. € 3.000,00 netto monatlich

Sorgepflichten: 2 Kinder (12 und 13 Jahre), Ehegattin

Vermögen: Eigentumswohnung (belastet)

Belastungen: siehe Vermögen“

Aufgrund des Verwaltungsvorstrafenausdruckes der Bundespolizeidirektion Steiermark ist ersichtlich, dass der Beginn der Tilgungsfrist der darin aufscheinenden Verwaltungsübertretung nach § 102 Abs 3 5. Satz KFG der 24.05.2011 ist und daher mittlerweile von einer Tilgung dieser Verwaltungsstrafe auszugehen ist. Aufgrund des Verwaltungsvorstrafenausdruckes der Bundespolizeidirektion Steiermark ist ersichtlich, dass der Beginn der Tilgungsfrist der darin aufscheinenden Verwaltungsübertretung nach Paragraph 102, Absatz 3, 5. Satz KFG der 24.05.2011 ist und daher mittlerweile von einer Tilgung dieser Verwaltungsstrafe auszugehen ist.

Beweiswürdigend ist festzuhalten, dass sich die im Beschwerdefall relevanten Feststellungen in Bezug auf die zur Lösung der Rechtsfrage der ordnungsgemäßen Kundmachung der maßgebenden, ministeriellen Verordnung festgestellten Tatsachen, u. a. auf den Verwaltungsakt des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, betreffend die Verordnung vom 08.04.2011, GZ: BMVIT-138.009/0002-II/ST5/2011, aus welchem die anzubringenden Vorschriftszeichen in Bezug auf die verfahrensgegenständlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Km xx und deren Wiederholung bei Km xx, sowie deren Aufhebung bei Km xx, auch ausdrücklich hervorgehen, gründen. Daraus ist auch ersichtlich, dass eine auf die Streckenlänge hinweisende Zusatztafel laut Verordnung nicht vorgesehen war. Die Standorte der Vorschriftszeichen decken sich nämlich auch mit jenen, welche im nachträglich angefertigten Aktenvermerk über den Auf- bzw. Abbau von Verkehrszeichen des nunmehrigen Autobahnmeisters der ASFINAG Autobahnmeisterei Gb vom 12.05.2016 angeführt sind und wurde von diesem darin auch bescheinigt, dass die diesbezüglichen elektronischen und statischen Verkehrszeichen bereits zum Ordnungszeitpunkt aufgestellt gewesen sind. Überdies führte der zum Zeitpunkt der maßgebenden Verordnung verantwortliche Straßenmeister überzeugend aus, dass aus seiner Sicht die Kundmachung entsprechend der genannten Verordnung mit den von ihm überprüften Vorschriftszeichen ordnungsgemäß erfolgt ist und legte er glaubwürdig dar, dass die Vorschriftszeichen bereits im Ordnungszeitpunkt errichtet waren und wurden die Anbringungsörtlichkeiten auch im Beisein des Bauführers und des verkehrstechnischen Sachverständigen begangen und hat auch eine Positionsvermessung stattgefunden. Nachdem der auch im Jahr 2011 bereits als stellvertretender Autobahnmeister der Autobahnmeisterei Gb tätige Zeuge R ebenfalls überzeugend darlegen konnte, dass die gegenständlichen Tafeln sich jedenfalls seit 2011 am selben Platz befinden, war insbesondere auch davon auszugehen, dass die Anbringung der Verkehrszeichen auch zum Tatzeitpunkt ordnungskonform war, da insbesondere auch aus der im Rahmen der mündlichen Gerichtsverhandlung dem Beweisverfahren ebenfalls zu Grunde gelegten Bestätigung des Autobahnmeisters Ing. M G vom 26.01.2016 zu ersehen ist, dass am 19.08.2015 um 09.56 Uhr auf der AbKm xx die Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h galt, was eine Auswertung der Ergebnisprotokolle zum gegenständlichen Zeitpunkt und betreffend den gegenständlichen Ort durch die VMZ Bruck/Mur und die Verkehrsleitzentrale Inzersdorf ergeben hat. Im Übrigen hat der KFZ- und verkehrstechnische nichtamtliche Sachverständige, Herr Univ.-Prof. DI Dr. H St, welcher gerichtlicherseits beigezogen wurde, im Verfahrensgegenstand ein aus rechtlicher Sicht in sämtlichen Punkten schlüssiges Gutachten erstellt und ergeben sich die Sachverhaltsfeststellungen, insbesondere in Bezug auf den verfahrensgegenständlichen Streckenbereich und die diesbezüglichen, relevanten Vorschriftszeichen, auf Grundlage seines auf Basis eines durchgeführten, gerichtlichen Ortsaugenscheines erstellten Befundes, wobei von Sachverständigenseite in diesem Zusammenhang auch Gründe dargelegt wurden, welche den fachlichen Hintergrund für die in Rede stehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h betreffen. Klargestellt wurde dabei aus technischer Sicht auch, dass die 100 km/h-Beschränkung bereits mehr als 500 m vor dem Portal des Scharnerkogeltunnels beginnt, zumal unmittelbar vor dem Tunnelportal sich die Auffahrt von der Raststation D befindet und auch die Verordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung bereits vor dem Beginn des Beschleunigungsstreifens, der in diesem Bereich nur eine relativ geringe Länge aufweist und unmittelbar vor dem Tunnelportal endet, sichergestellt wird, dass Fahrzeuge, welche aus der Auffahrt kommen, sicher in die Fahrbahn der A9 einmünden und sich einordnen können. Hinsichtlich der wiederholten Vorschriftszeichen unmittelbar im Bereich der Tunneleinfahrt wurde von Sachverständigenseite dargelegt, dass in Österreich Tunnel lediglich Beleuchtungen aufweisen, die für eine Geschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt sind.

Der die Lasermessung betreffende Sachverhalt ergab sich zum einen aus der zeugenschaftlichen Einvernahme der Meldungslegerin GI K, welche auch überzeugend darlegte, dass die Messung entsprechend der Bedienungsanleitung des Laser-Geschwindigkeitsmessgerätes durchgeführt wurde und bei schlechten Sichtverhältnissen oder bei Regen Messungen nicht vorgenommen werden. Auch schloss die Beamtin eine Störung der Messung durch andere Verkehrsteilnehmer aus, zumal das Gerät diesfalls sofort eine Störmeldung aufweisen würde. Von Seiten dieser Zeugin wurde überdies ebenfalls glaubhaft dargelegt, wie Messungen im gegenständlichen Bereich vorgenommen werden und ebenfalls überzeugend geschildert, dass insbesondere der Test zur Kalibrierung der Visiereinrichtung vertikal und horizontal und auch die Nullmessung durchgeführt werden, wobei gegenständlich als Visierziel ein Überkopfwegweiser verwendet wurde, der vom Standort der Beamten einsehbar ist, an welchem die Nullmessung und Visierkontrolle durchgeführt wird, wobei das Messgerät mit der dem Messgerät eigenen Batterie betrieben wird und wurden die besagten Tests allesamt positiv bestanden.

Diese Zeugin und der die handschriftlichen Aufzeichnungen über die gegenständliche Messung verfassende Zeuge GI G sagten auch übereinstimmend anhand dieser Aufzeichnungen aus, dass die in Rede stehende Messung am besagten Tag gegen 09.46 Uhr durchgeführt wurde, wobei fünf Übertretungen in der Zeit von 09.40 Uhr bis 10.00 Uhr festgestellt wurden, was auch aus der einschlägigen Urkunde der „handschriftlichen Messaufzeichnungen“ klar hervorgeht. Weiters wurde von Seiten der Zeugin GI K glaubwürdig ausgeführt, dass dabei prinzipiell das vordere Kennzeichen anvisiert wird und sonst eine gültige Messung nicht zu erzielen ist. Auch ging sie davon aus, dass für sie die Messung jedenfalls eindeutig dem Fahrzeug des Beschwerdeführers zuzuordnen gewesen ist. Der Standort der Beamtin GI K, welche die Messung vorgenommen hat, war auf Höhe Straßenkilometer xx, wurde auch seitens des KFZ- und verkehrstechnischen Sachverständigen nachvollzogen. Dieser legte aus fachlicher Sicht im gegenständlichen Zusammenhang nachvollziehbar dar, dass der Standort des Messgerätes außerhalb und zwar linksseitig der Fahrbahn gelegen sein muss, womit sich ergibt, dass aufgrund des Verlaufes der Rechtskurve die Messung jedenfalls unter einem recht geringen Winkel zwischen Längsachse des Fahrzeuges und Messstrahl des Messgerätes durchgeführt wurde. Auch konnte der 3 %ige und 5 km/h entsprechende Toleranzabzug aus technischer Sicht nachvollzogen werden und wurde aus fachlicher Sicht weiters festgehalten, dass bei einer Messentfernung von 138 m bei einer Messstrahlöffnung von ca. 3 mrad ein Durchmesser des Messstrahls beim Auftreffen auf die Front des Fahrzeuges von nur ca. 40 cm anzunehmen ist, sodass sich ergibt, dass eine Zuordnung des Messstrahls auf das Fahrzeug eindeutig möglich gewesen ist und wird hierbei nur ein sehr geringer Bereich der Front abgedeckt. Hinsichtlich Kalibriermessungen wurde von Sachverständigenseite auch angegeben, dass vom Standort der Beamten aus jedenfalls ein Überkopfwegweiser erkennbar ist und es sicher möglich ist, auf diesen hin sowohl die Nullmessung als auch die Visiermessungen ordnungsgemäß durchzuführen, zumal derartige Tafeln einerseits gute Reflexionseigenschaften aufweisen, aber auch sauber verlaufende, horizontale und vertikale Kanten. Die Kanten der Tafeln waren bei Tageslicht um 09.40 Uhr jedenfalls auch optisch erkennbar und wurden von Sachverständigenseite hinsichtlich der durchgeführten Messung in technischer Hinsicht Fehler oder eine mögliche Fehlerquelle nicht erkannt. Dargelegt wurde aus fachlicher Sicht überdies, dass bei der dem Verwaltungsstrafverfahren zu Grunde liegenden Messung der Cosinusfehler sicherlich sehr gering gewesen ist, weshalb sich auch ergibt, dass der tatsächlich angezeigte Wert der Messung der tatsächlich eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit sehr ähnlich war, wobei aus technischer Sicht festgehalten wurde, dass sich der Cosinusfehler stets lediglich zu Gunsten des Beschwerdeführers auswirken kann. Aufgrund der öffentlichen Urkunde des vorhandenen Eichscheines mit der Nummer 4605 des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 23.10.2014 ist auch von einer ordnungsgemäßen und aufrechten Eichung des verwendeten Messgerätes bis 31.12.2017 auszugehen und ist gegenständlich der Abzug der Messtoleranz auch in Übereinstimmung der ausnahmsweisen Zulassung zur Eichung GZ: 2666/2009, vom 27.05.2009, des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen, in Bezug auf Verkehrsgeschwindigkeitsmessgeräte der Bauart TruSpeed, gemäß Punkt 6.2.2.8. erfolgt. Hinsichtlich der Sichtmöglichkeit auf die in Rede stehenden Tafeln führte der Sachverständige auch aus, dass die Tafeln sowohl am linken als auch am rechten Fahrbahnrand für den in Richtung Süden fahrenden Verkehr gut sichtbar angebracht sind. Hinsichtlich der Sichtmöglichkeit auf die Tafeln am Beginn des Tunnelportals wurde festgehalten, dass diesbezüglich die Sichtmöglichkeit im Hinblick auf die rechtsseitig befindliche Telefonzelle etwas verringert ist, mindestens jedoch ab einer Distanz von 100 m vor dem Tunnelportal bei einer Fahrlinie selbst am rechten Fahrstreifen die Geschwindigkeitsbeschränkung bereits erkennbar war, am linken Fahrstreifen auch die rechtsseitige Tafel mindestens aus einer Distanz von 200 m erkennbar war. Im Zusammenhang mit dem Mindesterkennungsabstand beim Herannahen an die Vorschriftszeichen wurde aus fachlicher Sicht nachvollziehbar

ausgeführt, dass zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit inklusive Reaktionszeit innerhalb von einer Distanz von 150 m von 130 km/h auf 100 km/h eine Bremsverzögerung von $2,3 \text{ m/s}^2$ notwendig ist, was einer leichten Betriebsbremsung, also etwas mehr als der Gaswegnahme, entspricht. Diese Zeugin und der die handschriftlichen Aufzeichnungen über die gegenständliche Messung verfassende Zeuge GI G sagten auch übereinstimmend anhand dieser Aufzeichnungen aus, dass die in Rede stehende Messung am besagten Tag gegen 09.46 Uhr durchgeführt wurde, wobei fünf Übertretungen in der Zeit von 09.40 Uhr bis 10.00 Uhr festgestellt wurden, was auch aus der einschlägigen Urkunde der „handschriftlichen Messaufzeichnungen“ klar hervorgeht. Weiters wurde von Seiten der Zeugin GI K glaubwürdig ausgeführt, dass dabei prinzipiell das vordere Kennzeichen anvisiert wird und sonst eine gültige Messung nicht zu erzielen ist. Auch ging sie davon aus, dass für sie die Messung jedenfalls eindeutig dem Fahrzeug des Beschwerdeführers zuzuordnen gewesen ist. Der Standort der Beamtin GI K, welche die Messung vorgenommen hat, war auf Höhe Straßenkilometer xx, wurde auch seitens des KFZ- und verkehrstechnischen Sachverständigen nachvollzogen. Dieser legte aus fachlicher Sicht im gegenständlichen Zusammenhang nachvollziehbar dar, dass der Standort des Messgerätes außerhalb und zwar linksseitig der Fahrbahn gelegen sein muss, womit sich ergibt, dass aufgrund des Verlaufes der Rechtskurve die Messung jedenfalls unter einem recht geringen Winkel zwischen Längsachse des Fahrzeuges und Messstrahl des Messgerätes durchgeführt wurde. Auch konnte der 3 %ige und 5 km/h entsprechende Toleranzabzug aus technischer Sicht nachvollzogen werden und wurde aus fachlicher Sicht weiters festgehalten, dass bei einer Messentfernung von 138 m bei einer Messstrahlöffnung von ca. 3 mrad ein Durchmesser des Messstrahls beim Auftreffen auf die Front des Fahrzeuges von nur ca. 40 cm anzunehmen ist, sodass sich ergibt, dass eine Zuordnung des Messstrahls auf das Fahrzeug eindeutig möglich gewesen ist und wird hierbei nur ein sehr geringer Bereich der Front abgedeckt. Hinsichtlich Kalibriermessungen wurde von Sachverständigenseite auch angegeben, dass vom Standort der Beamten aus jedenfalls ein Überkopfwegweiser erkennbar ist und es sicher möglich ist, auf diesen hin sowohl die Nullmessung als auch die Visiermessungen ordnungsgemäß durchzuführen, zumal derartige Tafeln einerseits gute Reflexionseigenschaften aufweisen, aber auch sauber verlaufende, horizontale und vertikale Kanten. Die Kanten der Tafeln waren bei Tageslicht um 09.40 Uhr jedenfalls auch optisch erkennbar und wurden von Sachverständigenseite hinsichtlich der durchgeführten Messung in technischer Hinsicht Fehler oder eine mögliche Fehlerquelle nicht erkannt. Dargelegt wurde aus fachlicher Sicht überdies, dass bei der dem Verwaltungsstrafverfahren zu Grunde liegenden Messung der Cosinusfehler sicherlich sehr gering gewesen ist, weshalb sich auch ergibt, dass der tatsächlich angezeigte Wert der Messung der tatsächlich eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit sehr ähnlich war, wobei aus technischer Sicht festgehalten wurde, dass sich der Cosinusfehler stets lediglich zu Gunsten des Beschwerdeführers auswirken kann. Aufgrund der öffentlichen Urkunde des vorhandenen Eichscheines mit der Nummer 4605 des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 23.10.2014 ist auch von einer ordnungsgemäßen und aufrechten Eichung des verwendeten Messgerätes bis 31.12.2017 auszugehen und ist gegenständlich der Abzug der Messtoleranz auch in Übereinstimmung der ausnahmsweisen Zulassung zur Eichung GZ: 2666 aus 2009, vom 27.05.2009, des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen, in Bezug auf Verkehrsgeschwindigkeitsmessgeräte der Bauart TruSpeed, gemäß Punkt 6.2.2.8. erfolgt. Hinsichtlich der Sichtmöglichkeit auf die in Rede stehenden Tafeln führte der Sachverständige auch aus, dass die Tafeln sowohl am linken als auch am rechten Fahrbahnrand für den in Richtung Süden fahrenden Verkehr gut sichtbar angebracht sind. Hinsichtlich der Sichtmöglichkeit auf die Tafeln am Beginn des Tunnelportals wurde festgehalten, dass diesbezüglich die Sichtmöglichkeit im Hinblick auf die rechtsseitig befindliche Telefonzelle etwas verringert ist, mindestens jedoch ab einer Distanz von 100 m vor dem Tunnelportal bei einer Fahrlinie selbst am rechten Fahrstreifen die Geschwindigkeitsbeschränkung bereits erkennbar war, am linken Fahrstreifen auch die rechtsseitige Tafel mindestens aus einer Distanz von 200 m erkennbar war. Im Zusammenhang mit dem Mindesterkennungsweg beim Herannahen an die Vorschriftszeichen wurde aus fachlicher Sicht nachvollziehbar ausgeführt, dass zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit inklusive Reaktionszeit innerhalb von einer Distanz von 150 m von 130 km/h auf 100 km/h eine Bremsverzögerung von $2,3 \text{ m/s}^2$ notwendig ist, was einer leichten Betriebsbremsung, also etwas mehr als der Gaswegnahme, entspricht.

Aus dem Befund des KFZ- und verkehrstechnischen Sachverständigen ist auch nicht ableitbar, dass gegenständlich mehr als zwei Verkehrszeichen auf einer Anbringungs Vorrichtung im Bereich der betrachteten Strecke angebracht waren.

Auf Grundlage des durchgeführten Beweisverfahrens hat das Landesverwaltungsgericht Steiermark im Verfahrensgegenstand erwogen wie folgt:

Art. 131 Abs 1 B-VG bestimmt, dass soweit sich aus Abs 2 und 3 dieser Bestimmung nichts anderes ergibt, über Beschwerden nach Art. 130 Abs 1 B-VG die Verwaltungsgerichte der Länder entscheiden. Artikel 131, Absatz eins, B-VG bestimmt, dass soweit sich aus Absatz 2 und 3 dieser Bestimmung nichts anderes ergibt, über Beschwerden nach Artikel 130, Absatz eins, B-VG die Verwaltungsgerichte der Länder entscheiden.

Entsprechend der Bestimmung des Art. 130 Abs 1 Z 1 B-VG erkennen die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit. Entsprechend der Bestimmung des Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG erkennen die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit.

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

Gemäß § 28 Abs 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen. Gemäß Paragraph 28, Absatz eins, VwGVG hat das Verwaltungsgericht, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

§ 38 VwGVG ordnet an, dass soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden nach Art. 130 Abs 1 B-VG in Verwaltungsstrafsachen die Bestimmungen des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG, BGBl. Nr. 52/1991, mit der Ausnahme des 5. Abschnittes des II. Teiles, und des Finanzstrafgesetzes – FinStrG, BGBl. Nr. 129/1958, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden sind, welche die Behörde in dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte. Paragraph 38, VwGVG ordnet an, dass soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden nach Artikel 130, Absatz eins, B-VG in Verwaltungsstrafsachen die Bestimmungen des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG, Bundesgesetzblatt Nr. 52 aus 1991,, mit der Ausnahme des 5. Abschnittes des römisch zwei. Teiles, und des Finanzstrafgesetzes – FinStrG, Bundesgesetzblatt Nr. 129 aus 1958,, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden sind, welche die Behörde in dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

§ 52 lit. a) Z 10a StVO bestimmt Folgendes: Paragraph 52, Litera a,) Ziffer 10 a, StVO bestimmt Folgendes:

„10a. „GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG

(ERLAUBTE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT)“

□

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 schienenparallelen Eisenbahnübergängen anzubringen ist, ergibt sich aus den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.“

§ 99 Abs 2e StVO sieht in Bezug auf die Verwaltungsstrafe entsprechend Nachstehendes vor: Paragraph 99, Absatz 2 e, StVO sieht in Bezug auf die Verwaltungsstrafe entsprechend Nachstehendes vor:

„Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe von 150 bis 2180 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe von 48 Stunden bis zu sechs Wochen, zu bestrafen, wer die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h überschreitet.“

§ 43 Abs 1 StVO bestimmt Folgendes: Paragraph 43, Absatz eins, StVO bestimmt Folgendes:

„Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung

1. a) Litera 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;

2. b)Litera b

wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden 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. 1.Ziffer eins

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. 2.Ziffer 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;

3. c)Litera c

wenn ein erhebliches wirtschaftliches Interesse von einem oder von mehreren umliegenden Unternehmungen vorliegt, Straßenstellen für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke für Ladetätigkeiten durch Parkverbote, wenn jedoch eine Ladetätigkeit unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Abstellflächen und deren beste Ausnützung erfahrungsgemäß durch ein Parkverbot nicht gewährleistet ist, durch Halteverbote freizuhalten (Ladezonen);

4. d)Litera d

für Menschen mit Behinderungen, die wegen ihrer Behinderung darauf angewiesen sind, das von ihnen selbst gelenkte Kraftfahrzeug oder ein Kraftfahrzeug, das sie als Mitfahrer benützen, in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte oder in unmittelbarer Nähe von Gebäuden, die von solchen Personen in der Regel häufig besucht werden, wie etwa Invalidenämter, bestimmte Krankenhäuser oder Ambulatorien, Sozialversicherungseinrichtungen u. dgl., oder in unmittelbarer Nähe einer Fußgängerzone abstellen zu können, Straßenstellen für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke zum Abstellen der betreffenden Kraftfahrzeuge durch ein Halteverbot freizuhalten.“

§ 48 Abs 1, Abs 1a, Abs 4 und Abs 5 StVO normiert Nachstehendes Paragraph 48, Absatz eins,, Absatz eins a,, Absatz 4 und Absatz 5, StVO normiert Nachstehendes:

„(1) Die Straßenverkehrszeichen (§§ 50, 52 und 53) sind als Schilder aus festem Material unter Bedachtnahme auf die Art der Straße und unter Berücksichtigung der auf ihr üblichen Verkehrsverhältnisse, namentlich der darauf üblichen Geschwindigkeit von Fahrzeugen, in einer solchen Art und Größe anzubringen, daß sie von den Lenkern herannahender Fahrzeuge leicht und rechtzeitig erkannt werden können. Im Verlauf derselben Straße sind womöglich Straßenverkehrszeichen mit gleichen Abmessungen zu verwenden.„(1) Die Straßenverkehrszeichen (Paragraphen 50, 52 und 53) sind als Schilder aus festem Material unter Bedachtnahme auf die Art der Straße und unter Berücksichtigung der auf ihr üblichen Verkehrsverhältnisse, namentlich der darauf üblichen Geschwindigkeit von Fahrzeugen, in einer solchen Art und Größe anzubringen, daß sie von den Lenkern herannahender Fahrzeuge leicht und rechtzeitig erkannt werden können. Im Verlauf derselben Straße sind womöglich Straßenverkehrszeichen mit gleichen Abmessungen zu verwenden.

(1a) Abweichend von Abs. 1 können für Straßenverkehrszeichen auch optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen verwendet werden; in diesem Falle können die Straßenverkehrszeichen abweichend von den Abbildungen in den §§ 50 und 52 auch „farbumgekehrt“ (der weiße Untergrund schwarz und die schwarzen Symbole sowie die schwarze Schrift weiß) dargestellt werden. Weiters kann die Darstellung der Linie, welche die Fahrbahn symbolisiert, in den Straßenverkehrszeichen gem. § 52 lit. a Z 4a bis 4d und 7a bis 7c entfallen.(1a) Abweichend von Absatz eins, können für Straßenverkehrszeichen auch optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen verwendet werden; in diesem Falle können die Straßenverkehrszeichen abweichend von den Abbildungen in den Paragraphen 50 und 52 auch „farbumgekehrt“ (der weiße Untergrund schwarz und die schwarzen

Symbole sowie die schwarze Schrift weiß) dargestellt werden. Weiters kann die Darstellung der Linie, welche die Fahrbahn symbolisiert, in den Straßenverkehrszeichen gem. Paragraph 52, Litera a, Ziffer 4 a bis 4 d und 7 a bis 7 c entfallen.

[...]

(4) Auf einer Anbringungs Vorrichtung für Straßenverkehrszeichen (wie Standsäulen, Rahmen, Träger und dgl.) dürfen nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen angebracht werden; dies gilt nicht

1. 1.Ziffer eins
für eine Kundmachung nach § 25 Abs. 2 oder § 44 Abs. 4 für eine Kundmachung nach Paragraph 25, Absatz 2, oder Paragraph 44, Absatz 4,,
2. 2.Ziffer 2
für die Anbringung der Hinweiszeichen „Wegweiser“ sowie
3. 3.Ziffer 3
für die Anbringung von Straßenverkehrszeichen, deren Inhalt miteinander in Zusammenhang steht.

Die Anbringung sonstiger Beschriftungen, bildlicher Darstellungen, Tafeln oder dgl. auf derselben Anbringungs Vorrichtung bewirkt - unbeschadet der §§ 31 Abs. 2 und 53 Abs. 1 Z 17a - nicht die Unwirksamkeit der Kundmachung einer Verordnung (§ 44 Abs. 1). Die Anbringung sonstiger Beschriftungen, bildlicher Darstellungen, Tafeln oder dgl. auf derselben Anbringungs Vorrichtung bewirkt - unbeschadet der Paragraphen 31, Absatz 2 und 53 Absatz eins, Ziffer 17 a, - nicht die Unwirksamkeit der Kundmachung einer Verordnung (Paragraph 44, Absatz eins.).

(5) Der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und der Fahrbahn darf bei seitlicher Anbringung nicht weniger als 0,60 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2,50 m, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen oder bei Verwendung beleuchteter Straßenverkehrszeichen mehr als 5,50 m betragen, sofern sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei einzelnen Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt; der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und einer für den Fußgängerverkehr bestimmten Fläche darf bei Anbringung auf einer solchen Fläche nur in Ausnahmefällen weniger als 2,20 m betragen. Bei seitlicher Anbringung darf der seitliche Abstand zwischen dem der Fahrbahn zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand im Ortsgebiet nicht weniger als 0,30 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2 m, auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen weniger als 1 m und mehr als 2,50 m betragen. Sind auf einer Anbringungs Vorrichtung mehr als ein Straßenverkehrszeichen angebracht, so gelten bei untereinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Höhenabstandes für das untere Zeichen, bei nebeneinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Seitenabstandes für das näher der Fahrbahn angebrachte Zeichen. Die weiteren Zeichen sind in einem solchen Fall entsprechend den Größenverhältnissen anzubringen.“

§ 51 Abs 1 StVO lautet wie folgt: Paragraph 51, Absatz eins, StVO lautet wie folgt:

„Die Vorschriftszeichen sind vor der Stelle, für die sie gelten, anzubringen. Gilt die Vorschrift für eine längere Straßenstrecke, so ist das Ende der Strecke durch ein gleiches Zeichen, unter dem eine Zusatztafel mit der Aufschrift „ENDE“ anzubringen ist, kenntlich zu machen, sofern sich aus den Bestimmungen des § 52 nichts anderes ergibt. Innerhalb dieser Strecke ist das Zeichen zu wiederholen, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert. Gilt ein Überholverbot oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Straßenstrecke von mehr als 1 km, so ist bei den betreffenden Vorschriftszeichen die Länge der Strecke mit einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. b anzugeben, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert; dies gilt für allfällige Wiederholungszeichen sinngemäß.“ „Die Vorschriftszeichen sind vor der Stelle, für die sie gelten, anzubringen. Gilt die Vorschrift für eine längere Straßenstrecke, so ist das Ende der Strecke durch ein gleiches Zeichen, unter dem eine Zusatztafel mit der Aufschrift „ENDE“ anzubringen ist, kenntlich zu machen, sofern sich aus den Bestimmungen des Paragraph 52, nichts anderes ergibt. Innerhalb dieser Strecke ist das Zeichen zu wiederholen, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert. Gilt ein Überholverbot oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Straßenstrecke von mehr als 1 km, so ist bei den betreffenden Vorschriftszeichen die Länge der Strecke mit einer Zusatztafel nach Paragraph 54, Absatz 5, Litera b, anzugeben, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert; dies gilt für allfällige Wiederholungszeichen sinngemäß.“

§ 54 Abs 5 lit b) StVO bestimmt Folgendes: Paragraph 54, Absatz 5, Litera b,) StVO bestimmt Folgendes:

„(5) Die nachstehenden Zusatztafeln bedeuten:

□

Eine solche Zusatztafel gibt die Länge eines Straßenabschnittes an, für den das betreffende Straßenverkehrszeichen gilt, wie etwa eine längere Gefahrenstelle, die Länge einer Verbots- oder Beschränkungsstrecke u. dgl.“

§ 52 lit. a) Z 11 StVO lautet wie folgt: Paragraph 52, Litera a,) Ziffer 11, StVO lautet wie folgt:

„11. „ENDE VON ÜBERHOLVERBOTEN UND GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN“

□

Dieses Zeichen zeigt das Ende von Überholverböten und Geschwindigkeitsbegrenzungen an, die für den betreffenden Straßenabschnitt durch Straßenverkehrszeichen kundgemacht worden sind.“

§ 94f StVO: Paragraph 94 f, StVO:

„(1) Vor Erlassung einer Verordnung ist, außer bei Gefahr im Verzuge und bei Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a, die Autobahnen betreffen, anzuhören: „(1) Vor Erlassung einer Verordnung ist, außer bei Gefahr im Verzuge und bei Verordnungen gemäß Paragraph 43, Absatz eins a,, die Autobahnen betreffen, anzuhören:

1. a) Litera a

von der Landesregierung und von der Bezirksverwaltungsbehörde:

1. 1. Ziffer eins

die betroffene Gemeinde,

2. 2. Ziffer 2

wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, erstrecken soll, diese Behörde,

3. 3. Ziffer 3

wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe;

2. b) Litera b

von der Gemeinde (§ 94c und d); von der Gemeinde (Paragraph 94 c und d):

1. 1. Ziffer eins

wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, erstrecken soll, diese Behörde,

2. 2. Ziffer 2

wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe.

(2) Die Landesregierung und die Bezirksverwaltungsbehörde haben, außer bei Gefahr im Verzuge, vor Erlassung eines Bescheides in Angelegenheiten, die das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, oder das Gebiet nur einer Gemeinde betreffen, die Landespolizeidirektion bzw. die Gemeinde anzuhören. Dies gilt jedoch nicht für Strafverfügungen oder Straferkenntnisse wegen Übertretungen nach § 99 und für die Anordnung der Teilnahme am Verkehrsunterricht (§ 101). Die Gemeinde (§ 94c und d) hat, außer bei Gefahr im Verzuge, vor Erlassung eines Bescheides in Angelegenheiten, die das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, betreffen, die Landespolizeidirektion anzuhören. (2) Die Landesregierung und die Bezirksverwaltungsbehörde haben, außer bei Gefahr im Verzuge, vor Erlassung eines Bescheides in Angelegenheiten, die das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, oder das Gebiet nur einer Gemeinde betreffen, die Landespolizeidirektion bzw. die Gemeinde anzuhören. Dies gilt jedoch nicht für Strafverfügungen oder Straferkenntnisse wegen Übertretungen nach Paragraph 99 und für die Anordnung der Teilnahme am Verkehrsunterricht (Paragraph 101,). Die Gemeinde (Paragraph 94 c und d) hat, außer bei Gefahr im Verzuge, vor Erlassung eines Bescheides in Angelegenheiten, die das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, betreffen, die Landespolizeidirektion anzuhören.

(3) Die Anhörung der Gemeinde nach den Abs. 1 und 2 hat zu entfallen, wenn die Gemeinde Straßenerhalter ist. In diesem Falle gilt § 98 Abs. 1.“(3) Die Anhörung der Gemeinde nach den Absatz eins und 2 hat zu entfallen, wenn die Gemeinde Straßenerhalter ist. In diesem Falle gilt Paragraph 98, Absatz eins,

§ 98 StVO lautet wie folgt:Paragraph 98, StVO lautet wie folgt:

„(1) Der Straßenerhalter ist in jedem nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes durchzuführenden Verfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991; dies gilt jedoch nicht für Verfahren nach § 59 über das Verbot des Lenkens von Fahrzeugen, nach § 65 über die Bewilligung der Benützung von Fahrrädern durch Personen unter 12 Jahren, nach § 99 über die Bestrafung von Übertretungen straßenpolizeilicher Vorschriften, es sei denn, daß auch über privatrechtliche Ansprüche des Straßenerhalters zu entscheiden ist (§ 100 Abs. 6) und nach § 101 über die Verpflichtung zur Teilnahme am Verkehrsunterricht. Vor Erlassung einer Verordnung auf Grund dieses Bundesgesetzes hat die Behörde den Straßenerhalter anzuhören, es sei denn, daß Gefahr im Verzuge ist und er nicht rechtzeitig beteiligt werden kann. Vom Inhalt der Verordnung ist er in jedem Falle in Kenntnis zu setzen.“(1) Der Straßenerhalter ist in jedem nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes durchzuführenden Verfahren Partei im Sinne des Paragraph 8, des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, Bundesgesetzblatt Nr. 51 aus 1991,; dies gilt jedoch nicht für Verfahren nach Paragraph 59, über das Verbot des Lenkens von Fahrzeugen, nach Paragraph 65, über die Bewilligung der Benützung von Fahrrädern durch Personen unter 12 Jahren, nach Paragraph 99, über die Bestrafung von Übertretungen straßenpolizeilicher Vorschriften, es sei denn, daß auch über privatrechtliche Ansprüche des Straßenerhalters zu entscheiden ist (Paragraph 100, Absatz 6,) und nach Paragraph 101, über die Verpflichtung zur Teilnahme am Verkehrsunterricht. Vor Erlassung einer Verordnung auf Grund dieses Bundesgesetzes hat die Behörde den Straßenerhalter anzuhören, es sei denn, daß Gefahr im Verzuge ist und er nicht rechtzeitig beteiligt werden kann. Vom Inhalt der Verordnung ist er in jedem Falle in Kenntnis zu setzen.

(2) Der Straßenerhalter hat seine Organe, die mit der Erhaltung, Pflege und Reinigung der Straßen beauftragt sind, mit einer auffallenden Schutzausrüstung auszustatten und sie anzuweisen, diese Ausrüstung während der Dauer der Arbeitsverrichtungen zu tragen. Die Schutzausrüstung braucht auf Straßenstellen, die durch das Gefahrenzeichen „Baustelle“ (§ 50 Z 9) gekennzeichnet sind, nicht getragen zu werden.(2) Der Straßenerhalter hat seine Organe, die mit der Erhaltung, Pflege und Reinigung der Straßen beauftragt sind, mit einer auffallenden Schutzausrüstung auszustatten und sie anzuweisen, diese Ausrüstung während der Dauer der Arbeitsverrichtungen zu tragen. Die Schutzausrüstung braucht auf Straßenstellen, die durch das Gefahrenzeichen „Baustelle“ (Paragraph 50, Ziffer 9,) gekennzeichnet sind, nicht getragen zu werden.

(3) Der Straßenerhalter darf auch ohne behördlichen Auftrag Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (§ 31 Abs. 1) anbringen; dies gilt unbeschadet der Bestimmungen über unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen (§ 44b), jedoch nicht für die in § 44 Abs. 1 genannten Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen. Die Behörde kann ihm jedoch, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, vorschreiben, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu entfernen oder an den von ihr zu bestimmenden Stellen anzubringen. Die Entfernung der genannten Einrichtungen kann die Behörde insbesondere verlangen, wenn ihre Anbringung gesetzwidrig oder sachlich unrichtig ist.(3) Der Straßenerhalter darf auch ohne behördlichen Auftrag Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (Paragraph 31, Absatz eins,) anbringen; dies gilt unbeschadet der Bestimmungen über unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen (Paragraph 44 b,), jedoch nicht für die in Paragraph 44, Absatz eins, genannten Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen. Die Behörde kann ihm jedoch, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, vorschreiben, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu entfernen oder an den von ihr zu bestimmenden Stellen anzubringen. Die Entfernung der genannten Einrichtungen kann die Behörde insbesondere verlangen, wenn ihre Anbringung gesetzwidrig oder sachlich unrichtig ist.

(4) Der Straßenerhalter hat der Behörde Umstände, die in der Anlage oder Beschaffenheit der Straße begründet sind und für die Erlassung einer Verordnung nach § 43 maßgebend sein können, bekanntzugeben.“(4) Der Straßenerhalter hat der Behörde Umstände, die in der Anlage oder Beschaffenheit der Straße begründet sind und für die Erlassung einer Verordnung nach Paragraph 43, maßgebend sein können, bekanntzugeben.“

§ 5 VStG lautet wie folgt:Paragraph 5, VStG lautet wie folgt:

„(1) Wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt, genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, daß ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

(2) Unkenntnis der Verwaltungsvorschrift, der der Täter zuwidergehandelt hat, entschuldigt nur dann, wenn sie erwiesenermaßen unverschuldet ist und der Täter das Unerlaubte seines Verhaltens ohne Kenntnis der Verwaltungsvorschrift nicht einsehen konnte.“

§ 19 Abs 1 und 2 VStG bestimmen Nachstehendes: Paragraph 19, Absatz eins und 2 VStG bestimmen Nachstehendes:

„(1) Grundlage für die Bemessung der Strafe sind die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

(2) Im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) sind überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.“(2) Im ordentlichen Verfahren (Paragraphen 40 bis 46) sind überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die Paragraphen 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.“

§ 55 VStG lautet wie folgt: Paragraph 55, VStG lautet wie folgt:

„(1) Ein wegen einer Verwaltungsübertretung verhängtes Straferkenntnis zieht, sofern gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, keinerlei Straffolgen nach sich und gilt mit Ablauf von fünf Jahren nach Eintritt der Rechtskraft als getilgt.

(2) Getilgte Verwaltungsstrafen dürfen in amtlichen Leumundszeugnissen oder Auskünften für Zwecke eines Strafverfahrens nicht erwähnt und bei der Strafbemessung im Verwaltungsstrafverfahren nicht berücksichtigt werden.“

§ 32 Abs 2 StGB lautet wie folgt: Paragraph 32, Absatz 2, StGB lautet wie folgt:

„Bei Bemessung der Strafe hat das Gericht die Erschwerungs- und die Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen und auch auf die Auswirkungen der Strafe und anderer zu erwartender Folgen der Tat auf das künftige Leben des Täters in der Gesellschaft Bedacht zu nehmen. Dabei ist vor allem zu berücksichtigen, inwieweit die Tat auf eine gegenüber rechtlich geschützten Werten ablehnende oder gleichgültige Einstellung des Täters und inwieweit sie auf äußere Umstände oder Beweggründe zurückzuführen ist, durch die sie auch einem mit den rechtlich geschützten Werten verbundenen Menschen naheliegen könnte.“

§ 32 Abs 3 StGB normiert Folgendes: Paragraph 32, Absatz 3, StGB normiert Folgendes:

„Im allgemeinen ist die Strafe umso strenger zu bemessen, je größer die Schädigung oder Gefährdung ist, die der Täter verschuldet hat oder die er zwar nicht herbeigeführt, aber auf die sich sein Verschulden erstreckt hat, je mehr Pflichten er durch seine Handlung verletzt, je reiflicher er seine Tat überlegt, je sorgfältiger er sie vorbereitet oder je rücksichtsloser er sie ausgeführt hat und je weniger Vorsicht gegen die Tat hat gebraucht werden können.“

§§ 46, 47 und 52 AVG lauten wie folgt: Paragraphen 46, 47 und 52 AVG lauten wie folgt:

§ 46: Paragraph 46 :

„Als Beweismittel kommt alles in Betracht, was zur Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes geeignet und nach Lage des einzelnen Falles zweckdienlich ist.“

§ 47: Paragraph 47 :

„Die Beweiskraft von öffentlichen Urkunden und Privaturkunden ist von der Behörde nach den §§ 292 bis 294, 296, 310 und 311 ZPO zu beurteilen. Dabei gilt § 292 Abs. 1 erster Satz ZPO jedoch mit der Maßgabe, daß inländische öffentliche

Urkunden den Beweis auch über jene Tatsachen und Rechtsverhältnisse liefern, die die Voraussetzung für ihre Ausstellung bildeten und in der Urkunde ausdrücklich genannt sind; wenn die Behörde im Hinblick auf die besonderen Umstände des Einzelfalles dagegen Bedenken hat, daß die Urkunde diesen Beweis liefert, so kann sie der Partei auftragen, den Beweis auf andere Weise zu führen.“„Die Beweiskraft von öffentlichen Urkunden und Privaturkunden ist von der Behörde nach den Paragraphen 292 bis 294, 296, 310 und 311 ZPO zu beurteilen. Dabei gilt Paragraph 292, Absatz eins, erster Satz ZPO jedoch mit der Maßgabe, daß inländische öffentliche Urkunden den Beweis auch über jene Tatsachen und Rechtsverhältnisse liefern, die die Voraussetzung für ihre Ausstellung bildeten und in der Urkunde ausdrücklich genannt sind; wenn die Behörde im Hinblick auf die besonderen Umstände des Einzelfalles dagegen Bedenken hat, daß die Urkunde diesen Beweis liefert, so kann sie der Partei auftragen, den Beweis auf andere Weise zu führen.“

§ 52: Paragraph 52 :

„(1) Wird die Aufnahme eines Beweises durch Sachverständige notwendig, so sind die der Behörde beigegebenen oder zur Verfügung stehenden amtlichen Sachverständigen (Amtssachverständige) beizuziehen.

(2) Wenn Amtssachverständige nicht zur Verfügung stehen oder es mit Rücksicht auf die Besonderheit des Falles geboten ist, kann die Behörde aber ausnahmsweise andere geeignete Personen als Sachverständige (nichtamtliche Sachverständige) heranziehen.

(3) Liegen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht vor, so kann die Behörde dennoch nichtamtliche Sachverständige heranziehen, wenn davon eine wesentliche Beschleunigung des Verfahrens zu erwarten ist. Die Heranziehung ist jedoch nur zulässig, wenn sie von demjenigen, über dessen Ansuchen das Verfahren eingeleitet wurde, angeregt wird und die daraus entstehenden Kosten einen von dieser Partei bestimmten Betrag voraussichtlich nicht überschreiten.(3) Liegen die Voraussetzungen des Absatz 2, nicht vor, so kann die Behörde dennoch nichtamtliche Sachverständige heranziehen, wenn davon eine wesentliche Beschleunigung des Verfahrens zu erwarten ist. Die Heranziehung ist jedoch nur zulässig, wenn sie von demjenigen, über dessen Ansuchen das Verfahren eingeleitet wurde, angeregt wird und die daraus entstehenden Kosten einen von dieser Partei bestimmten Betrag voraussichtlich nicht überschreiten.

(4) Der Bestellung zum nichtamtlichen Sachverständigen hat Folge zu leisten, wer zur Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art öffentlich bestellt ist oder wer die Wissenschaft, die Kunst oder das Gewerbe, deren Kenntnis die Voraussetzung der geforderten Begutachtung ist, öffentlich als Erwerb ausübt oder zu deren Ausübung öffentlich angestellt oder ermächtigt ist. Nichtamtliche Sachverständige sind zu beeiden, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im allgemeinen beeidet sind. Die §§ 49 und 50 gelten auch für nichtamtliche Sachverständige.“(4) Der Bestellung zum nichtamtlichen Sachverständigen hat Folge zu leisten, wer zur Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art öffentlich bestellt ist oder wer die Wissenschaft, die Kunst oder das Gewerbe, deren Kenntnis die Voraussetzung der geforderten Begutachtung ist, öffentlich als Erwerb ausübt oder zu deren Ausübung öffentlich angestellt oder ermächtigt ist. Nichtamtliche Sachverständige sind zu beeiden, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im allgemeinen beeidet sind. Die Paragraphen 49 und 50 gelten auch für nichtamtliche Sachverständige.“

Im Beschwerdefall hat das Beweisverfahren ergeben, dass der Beschwerdeführer am 19.08.2015 um 09.46 Uhr, in der Gemeinde D, auf der A9, StrKm xx, Richtung Graz, als Lenker des PKW mit dem Kennzeichen

(A) X, die durch Straßenverkehrszeichen in diesem Bereich kundgemachte, zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 56 km/h überschritten hat, wobei die in Betracht kommende Messtoleranz dabei bereits zu Gunsten des Beschwerdeführers abgezogen wurde und stellt dies eine Übertretung der Regelung der Rechtsvorschrift des § 52 lit. a) Z 10a StVO dar. Das Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) zeigt an, dass das Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit, die als Stundenkilometeranzahl im Zeichen angegeben ist, ab dem Standort des Zeichens verboten ist und galt diese Geschwindigkeitsbeschränkung bis zu deren Aufhebung durch das Vorschriftszeichen nach § 52 lit. a) Z 11 StVO „Ende von Überholverböten und Geschwindigkeitsbegrenzungen“. Letzteres Zeichen zeigt nämlich das Ende von Überholverböten und Geschwindigkeitsbegrenzungen an, die für den betreffenden Straßenabschnitt durch Straßenverkehrszeichen kundgemacht worden sind.Im Beschwerdefall hat das Beweisverfahren ergeben, dass der Beschwerdeführer am 19.08.2015 um 09.46 Uhr, in der Gemeinde D, auf der A9,

StrKm xx, Richtung Graz, als Lenker des PKW mit dem Kennzeichen , (A) römisch zehn, die durch Straßenverkehrszeichen in diesem Bereich kundgemachte, zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 56 km/h überschritten hat, wobei die in Betracht kommende Messtoleranz dabei bereits zu Gunsten des Beschwerdeführers abgezogen wurde und stellt dies eine Übertretung der Regelung der Rechtsvorschrift des Paragraph 52, Litera a,) Ziffer 10 a, StVO dar. Das Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) zeigt an, dass das Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit, die als Stundenkilometeranzahl im Zeichen angegeben ist, ab dem Standort des Zeichens verboten ist und galt diese Geschwindigkeitsbeschränkung bis zu deren Aufhebung durch das Vorschriftszeichen nach Paragraph 52, Litera a,) Ziffer 11, StVO „Ende von Überholverböten und Geschwindigkeitsbegrenzungen“. Letzteres Zeichen zeigt nämlich das Ende von Überholverböten und Geschwindigkeitsbegrenzungen an, die für den betreffenden Straßenabschnitt durch Straßenverkehrszeichen kundgemacht worden sind.

Wenn von Beschwerdeführerseite ausgeführt wird, dass bei Straßenstrecken von über einem Kilometer bei Vorschriftszeichen und Wiederholungszeichen die Streckenlänge nach § 54 Abs 5 lit. b) StVO aus Verkehrssicherheitsgründen angegeben werden müsste, so ist darauf hinzuweisen, dass die Bestimmung des § 51 Abs 1 StVO diesbezüglich durch die 19. Straßenverkehrsordnungs-Novelle, BGBl. Nr. 518/1994 geändert wurde. Den Erläuterungen 580 der Beilagen XVIII. GP-Regierungsvorlage ist zu 61. diesbezüglich Folgendes zu entnehmen: Wenn von Beschwerdeführerseite ausgeführt wird, dass bei Straßenstrecken von über einem Kilometer bei Vorschriftszeichen und Wiederholungszeichen die Streckenlänge nach Paragraph 54, Absatz 5, Litera b,) StVO aus Verkehrssicherheitsgründen angegeben werden müsste, so ist darauf hinzuweisen, dass die Bestimmung des Paragraph 51, Absatz eins, StVO diesbezüglich durch die 19. Straßenverkehrsordnungs-Novelle, Bundesgesetzblatt Nr. 518 aus 1994, geändert wurde. Den Erläuterungen 580 der Beilagen römisch achtzehn. GP-Regierungsvorlage ist zu 61. diesbezüglich Folgendes zu entnehmen:

„Bisher waren für ein Überholungsverbot oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Straßenstrecke von mehr als ein Kilometer alle Vorschriftszeichen und Wiederholungszeichen mit einer Zusatztafel nach § 54 Abs 5 lit. b StVO 1960 zu versehen. Dies brachte insbesondere auf Tunnelstrecken aufgrund der örtlichen Gegebenheiten große Probleme mit sich. Weiters ist vor allem in Ballungsräumen in Folge der Verästelung des Straßennetzes eine genaue Bezeichnung der Länge der Straßenstrecken oft nicht möglich. In diesen Fällen hätte das Fehlen einer entsprechenden Zusatztafel zur Folge, dass die angeordnete Maßnahme mit einem Kundmachungsmangel behaftet und daher nicht verbindlich wäre. Dem soll durch die Neufassung dadurch Rechnung getragen werden, dass analog zur Erforderlichkeit der Anbringung eines Wiederholungszeichens die Länge der Strecke, auf der die Verkehrsbeschränkung gilt, nur dann angegeben werden muss, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert.“ „Bisher waren für ein Überholungsverbot oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Straßenstrecke von mehr als ein Kilometer alle Vorschriftszeichen und Wiederholungszeichen mit einer Zusatztafel nach Paragraph 54, Absatz 5, Litera b, StVO 1960 zu versehen. Dies brachte insbesondere auf Tunnelstrecken aufgrund der örtlichen Gegebenheiten große Probleme mit sich. Weiters ist vor allem in Ballungsräumen in Folge der Verästelung des Straßennetzes eine genaue Bezeichnung der Länge der Straßenstrecken oft nicht möglich. In diesen Fällen hätte das Fehlen einer entsprechenden Zusatztafel zur Folge, dass die angeordnete Maßnahme mit einem Kundmachungsmangel behaftet und daher nicht verbindlich wäre. Dem soll durch die Neufassung dadurch Rechnung getragen werden, dass analog zur Erforderlichkeit der Anbringung eines Wiederholungszeichens die Länge der Strecke, auf der die Verkehrsbeschränkung gilt, nur dann angegeben werden muss, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert.“

Im Beschwerdefall stützt sich der Beschwerdeführer u. a. darauf, dass die Verkehrssicherheitsgründe gegeben gewesen seien, zumal andernfalls auch ein elektronisches Wiederholungszeichen nicht für notwendig erachtet worden wäre, zumal innerhalb der Strecke das Zeichen zu wiederholen ist, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (vgl. § 51 Abs 1 3. Satz StVO). Im Beschwerdefall stützt sich der Beschwerdeführer u. a. darauf, dass die Verkehrssicherheitsgründe gegeben gewesen seien, zumal andernfalls auch ein elektronisches Wiederholungszeichen nicht für notwendig erachtet worden wäre, zumal innerhalb der Strecke das Zeichen zu wiederholen ist, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert vergleiche Paragraph 51, Absatz eins, 3. Satz StVO).

Gegenständlich war zur Tatzeit auf der A9, Richtungsfahrbahn Spielfeld, bei Km xx eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h durch elektronisches Vorschriftszeichen kundgemacht (vgl. § 48 Abs 1a StVO) und ist bei Km xx verordnungsgemäß das Vorschriftszeichen nach § 52 Z 10a StVO für diese Geschwindigkeitsbeschränkung wiederholt

worden, wobei die Kundmachung des Wiederholungszeichens ebenfalls mit einem Vorschriftszeichen in elektronischer Form erfolgte. Letztere Zeichen befinden sich unmittelbar vor dem Nordportal des sogenannten „Schartnerkogeltunnels“ und erfolgt die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung mittels Zeichen nach § 52 Z 11 StVO nach dem Südportal des Schartnerkogeltunnels (Km xx) bei Km xx laut ministerieller Verordnung, wobei die Aufhebung durch statische Vorschriftszeichen nach § 48 Abs 1 StVO vorgenommen wird. Laut den einen Bestandteil des Verordnungsaktes bildenden Verordnungsplänen 2010, Teil 01 und Teil 02, ist bei den Vorschriftszeichen gemäß § 52 Z 10a StVO eine Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit. b StVO, welche sich auf die Länge der Strecke bezieht, nicht vorgesehen. Auch aus dem zu Grunde liegenden, verkehrstechnischen Gutachten ergibt sich kein diesbezüglicher Hinweis. Gegenständlich war zur Tatzeit auf der A9, Richtungsfahrbahn Spielfeld, bei Km xx eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h durch elektronisches Vorschriftszeichen kundgemacht (vergleiche Paragraph 48, Absatz eins a, StVO) und ist bei Km xx verordnungsgemäß das Vorschriftszeichen nach Paragraph 52, Ziffer 10 a, StVO für diese Geschwindigkeitsbeschränkung wiederholt worden, wobei die Kundmachung des Wiederholungszeichens ebenfalls mit einem Vorschriftszeichen in elektronischer Form erfolgte. Letztere Zeichen befinden sich unmittelbar vor dem Nordportal des sogenannten „Schartnerkogeltunnels“ und erfolgt die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung mittels Zeichen nach Paragraph 52, Ziffer 11, StVO nach dem Südportal des Schartnerkogeltunnels (Km xx) bei Km xx laut ministerieller Verordnung, wobei die Aufhebung durch statische Vorschriftszeichen nach Paragraph 48, Absatz eins, StVO vorgenommen wird. Laut den einen Bestandteil des Verordnungsaktes bildenden Verordnungsplänen 2010, Teil 01 und Teil 02, ist bei den Vorschriftszeichen gemäß Paragraph 52, Ziffer 10 a, StVO eine Zusatztafel gemäß Paragraph 54, Absatz 5, Litera b, StVO, welche sich auf die Länge der Strecke bezieht, nicht vorgesehen. Auch aus dem zu Grunde liegenden, verkehrstechnischen Gutachten ergibt sich kein diesbezüglicher Hinweis.

Von Beschwerdeführerseite wird in diesem Zusammenhang – wie gesagt – moniert, dass derartige Zusatztafeln, die nicht vorhanden sind, aus Verkehrssicherheitsanforderungen anzubringen gewesen wären und die in Rede stehende Verordnung des BMVIT vom 08.04.2011 daher nicht gehörig kundgemacht worden sei.

Mit diesem Beschwerdevorbringen ist der Beschwerdeführer jedoch nicht im Recht.

Fehlt die nach § 54 Abs 5 lit. b StVO 1960 im Fall einer Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Streckenbereich von mehr als 1 Kilometer erforderliche Zusatztafel an den die Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigenden Vorschriftszeichen sowie an deren Wiederholungszeichen, so lag nach der Judikatur des VwGH (vgl. z. B. VwGH am 10.10.1990, 90/03/0139) zu § 51 Abs 1 StVO 1960 idF vor der 19. Novelle keine gesetzmäßige Kundmachung vor. § 51 Abs 1 letzter Satz StVO 1960 sieht in der anzuwendenden Fassung nunmehr als weitere Bedingung für die Anbringung einer Zusatztafel, die auch die Länge der Wegstrecke angibt, vor, dass die Verkehrssicherheit die Anbringung der Zusatztafel erfordern muss (vgl. auch z. B. VwGH am 20.11.2015, 2013/02/0014). Fehlt die nach Paragraph 54, Absatz 5, Litera Punkt b, StVO 1960 im Fall einer Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Streckenbereich von mehr als 1 Kilometer erforderliche Zusatztafel an den die Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigenden Vorschriftszeichen sowie an deren Wiederholungszeichen, so lag nach der Judikatur des VwGH (vergleiche z. B. VwGH am 10.10.1990, 90/03/0139) zu Paragraph 51, Absatz eins, StVO 1960 in der Fassung vor der 19. Novelle keine gesetzmäßige Kundmachung vor. Paragraph 51, Absatz eins, letzter Satz StVO 1960 sieht in der anzuwendenden Fassung nunmehr als weitere Bedingung für die Anbringung einer Zusatztafel, die auch die Länge der Wegstrecke angibt, vor, dass die Verkehrssicherheit die Anbringung der Zusatztafel erfordern muss (vergleiche auch z. B. VwGH am 20.11.2015, 2013/02/0014).

Im Beschwerdefall stehen die Vorschriftszeichen nicht nur im Konnex zur nördlich des Schartnerkogeltunnels situierten Auffahrt auf die A9 von der Raststation D in südliche Fahrtrichtung, sondern – wie von Seiten des Beschwerdeführers auch zugestanden – unzweifelhaft im Zusammenhang mit dem zu durchfahrenden Schartnerkogeltunnel bei Km xx und erfolgt die Beschränkung der Tunnelbereiche auf 100 km/h erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Wesentlichen aufgrund des Umstandes, dass die technische Ausführung vom Wirkungsgrad der Beleuchtung und die Belüftung lediglich eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h zulassen. Höhere Geschwindigkeiten würden zu Problemen in der Schadstoffabfuhr und damit verbunden zu einer Eintrübung der Tunnelröhre führen, was sich negativ auf die Sichtweite und damit verbunden auf die Verkehrssicherheit auswirken würde. Ein weiteres Argument für die maximal erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sind die fehlenden Pannen- bzw. Abstellstreifen. Im Freiland sind diese Pannestreifen integrierter Bestandteil zur Gewährleistung der

gesetzlich festgeschriebenen Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bei Unfällen und Pannen. Die in Rede stehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen dienen demnach jedenfalls auch der Verkehrssicherheit, ist doch auch die maßgebliche Verordnung eine solche nach § 43 Abs 1 lit. b) StVO. Im Beschwerdefall ist die beschwerdegegenständliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von 2089 m verordnet und wurde bei Km xx, also nach bereits 590 m, unmittelbar vor dem Nordportal des Schartnerkogeltunnels die Wiederholung der Vorschriftenzeichen der Geschwindigkeitsbeschränkung in Bezug auf die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gemäß § 52 Z 10a StVO im Sinne der Regelung des § 51 Abs 1 3. Satz StVO vorgesehen. Nach diesem verordnungsmäßig vorgesehenen Wiederholungszeichen besteht die Geschwindigkeitsbeschränkung noch auf einer Länge von 1499 m bis zu deren Aufhebung bei Km xx, nach dem Südportal des Schartnerkogeltunnels (Km xx). Im Beschwerdefall stehen die Vorschriftenzeichen nicht nur im Konnex zur nördlich des Schartnerkogeltunnels situierten Auffahrt auf die A9 von der Raststation D in südliche Fahrtrichtung, sondern – wie von Seiten des Beschwerdeführers auch zugestanden – unzweifelhaft im Zusammenhang mit dem zu durchfahrenden Schartnerkogeltunnel bei Km xx und erfolgt die Beschränkung der Tunnelbereiche auf 100 km/h erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Wesentlichen aufgrund des Umstandes, dass die technische Ausführung vom Wirkungsgrad der Beleuchtung und die Belüftung lediglich eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h zulassen. Höhere Geschwindigkeiten würden zu Problemen in der Schadstoffabfuhr und damit verbunden zu einer Eintrübung der Tunnelröhre führen, was sich negativ auf die Sichtweite und damit verbunden auf die Verkehrssicherheit auswirken würde. Ein weiteres Argument für die maximal erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sind die fehlenden Pannen- bzw. Abstellstreifen. Im Freiland sind diese Pannenstreifen integrierter Bestandteil zur Gewährleistung der gesetzlich festgeschriebenen Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bei Unfällen und Pannen. Die in Rede stehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen dienen demnach jedenfalls auch der Verkehrssicherheit, ist doch auch die maßgebliche Verordnung eine solche nach Paragraph 43, Absatz eins, Litera b,) StVO. Im Beschwerdefall ist die beschwerdegegenständliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von 2089 m verordnet und wurde bei Km xx, also nach bereits 590 m, unmittelbar vor dem Nordportal des Schartnerkogeltunnels die Wiederholung der Vorschriftenzeichen der Geschwindigkeitsbeschränkung in Bezug auf die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gemäß Paragraph 52, Ziffer 10 a, StVO im Sinne der Regelung des Paragraph 51, Absatz eins, 3. Satz StVO vorgesehen. Nach diesem verordnungsmäßig vorgesehenen Wiederholungszeichen besteht die Geschwindigkeitsbeschränkung noch auf einer Länge von 1499 m bis zu deren Aufhebung bei Km xx, nach dem Südportal des Schartnerkogeltunnels (Km xx).

Vor dem Hintergrund dieses Sachverhaltes, insbesondere der deutlich sichtbaren, rechtzeitig und leicht erkennbaren Vorschriftenzeichen sowie deren ebenfalls deutlich sichtbaren und leicht zu erkennenden Wiederholung im Lichte der unmittelbar danach erfolgenden Tunneleinfahrt in den Schartnerkogeltunnel, vermag das erkennende Gericht unter Bezugnahme auf die gegenständliche Streckenlänge, auf welcher die Vorschriftenzeichen, wie beschrieben, ordnungsgemäß angebracht wurden, kein Argument dafür zu erblicken, dass bei den in Betracht kommenden Vorschriftenzeichen zusätzlich auch aus Verkehrssicherheitserfordernissen im Sinne der Bestimmung des § 54 Abs 5 lit. b) StVO mittels Zusatztafeln auf die Länge der Strecke hinzuweisen gewesen wäre, bedenkt man, dass der Zweck der Regelung des § 51 Abs 1 letzter Satz StVO jedenfalls darin zu erblicken ist, dass sich die Verkehrsteilnehmer auf die Länge der Strecke einstellen können (vgl. z. B. VwGH am 29.08.1990, 90/02/0026). Damit wird also ein anderer, zusätzlicher Verkehrssicherheitsaspekt als durch die Geschwindigkeitsbeschränkung angesichts einer Tunneldurchfahrt bzw. im Zusammenhang mit einer Raststättenausfahrt verfolgt. Gegenständlich bieten weder die Streckenlänge noch die Situierung der in Rede stehenden Vorschriftenzeichen, insbesondere vor dem Hintergrund der deutlich sichtbaren wiederholten Vorschriftenzeichen nach bereits 590 m, Anhaltspunkte, welche darauf schließen lassen, dass es fallbezogen notwendig gewesen wäre, Zusatztafeln, die bei den betreffenden Vorschriftenzeichen die Länge der Strecke angeben, zu verordnen, damit sich Verkehrsteilnehmer im Lichte der Tunneldurchfahrt und der damit verbundenen Verkehrssicherheitsaspekte noch zusätzlich auf die besagte Streckenlänge einstellen können müssen und damit von Tatsachen auszugehen wäre, welche vor dem Hintergrund des Zwecks dieser Regelung nahelegen würden, dass diesbezügliche Erfordernisse der Verkehrssicherheit vorliegend gewesen wären, bedenkt man, dass zur Verkehrssicherung in Tunneln dienende Geschwindigkeitsbeschränkungen erfahrungsgemäß auch bereits kurz nach der Ausfahrt aus dem Tunnel – wie auch gegenständlich nach bereits 209 m nach dem Tunnel – aufgehoben werden. Dabei kann auch nicht von Belang sein, dass bei einer Durchfahrt durch den Tunnel kein sonstiger Hinweis auf die Tunnellänge ersichtlich gewesen ist. Vor dem Hintergrund dieses Sachverhaltes, insbesondere der deutlich sichtbaren, rechtzeitig und leicht erkennbaren Vorschriftenzeichen sowie deren ebenfalls

deutlich sichtbaren und leicht zu erkennenden Wiederholung im Lichte der unmittelbar danach erfolgenden Tunnelleinfahrt in den Schartnerkogeltunnel, vermag das erkennende Gericht unter Bezugnahme auf die gegenständliche Streckenlänge, auf welcher die Vorschriftenzeichen, wie beschrieben, ordnungsgemäß angebracht wurden, kein Argument dafür zu erblicken, dass bei den in Betracht kommenden Vorschriftenzeichen zusätzlich auch aus Verkehrssicherheitserfordernissen im Sinne der Bestimmung des Paragraph 54, Absatz 5, Litera b,) StVO mittels Zusatztafeln auf die Länge der Strecke hinzuweisen gewesen wäre, bedenkt man, dass der Zweck der Regelung des Paragraph 51, Absatz eins, letzter Satz StVO jedenfalls darin zu erblicken ist, dass sich die Verkehrsteilnehmer auf die Länge der Strecke einstellen können vergleiche z. B. VwGH am 29.08.1990, 90/02/0026). Damit wird also ein anderer, zusätzlicher Verkehrssicherheitsaspekt als durch die Geschwindigkeitsbeschränkung angesichts einer Tunneldurchfahrt bzw. im Zusammenhang mit einer Raststättenausfahrt verfolgt. Gegenständlich bieten weder die Streckenlänge noch die Situierung der in Rede stehenden Vorschriftenzeichen, insbesondere vor dem Hintergrund der deutlich sichtbaren wiederholten Vorschriftenzeichen nach bereits 590 m, Anhaltspunkte, welche darauf schließen lassen, dass es fallbezogen notwendig gewesen wäre, Zusatztafeln, die bei den betreffenden Vorschriftenzeichen die Länge der Strecke angeben, zu verordnen, damit sich Verkehrsteilnehmer im Lichte der Tunneldurchfahrt und der damit verbundenen Verkehrssicherheitsaspekte noch zusätzlich auf die besagte Streckenlänge einstellen können müssen und damit von Tatsachen auszugehen wäre, welche vor dem Hintergrund des Zwecks dieser Regelung nahelegen würden, dass diesbezügliche Erfordernisse der Verkehrssicherheit vorliegend gewesen wären, bedenkt man, dass zur Verkehrssicherung in Tunneln dienende Geschwindigkeitsbeschränkungen erfahrungsgemäß auch bereits kurz nach der Ausfahrt aus dem Tunnel – wie auch gegenständlich nach bereits 209 m nach dem Tunnel – aufgehoben werden. Dabei kann auch nicht von Belang sein, dass bei einer Durchfahrt durch den Tunnel kein sonstiger Hinweis auf die Tunnellänge ersichtlich gewesen ist.

Von Seiten des Verordnungsgebers wurden somit zu Recht Zusatztafeln nach § 54 Abs 5 lit. b) StVO, bezogen auf die in Rede stehende Strecke nicht verordnet und ist daher auch aus dem der Verordnung zu Grunde liegenden, verkehrstechnischen Gutachten und dem durchgeführten gerichtlichen Beweisverfahren kein Hinweis zu ersehen, dass derartige Zusatztafeln vorzusehen wären. Der Gesetzgeber hat das Erfordernis solcher Zusatztafeln auch zusätzlich an die Voraussetzung des Erfordernisses der beschriebenen Verkehrssicherheit geknüpft und auch nicht festgeschrieben, dass die Wiederholung des Vorschriftenzeichens bei einer Streckenlänge von mehr als einem Kilometer zwangsläufig solche Zusatztafeln erforderlich machen. Es vermag somit nicht jegliche auch aus

Gründen der Verkehrssicherheit – gegenständlich insbesondere vor dem Hintergrund der Raststättenausfahrt und der Tunneldurchfahrt – notwendige Geschwindigkeitsbeschränkung als Begründung für ein derartiges Erfordernis von Zusatztafeln nach § 54 Abs 5 lit. b) StVO zu dienen, vielmehr kommt es vor dem Hintergrund des maßgebenden, darüber hinausgehenden Verkehrssicherheitsaspektes darauf an, ob sich Verkehrsteilnehmer auf die Länge der Strecke einstellen können müssen oder nicht, was gegenständlich im Lichte der rechtzeitig und deutlich sichtbaren Wiederholungszeichen und der offenkundigen Tunneldurchfahrt nicht der Fall war. Der diesbezüglich monierte Kundmachungsmangel liegt somit nicht vor. Von Seiten des Verordnungsgebers wurden somit zu Recht Zusatztafeln nach Paragraph 54, Absatz 5, Litera b,) StVO, bezogen auf die in Rede stehende Strecke nicht verordnet und ist daher auch aus dem der Verordnung zu Grunde liegenden, verkehrstechnischen Gutachten und dem durchgeführten gerichtlichen Beweisverfahren kein Hinweis zu ersehen, dass derartige Zusatztafeln vorzusehen wären. Der Gesetzgeber hat das Erfordernis solcher Zusatztafeln auch zusätzlich an die Voraussetzung des Erfordernisses der beschriebenen Verkehrssicherheit geknüpft und auch nicht festgeschrieben, dass die Wiederholung des Vorschriftenzeichens bei einer Streckenlänge von mehr als einem Kilometer zwangsläufig solche Zusatztafeln erforderlich machen. Es vermag somit nicht jegliche auch aus , Gründen der Verkehrssicherheit – gegenständlich insbesondere vor dem Hintergrund der Raststättenausfahrt und der Tunneldurchfahrt – notwendige Geschwindigkeitsbeschränkung als Begründung für ein derartiges Erfordernis von Zusatztafeln nach Paragraph 54, Absatz 5, Litera b,) StVO zu dienen, vielmehr kommt es vor dem Hintergrund des maßgebenden, darüber hinausgehenden Verkehrssicherheitsaspektes darauf an, ob sich Verkehrsteilnehmer auf die Länge der Strecke einstellen können müssen oder nicht, was gegenständlich im Lichte der rechtzeitig und deutlich sichtbaren Wiederholungszeichen und der offenkundigen Tunneldurchfahrt nicht der Fall war. Der diesbezüglich monierte Kundmachungsmangel liegt somit nicht vor.

Fallbezogen wendet sich der Beschwerdeführer auch gegen die zu Grunde liegende Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 08.04.2011, GZ: BMVIT-138.002/0002-II/ST5/2011. Die in Rede stehende

Verordnung, welche aus Gründen der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des sich bewegenden Verkehrs auf Rechtsgrundlage § 43 Abs 1 StVO 1960 erlassen wurde, bezieht sich auf jene Verkehrsgebote und -verbote, die aus dem verkehrstechnischen Gutachten des Herrn Ing. R H, G, vom Jänner 2011 und den Verordnungsplänen 2010 (Lageplan Teil 01 bis Teil 13) der Ingenieurgesellschaft K (IK), G, vom 20.01.2011, ersichtlich sind, insbesondere gemäß I auf beiden Richtungsfahrbahnen der A9 im Bereich von Km xx bis Km xx, wobei das genannte Gutachten und die angeführten Verordnungspläne auch einen Bestandteil der Verordnung darstellen, wogegen keine rechtlichen Bedenken bestehen (vgl. z. B. VwGH am 09.10.1996, 96/03/0024 mwH). Eine Überprüfung anhand dieser Verordnungsbestandteile in Verbindung mit den festgestellten Ergebnissen des Beweisverfahrens hat ergeben, dass die gegenständlichen Vorschriftenzeichen zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung bereits aufgestellt gewesen sind und die Aufstellung verordnungskonform erfolgt ist, sodass das diesbezügliche Beschwerdevorbringen der nicht ordnungsgemäß erfolgten Kundmachung, was Beginn und Ende der in Rede stehenden, verordneten Geschwindigkeitsbeschränkung anlangt, sich als nicht stichhaltig erwies. Fallbezogen wendet sich der Beschwerdeführer auch gegen die zu Grunde liegende Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 08.04.2011, GZ: BMVIT-138.002/0002-II/ST5/2011. Die in Rede stehende Verordnung, welche aus Gründen der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des sich bewegenden Verkehrs auf Rechtsgrundlage Paragraph 43, Absatz eins, StVO 1960 erlassen wurde, bezieht sich auf jene Verkehrsgebote und -verbote, die aus dem verkehrstechnischen Gutachten des Herrn Ing. R H, G, vom Jänner 2011 und den Verordnungsplänen 2010 (Lageplan Teil 01 bis Teil 13) der Ingenieurgesellschaft K (IK), G, vom 20.01.2011, ersichtlich sind, insbesondere gemäß römisch eins auf beiden Richtungsfahrbahnen der A9 im Bereich von Km xx bis Km xx, wobei das genannte Gutachten und die angeführten Verordnungspläne auch einen Bestandteil der Verordnung darstellen, wogegen keine rechtlichen Bedenken bestehen vergleiche z. B. VwGH am 09.10.1996, 96/03/0024 mwH). Eine Überprüfung anhand dieser Verordnungsbestandteile in Verbindung mit den festgestellten Ergebnissen des Beweisverfahrens hat ergeben, dass die gegenständlichen Vorschriftenzeichen zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung bereits aufgestellt gewesen sind und die Aufstellung verordnungskonform erfolgt ist, sodass das diesbezügliche Beschwerdevorbringen der nicht ordnungsgemäß erfolgten Kundmachung, was Beginn und Ende der in Rede stehenden, verordneten Geschwindigkeitsbeschränkung anlangt, sich als nicht stichhaltig erwies.

Soweit die gegenständliche Beschwerde auf den Beschwerdegrund der Mangelhaftigkeit des Verfahrens gestützt wird, indem die fehlende Möglichkeit der Akteneinsicht in den zu Grunde liegenden Verwaltungsakt gerügt wird, ist auf die zu dieser Thematik ergangene, höchstgerichtliche Rechtsprechung (vgl. z. B. VwGH am 28.03.2008, 2007/02/0325) zu verweisen, wonach der Beschwerdeführer durch den Umstand, dass dem diesbezüglichen Antrag auf Akteneinsicht keine Folge gegeben wird, in keinen Rechten verletzt wird. Nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (vgl. VfGH am 10.10.1984, B 123/79, VfSlg. 10.211), der sich der Verwaltungsgerichtshof in der zitierten Entscheidung anschloss, bezieht sich § 44 Abs 1 3. Satz StVO infolge seines eindeutigen Wortlautes ausschließlich auf Verwaltungsverfahren. Von Seiten des Verwaltungsgerichtshofes wurde in diesem Zusammenhang festgehalten, dass weder dieser Bestimmung noch einer anderen Norm der StVO entnommen werden könne, dass ein Rechtsanspruch Einzelner auf Einsicht in den jeweiligen Verwaltungsakt betreffend eine der in § 43 StVO genannten Verordnung bestehe. Das Verfahren zur Erlassung einer in § 43 StVO genannten Verordnung stelle kein Verwaltungsverfahren im Sinne der vorzitierten hg. Judikatur zu § 17 AVG dar, an dem der Beschwerdeführer als Partei beteiligt sei. Es komme somit dem Beschwerdeführer kein Recht auf Akteneinsicht in den Verwaltungsakt betreffend die in Rede stehende Verkehrsbeschränkung zu. Der Beschwerdeführer sei daher durch die erfolgte „Abweisung seines Antrages auf Einsicht in diesen Verwaltungsakt in keinen Rechten verletzt. Insoweit schließlich der Beschwerdeführer eine Verletzung des verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechtes auf ein faires Verfahren geltend mache, sei der Verwaltungsgerichtshof nicht zur Prüfung der Verletzung dieser Rechte berufen (vgl. den hg. Beschluss vom 20.05.2003, Zl.: 2003/02/0101, mwN). Es werde in diesem Zusammenhang auch auf den vorzitierten Ablehnungsbeschluss des Verfassungsgerichtshofes vom 08.10.2007 verwiesen.“ Soweit die gegenständliche Beschwerde auf den Beschwerdegrund der Mangelhaftigkeit des Verfahrens gestützt wird, indem die fehlende Möglichkeit der Akteneinsicht in den zu Grunde liegenden Verwaltungsakt gerügt wird, ist auf die zu dieser Thematik ergangene, höchstgerichtliche Rechtsprechung (vgl. z. B. VwGH am 28.03.2008, 2007/02/0325) zu verweisen, wonach der Beschwerdeführer durch den Umstand, dass dem diesbezüglichen Antrag auf Akteneinsicht keine Folge gegeben wird, in keinen Rechten verletzt wird. Nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (vgl. VfGH am 10.10.1984, B 123/79, VfSlg. 10.211), der sich der Verwaltungsgerichtshof in der zitierten Entscheidung anschloss, bezieht sich

Paragraph 44, Absatz eins, 3. Satz StVO infolge seines eindeutigen Wortlautes ausschließlich auf Verwaltungsverfahren. Von Seiten des Verwaltungsgerichtshofes wurde in diesem Zusammenhang festgehalten, dass weder dieser Bestimmung noch einer anderen Norm der StVO entnommen werden könne, dass ein Rechtsanspruch Einzelner auf Einsicht in den jeweiligen Verordnungsakt betreffend eine der in Paragraph 43, StVO genannten Verordnung bestehe. Das Verfahren zur Erlassung einer in Paragraph 43, StVO genannten Verordnung stelle kein Verwaltungsverfahren im Sinne der vorzitierten hg. Judikatur zu Paragraph 17, AVG dar, an dem der Beschwerdeführer als Partei beteiligt sei. Es komme somit dem Beschwerdeführer kein Recht auf Akteneinsicht in den Verordnungsakt betreffend die in Rede stehende Verkehrsbeschränkung zu. Der Beschwerdeführer sei daher durch die erfolgte „Abweisung seines Antrages auf Einsicht in diesen Verordnungsakt in keinen Rechten verletzt. Insoweit schließlich der Beschwerdeführer eine Verletzung des verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechtes auf ein faires Verfahren geltend mache, sei der Verwaltungsgerichtshof nicht zur Prüfung der Verletzung dieser Rechte berufen vergleiche den hg. Beschluss vom 20.05.2003, Zl.: 2003/02/0101, mwN). Es werde in diesem Zusammenhang auch auf den vorzitierten Ablehnungsbeschluss des Verfassungsgerichtshofes vom 08.10.2007 verwiesen.“

Vor diesem Hintergrund, insbesondere auch aufgrund des Umstandes, dass das von Beschwerdeführerseite im Beschwerdeverfahren konkret erstattete Vorbringen gerichtlicherseits auch anhand des gegenständlichen Verordnungsaktes geprüft wurde und die maßgebenden Teile des Verordnungsaktes dem durchgeführten Beweisverfahren und den gerichtlichen Feststellungen zu Grunde gelegt wurden, vermag das Verwaltungsgericht die von Beschwerdeführerseite gehegten verfassungsmäßigen, insbesondere grundrechtlichen Bedenken im Verfahrensgegenstand, insbesondere auch im Lichte der erwähnten Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes, nicht zu teilen und konnte dem Antrag auf Einsicht in den ministeriellen Verordnungsakt gerichtlicherseits ebenfalls nicht entsprochen werden, stellt doch die Frage der Existenz einer Verordnung auch eine Rechtsfrage und keine Tatsache dar (vgl. z. B. VwGH am 20.02.1986, 85/02/0179). Überdies ist es dem Beschwerdeführer auch ohne Einsicht in den Verordnungsakt sehr wohl möglich, zum in Rede stehenden Tatvorwurf Stellung zu nehmen und wurde ihm auch der nachträglich angefertigte Aktenvermerk über die Anbringung der besagten „Tafeln“ übermittelt. Dass der ursprüngliche Aktenvermerk in Verstoß geriet, schadet nicht und hat auf die Gesetzmäßigkeit der Verordnung keinen Einfluss (vgl. z. B. VwGH am 12.07.1995, 93/03/0024). Gegenständlich ist eine gehörige Verordnungskundmachung erfolgt und die in Rede stehende Verordnung im Beschwerdefall daher auch anzuwenden. Soweit der Beschwerdeführer sich im Verfahrensgegenstand in seiner Beschwerde auch auf Gründe bezieht, welche insbesondere auch das nicht gehörige Zustandekommen der einschlägigen Verordnung betreffen, so sind diese in einem allfälligen Verordnungsprüfungsverfahren nach § 139 B-VG geltend zu machen und ist dem Beschwerdeführer als Rechtsanwalt auch bekannt, dass die Kompetenz durch Durchführung eines derartigen Verordnungsprüfungsverfahrens beim Verfassungsgerichtshof liegt. Dies gilt insbesondere auch für das Vorbringen des Beschwerdeführers, dass auch die Einholung eines straßenbautechnischen Gutachtens erforderlich gewesen wäre, der Verpflichtung zur Durchführung des Signalschauens nach § 96 Abs 2 StVO nicht entsprochen worden sei, sowie das Vorbringen betreffend die mangelnde Wahrung von Anhörungs- bzw. Stellungnahmerechten nach § 94f bzw. § 98 StVO, wobei auch die von Beschwerdeführerseite in diesem Zusammenhang dargelegte Rechtsansicht nicht geteilt wird. § 94 Abs 1 lit. a) bezieht sich nämlich auf von der Landesregierung und von der Bezirksverwaltungsbehörde zu berücksichtigende Anhörungsrechte. Dies gilt auch für die nach § 94f Abs 2 StVO verankerte Verpflichtung zur Anhörung, wobei darin auch eine Anhörungspflicht der Gemeinde verankert ist. Die Pflichten zur Anhörung nach § 94f StVO gelten jedenfalls nicht für Verordnungen des BMVIT, insbesondere auch nicht jene in Bezug auf die gesetzliche Interessensvertretungen (vgl. diesbezüglich z. B. Pürstl, StVO Straßenverkehrsordnung, 13. Aufl., Anm. 1a) und 3) zu § 94f StVO). Ungeachtet dessen wäre auch nicht davon auszugehen, dass die Verletzung eines Anhörungsrechtes die nicht gehörige Verordnungskundmachung zu bewirken vermag und sind verfahrensgegenständlich auch keinerlei Indizien ersichtlich, welche für einen Verstoß gegen die Regelung

des § 98 StVO sprechen, bedenkt man, dass ein derartiges Verordnungserlassungsverfahren doch in Folge eines Anbringens der straßenerhaltenden ASFINAG unter Anschluss der zugehörigen fachlichen Unterlagen eingeleitet wird. Vor diesem Hintergrund, insbesondere auch aufgrund des Umstandes, dass das von Beschwerdeführerseite im Beschwerdeverfahren konkret erstattete Vorbringen gerichtlicherseits auch anhand des gegenständlichen Verordnungsaktes geprüft wurde und die maßgebenden Teile des Verordnungsaktes dem durchgeführten Beweisverfahren und den gerichtlichen Feststellungen zu Grunde gelegt wurden, vermag das Verwaltungsgericht die von Beschwerdeführerseite gehegten verfassungsmäßigen, insbesondere grundrechtlichen Bedenken im

Verfahrensgegenstand, insbesondere auch im Lichte der erwähnten Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes, nicht zu teilen und konnte dem Antrag auf Einsicht in den ministeriellen Verwaltungsakt gerichtlicherseits ebenfalls nicht entsprochen werden, stellt doch die Frage der Existenz einer Verordnung auch eine Rechtsfrage und keine Tatsache dar (vergleiche z. B. VwGH am 20.02.1986, 85/02/0179). Überdies ist es dem Beschwerdeführer auch ohne Einsicht in den Verwaltungsakt sehr wohl möglich, zum in Rede stehenden Tatvorwurf Stellung zu nehmen und wurde ihm auch der nachträglich angefertigte Aktenvermerk über die Anbringung der besagten „Tafeln“ übermittelt. Dass der ursprüngliche Aktenvermerk in Verstoß geriet, schadet nicht und hat auf die Gesetzmäßigkeit der Verordnung keinen Einfluss (vergleiche z. B. VwGH am 12.07.1995, 93/03/0024). Gegenständlich ist eine gehörige Verordnungskundmachung erfolgt und die in Rede stehende Verordnung im Beschwerdefall daher auch anzuwenden. Soweit der Beschwerdeführer sich im Verfahrensgegenstand in seiner Beschwerde auch auf Gründe bezieht, welche insbesondere auch das nicht gehörige Zustandekommen der einschlägigen Verordnung betreffen, so sind diese in einem allfälligen Verwaltungsprüfungsverfahren nach Paragraph 139, B-VG geltend zu machen und ist dem Beschwerdeführer als Rechtsanwalt auch bekannt, dass die Kompetenz durch Durchführung eines derartigen Verwaltungsprüfungsverfahrens beim Verfassungsgerichtshof liegt. Dies gilt insbesondere auch für das Vorbringen des Beschwerdeführers, dass auch die Einholung eines straßenbautechnischen Gutachtens erforderlich gewesen wäre, der Verpflichtung zur Durchführung des Signalschauens nach Paragraph 96, Absatz 2, StVO nicht entsprochen worden sei, sowie das Vorbringen betreffend die mangelnde Wahrung von Anhörungs- bzw. Stellungnahmerechten nach Paragraph 94 f, bzw. Paragraph 98, StVO, wobei auch die von Beschwerdeführerseite in diesem Zusammenhang dargelegte Rechtsansicht nicht geteilt wird. Paragraph 94, Absatz eins, Litera a,) bezieht sich nämlich auf von der Landesregierung und von der Bezirksverwaltungsbehörde zu berücksichtigende Anhörungsrechte. Dies gilt auch für die nach Paragraph 94 f, Absatz 2, StVO verankerte Verpflichtung zur Anhörung, wobei darin auch eine Anhörungspflicht der Gemeinde verankert ist. Die Pflichten zur Anhörung nach Paragraph 94 f, StVO gelten jedenfalls nicht für Verordnungen des BMVIT, insbesondere auch nicht jene in Bezug auf die gesetzliche Interessensvertretungen (vergleiche diesbezüglich z. B. Pürstl, StVO Straßenverkehrsordnung, 13. Aufl., Anmerkung 1a) und 3) zu Paragraph 94 f, StVO). Ungeachtet dessen wäre auch nicht davon auszugehen, dass die Verletzung eines Anhörungsrechtes die nicht gehörige Verordnungskundmachung zu bewirken vermag und sind verfahrensgegenständlich auch keinerlei Indizien ersichtlich, welche für einen Verstoß gegen die Regelung, des Paragraph 98, StVO sprechen, bedenkt man, dass ein derartiges Verordnungserlassungsverfahren doch in Folge eines Anbringens der straßenerhaltenden ASFINAG unter Anschluss der zugehörigen fachlichen Unterlagen eingeleitet wird.

Das Verwaltungsgericht sieht im Beschwerdefall aus den dargelegten Erwägungen auch keine Veranlassung, fallbezogen von dem ihm eingeräumten Anfechtungsrecht im Sinne des Art. 139 Abs 1 Z 1 B-VG Gebrauch zu machen und ist dem Beschwerdeführer auch ein damit in Zusammenhang stehendes, subjektives Recht nicht eingeräumt. Das Verwaltungsgericht sieht im Beschwerdefall aus den dargelegten Erwägungen auch keine Veranlassung, fallbezogen von dem ihm eingeräumten Anfechtungsrecht im Sinne des Artikel 139, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG Gebrauch zu machen und ist dem Beschwerdeführer auch ein damit in Zusammenhang stehendes, subjektives Recht nicht eingeräumt.

Soweit das Beschwerdevorbringen sich auf den angeblich nicht ordnungsgemäß durchgeführten Messvorgang mittels Lasermessgerät bezieht, so vermag der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden, wenn sie in Ermangelung eines entsprechend konkreten Vorbringens des im behördlichen Verfahren Beschuldigten davon ausging, dass einem mit der Geschwindigkeitsmessung mittels eines Laserverkehrsgeschwindigkeitsmessers betrauten Beamten aufgrund seiner Schulung die ordnungsgemäße Verwendung des Gerätes zuzumuten ist und daher davon ausging, dass der Messvorgang ordnungsgemäß erfolgt ist (vgl. z. B. VwGH am 28.06.2001, 99/11/0261). Die bloß abstrakte Behauptung des Vorliegens von Messfehlern vermag eine Ermittlungspflicht in Richtung auf insoweit unbestimmte Fehler des Gerätes nicht auszulösen, zumal es nicht um die „denkbare“ oder „mögliche“ Fehlerhaftigkeit des Gerätes, sondern um eine tatsächliche geht (vgl. z. B. VwGH am 27.02.1992, 92/02/0097, unter Hinweis auf VwGH vom 22.11.1983, 83/03/0051 und 28.02.1985, 85/02/0093). Fallbezogen vermochte der Beschwerdeführer keinerlei konkrete Tatsachen zu behaupten, die gegen das Messergebnis des verwendeten Lasergerätes sprechen und ist vielmehr davon auszugehen, dass sich das diesbezügliche Beschwerdevorbringen auf bloße Vermutungen gründet, weshalb das Verwaltungsgericht nicht gehalten war, den letztlich auf die Aufnahme von Erkundungsbeweisen abzielenden Beweisansprüchen des Beschwerdeführers nachzukommen (vgl. z. B. VwGH am 27.02.1992, 92/02/0097) und stellt insbesondere die Vernehmung der eingeschrittenen Beamten als Zeugen zur Klärung der Frage, ob das

Geschwindigkeitsmessgerät ordnungsgemäß aufgestellt oder bedient worden sei, bereits einen unzulässigen Erkundungsbeweis dar (vgl. z. B. VwGH am 02.09.1992, 92/02/0194). Dies betrifft daher auch Darlegungen wie, wo, in welchem Winkel, bei welcher Temperatur, etc., die Messung vorgenommen wurde, stellt doch Laser-Verkehrsgeschwindigkeitsmesser der verwendeten Bauart grundsätzlich auch ein taugliches Mittel zur Feststellung einer von einem Fahrzeug eingehaltenen Geschwindigkeit dar (vgl. z. B. auch VwGH am 28.06.2001, 99/11/0261). Gegenständlich wurde das Lasermessgerät laut Aussage der mit der Messung betraut gewesenen Beamten bei der Geschwindigkeitsmessung auch entsprechend der einschlägigen Bedienungsanleitung bedient und ist die Gültigkeit der Eichung des in Rede stehenden Laser-Verkehrsgeschwindigkeitsmessgerätes auch durch die nachweislich vorliegende öffentliche Urkunde des Eichscheins mit der Nr. 4605 des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 03.10.2014 dokumentiert und ist darin auch festgehalten, dass die Eichung dann ihre Gültigkeit verliert, wenn einer der in § 48 MEG angeführten Gründe gegeben ist, jedenfalls aber mit Ablauf der Nacheichfrist am 31.12.2014. Konkrete Tatsachen, welche für das Vorliegen eines Grundes nach § 48 MEG sprechen, wurden von Beschwerdeführerseite gegenständlich jedoch nicht aufgezeigt. Entgegen dem Beschwerdevorbringen ist daher grundsätzlich von einer ordnungsgemäßen, aufrechten Eichung des Laser-Geschwindigkeitsmessgerätes auszugehen und zielte auch der von Beschwerdeführerseite gestellte Antrag auf zeugenschaftliche Einvernahme des am Eichschein angeführten Bediensteten des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vor diesem Hintergrund ebenfalls unzweifelhaft auf die Einholung eines nicht zulässigen Erkundungsbeweises ab; – dies ungeachtet des Umstandes, dass dem gegenständlichen Eichschein auch die Beweiskraft einer öffentlichen Urkunde im Sinne der Bestimmung des § 47 AVG zukommt. Insofern war von der diesbezüglichen zeugenschaftlichen Einvernahme abzugehen. Soweit das Beschwerdevorbringen sich auf den angeblich nicht ordnungsgemäß durchgeführten Messvorgang mittels Lasermessgerät bezieht, so vermag der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden, wenn sie in Ermangelung eines entsprechend konkreten Vorbringens des im behördlichen Verfahren Beschuldigten davon ausging, dass einem mit der Geschwindigkeitsmessung mittels eines Laserverkehrsgeschwindigkeitsmessers betrauten Beamten aufgrund seiner Schulung die ordnungsgemäße Verwendung des Gerätes zuzumuten ist und daher davon ausging, dass der Messvorgang ordnungsgemäß erfolgt ist (vergleiche z. B. VwGH am 28.06.2001, 99/11/0261). Die bloß abstrakte Behauptung des Vorliegens von Messfehlern vermag eine Ermittlungspflicht in Richtung auf insoweit unbestimmte Fehler des Gerätes nicht auszulösen, zumal es nicht um die „denkbare“ oder „mögliche“ Fehlerhaftigkeit des Gerätes, sondern um eine tatsächliche geht (vergleiche z. B. VwGH am 27.02.1992, 92/02/0097, unter Hinweis auf VwGH vom 22.11.1983, 83/03/0051 und 28.02.1985, 85/02/0093). Fallbezogen vermochte der Beschwerdeführer keinerlei konkrete Tatsachen zu behaupten, die gegen das Messergebnis des verwendeten Lasergerätes sprechen und ist vielmehr davon auszugehen, dass sich das diesbezügliche Beschwerdevorbringen auf bloße Vermutungen gründet, weshalb das Verwaltungsgericht nicht gehalten war, den letztlich auf die Aufnahme von Erkundungsbeweisen abzielenden Beweisansätzen des Beschwerdeführers nachzukommen (vergleiche z. B. VwGH am 27.02.1992, 92/02/0097) und stellt insbesondere die Vernehmung der eingeschrittenen Beamten als Zeugen zur Klärung der Frage, ob das Geschwindigkeitsmessgerät ordnungsgemäß aufgestellt oder bedient worden sei, bereits einen unzulässigen Erkundungsbeweis dar (vergleiche z. B. VwGH am 02.09.1992, 92/02/0194). Dies betrifft daher auch Darlegungen wie, wo, in welchem Winkel, bei welcher Temperatur, etc., die Messung vorgenommen wurde, stellt doch Laser-Verkehrsgeschwindigkeitsmesser der verwendeten Bauart grundsätzlich auch ein taugliches Mittel zur Feststellung einer von einem Fahrzeug eingehaltenen Geschwindigkeit dar (vergleiche z. B. auch VwGH am 28.06.2001, 99/11/0261). Gegenständlich wurde das Lasermessgerät laut Aussage der mit der Messung betraut gewesenen Beamten bei der Geschwindigkeitsmessung auch entsprechend der einschlägigen Bedienungsanleitung bedient und ist die Gültigkeit der Eichung des in Rede stehenden Laser-Verkehrsgeschwindigkeitsmessgerätes auch durch die nachweislich vorliegende öffentliche Urkunde des Eichscheins mit der Nr. 4605 des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 03.10.2014 dokumentiert und ist darin auch festgehalten, dass die Eichung dann ihre Gültigkeit verliert, wenn einer der in Paragraph 48, MEG angeführten Gründe gegeben ist, jedenfalls aber mit Ablauf der Nacheichfrist am 31.12.2014. Konkrete Tatsachen, welche für das Vorliegen eines Grundes nach Paragraph 48, MEG sprechen, wurden von Beschwerdeführerseite gegenständlich jedoch nicht aufgezeigt. Entgegen dem Beschwerdevorbringen ist daher grundsätzlich von einer ordnungsgemäßen, aufrechten Eichung des Laser-Geschwindigkeitsmessgerätes auszugehen und zielte auch der von Beschwerdeführerseite gestellte Antrag auf zeugenschaftliche Einvernahme des am Eichschein angeführten Bediensteten des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vor diesem Hintergrund ebenfalls

unzweifelhaft auf die Einholung eines nicht zulässigen Erkundungsbeweises ab; – dies ungeachtet des Umstandes, dass dem gegenständlichen Eichschein auch die Beweiskraft einer öffentlichen Urkunde im Sinne der Bestimmung des Paragraph 47, AVG zukommt. Insofern war von der diesbezüglichen zeugenschaftlichen Einvernahme abzugehen.

Unbeschadet dessen wurde von Seiten des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen über gerichtliches Ersuchen am 03.05.2016 per E-Mail auch klargestellt, dass Angaben über Messunsicherheit im Eichschein sich ausschließlich auf die für die Eichung verwendeten Normalgeräte beziehen, womit ausgesagt wird, dass der Fehler des vom Normalgerät gelieferten Soll-Wertes zur Überprüfung der Genauigkeit mit einer Wahrscheinlichkeit von $95\% < 1/3$ der Eichfehlergrenzen (für die Genauigkeitsprüfung mit simulierten Signalen) bzw. im konkreten Fall $< 0,67\text{ km/h}$ ist. Dargelegt wurde, dass diese Angaben in keinem

Zusammenhang zum tatsächlichen bzw. maximal erlaubten Fehler des Verkehrsgeschwindigkeitsmessgerätes selbst stehen und die Eich- und Verkehrsfehlergrenzen laut den Eichvorschriften für Geschwindigkeitsmessgeräte und die Bestimmungen über die jeweilige Bauartzulassung gelten. Diese fachliche Äußerung wurde dem Beschwerdeführer auch zur Kenntnis gebracht. Unbeschadet dessen wurde von Seiten des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen über gerichtliches Ersuchen am 03.05.2016 per E-Mail auch klargestellt, dass Angaben über Messunsicherheit im Eichschein sich ausschließlich auf die für die Eichung verwendeten Normalgeräte beziehen, womit ausgesagt wird, dass der Fehler des vom Normalgerät gelieferten Soll-Wertes zur Überprüfung der Genauigkeit mit einer Wahrscheinlichkeit von $95\% < 1/3$ der Eichfehlergrenzen (für die Genauigkeitsprüfung mit simulierten Signalen) bzw. im konkreten Fall $< 0,67\text{ km/h}$ ist. Dargelegt wurde, dass diese Angaben in keinem , Zusammenhang zum tatsächlichen bzw. maximal erlaubten Fehler des Verkehrsgeschwindigkeitsmessgerätes selbst stehen und die Eich- und Verkehrsfehlergrenzen laut den Eichvorschriften für Geschwindigkeitsmessgeräte und die Bestimmungen über die jeweilige Bauartzulassung gelten. Diese fachliche Äußerung wurde dem Beschwerdeführer auch zur Kenntnis gebracht.

Was das Beschwerdevorbringen hinsichtlich des angeblich nicht eingehaltenen Mindesterkennungsweges beim Herannahen an die gegenständlichen Verkehrszeichen („Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“) anlangt, so ist dem entgegenzuhalten, dass das gerichtliche Beweisverfahren auf Grundlage des eingeholten technischen Sachverständigengutachtens in diesem Zusammenhang ergeben hat, dass zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit inklusive Reaktionszeit innerhalb von einer Distanz von 150 m von 130 km/h auf 100 km/h eine Bremsverzögerung von $2,3\text{ m/s}^2$ notwendig ist und entspricht dies einer leichten Betriebsbremsung, also etwas mehr als eine Gaswegnahme und ist vor dem Hintergrund der rechtzeitigen und leichten Erkennbarkeit der in Rede stehenden Verkehrszeichen davon auszugehen, dass der Mindesterkennungsweg beim Herannahen an die in Rede stehenden Verkehrszeichen eingehalten werden konnte. Im Übrigen wurde von Seiten des Beschwerdeführers auch diesbezüglich kein substantiiertes Vorbringen erstattet. Das Ermittlungsverfahren hat auch keinerlei Indizien hervorgebracht, dass die verfahrensgegenständlichen Vorschriftszeichen nicht leicht und rechtzeitig im Sinne der Regelung des § 48 Abs 1 StVO erkennbar gewesen wären; – vielmehr waren die einschlägigen Vorschriftszeichen auch zum Tatzeitpunkt – wie gesagt – deutlich und leicht sichtbar bzw. leicht und rechtzeitig erkennbar und geht der Gesetzgeber dabei davon aus, dass dies bei der Anbringung auf der rechten Straßenseite oder oberhalb der Fahrbahn der Fall ist. Weiters geht der Gesetzgeber davon aus, dass diese Voraussetzungen bei Einhalten der in § 48 Abs 5 StVO angegebenen Abstände in der Regel gegeben sein werden (vgl. z. B. VwGH am 18.09.2000, 96/17/0094). Auch bezüglich der Anbringungshöhe und -tiefe der gegenständlichen Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ wurde vom Beschwerdeführer ein entsprechendes inhaltliches Vorbringen nicht erstattet und wurden lediglich diesbezügliche Vermutungen geäußert, sodass in Ermangelung von entsprechenden Indizien im Rahmen des durchgeführten Augenscheins gerichtlicherseits nicht von einem Widerspruch zu § 48 Abs 5 StVO ausgegangen werden konnte. Was das Beschwerdevorbringen hinsichtlich des angeblich nicht eingehaltenen Mindesterkennungsweges beim Herannahen an die gegenständlichen Verkehrszeichen („Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“) anlangt, so ist dem entgegenzuhalten, dass das gerichtliche Beweisverfahren auf Grundlage des eingeholten technischen Sachverständigengutachtens in diesem Zusammenhang ergeben hat, dass zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit inklusive Reaktionszeit innerhalb von einer Distanz von 150 m von 130 km/h auf 100 km/h eine Bremsverzögerung von $2,3\text{ m/s}^2$ notwendig ist und entspricht dies einer leichten Betriebsbremsung, also etwas mehr als eine Gaswegnahme und ist vor dem Hintergrund der rechtzeitigen und leichten Erkennbarkeit der in Rede stehenden Verkehrszeichen davon auszugehen, dass der Mindesterkennungsweg beim Herannahen an die in Rede stehenden Verkehrszeichen eingehalten werden konnte. Im Übrigen wurde von Seiten des Beschwerdeführers auch diesbezüglich

kein substantiiertes Vorbringen erstattet. Das Ermittlungsverfahren hat auch keinerlei Indizien hervorgebracht, dass die verfahrensgegenständlichen Vorschriftszeichen nicht leicht und rechtzeitig im Sinne der Regelung des Paragraph 48, Absatz eins, StVO erkennbar gewesen wären; – vielmehr waren die einschlägigen Vorschriftszeichen auch zum Tatzeitpunkt – wie gesagt – deutlich und leicht sichtbar bzw. leicht und rechtzeitig erkennbar und geht der Gesetzgeber dabei davon aus, dass dies bei der Anbringung auf der rechten Straßenseite oder oberhalb der Fahrbahn der Fall ist. Weiters geht der Gesetzgeber davon aus, dass diese Voraussetzungen bei Einhalten der in Paragraph 48, Absatz 5, StVO angegebenen Abstände in der Regel gegeben sein werden vergleiche z. B. VwGH am 18.09.2000, 96/17/0094). Auch bezüglich der Anbringungshöhe und –tiefe der gegenständlichen Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ wurde vom Beschwerdeführer ein entsprechendes inhaltliches Vorbringen nicht erstattet und wurden lediglich diesbezügliche Vermutungen geäußert, sodass in Ermangelung von entsprechenden Indizien im Rahmen des durchgeführten Augenscheins gerichtlicherseits nicht von einem Widerspruch zu Paragraph 48, Absatz 5, StVO ausgegangen werden konnte.

Auch konnte gegenständlich ein Verstoß gegen die Bestimmungen des § 48 Abs 4 StVO nicht festgestellt werden, waren doch auf einer Anbringungs Vorrichtung lediglich bis zu zwei Tafeln („Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h“ und „LKW Überholverbot“) angebracht. Auch konnte gegenständlich ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Paragraph 48, Absatz 4, StVO nicht festgestellt werden, waren doch auf einer Anbringungs Vorrichtung lediglich bis zu zwei Tafeln („Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h“ und „LKW Überholverbot“) angebracht.

Der nichtamtliche Sachverständige, Herr Univ.-Prof. DI Dr. St, wurde, da die Beiziehung eines Sachverständigen fallbezogen erforderlich war, im Lichte des Umstandes, dass einschlägige Amtssachverständige nicht zur Verfügung standen, bescheidmäßig bestellt und ist im Hinblick auf die diesbezüglich gegenüber dem Beschwerdeführer bestehende bloße Wirkung einer Verfahrens anordnung (vgl. z. B. VwGH am 18.12.2012 mwN) die Verletzung eines subjektiven Rechtes des Beschwerdeführers nicht abzuleiten; – dies ungeachtet des Umstandes, dass entgegen des Bestehens einer Verpflichtung (vgl. z. B. VwGH am 24.03.2015, 2012/03/0076) eine Verständigung des Beschwerdeführers über die Beiziehung eines solchen erfolgt ist. Der nichtamtliche Sachverständige, Herr Univ.-Prof. DI Dr. St, wurde, da die Beiziehung eines Sachverständigen fallbezogen erforderlich war, im Lichte des Umstandes, dass einschlägige Amtssachverständige nicht zur Verfügung standen, bescheidmäßig bestellt und ist im Hinblick auf die diesbezüglich gegenüber dem Beschwerdeführer bestehende bloße Wirkung einer Verfahrens anordnung vergleiche z. B. VwGH am 18.12.2012 mwN) die Verletzung eines subjektiven Rechtes des Beschwerdeführers nicht abzuleiten; – dies ungeachtet des Umstandes, dass entgegen des Bestehens einer Verpflichtung vergleiche z. B. VwGH am 24.03.2015, 2012/03/0076) eine Verständigung des Beschwerdeführers über die Beiziehung eines solchen erfolgt ist.

In subjektiver Hinsicht ist festzuhalten, dass es sich im gegenständlichen Fall um ein sogenanntes Ungehorsamsdelikt handelt und genügt auch im Falle von Ungehorsamsdelikten die Verwirklichung des Tatbestandes alleine für die Strafbarkeit noch nicht. Auch bei Ungehorsamsdelikten ist nur der schuldhaft Handelnde verantwortlich (vgl. z.B. VwGH am 23.11.2001, 2001/02/0184). In subjektiver Hinsicht ist festzuhalten, dass es sich im gegenständlichen Fall um ein sogenanntes Ungehorsamsdelikt handelt und genügt auch im Falle von Ungehorsamsdelikten die Verwirklichung des Tatbestandes alleine für die Strafbarkeit noch nicht. Auch bei Ungehorsamsdelikten ist nur der schuldhaft Handelnde verantwortlich vergleiche z.B. VwGH am 23.11.2001, 2001/02/0184).

Im Falle eines Ungehorsamsdeliktes tritt jedoch insofern eine Umkehr der Beweislast ein, als die Behörde lediglich die Beweislast hinsichtlich der Verwirklichung des objektiven Tatbestandes trifft, während es die Sache des Täters ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft (vgl. z.B. VwGH am 12.12.2005, 2005/17/0090). Bei Ungehorsamsdelikten verlangt die in § 5 Abs 1 2. Satz VStG verankerte widerlegbare Schuldvermutung zu Lasten des Täters somit, dass dieser von sich aus, sein mangelndes Verschulden glaubhaft zu machen hat. Im Falle eines Ungehorsamsdeliktes tritt jedoch insofern eine Umkehr der Beweislast ein, als die Behörde lediglich die Beweislast hinsichtlich der Verwirklichung des objektiven Tatbestandes trifft, während es die Sache des Täters ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft vergleiche z.B. VwGH am 12.12.2005, 2005/17/0090). Bei Ungehorsamsdelikten verlangt die in Paragraph 5, Absatz eins, 2. Satz VStG verankerte widerlegbare Schuldvermutung zu Lasten des Täters somit, dass dieser von sich aus, sein mangelndes Verschulden glaubhaft zu machen hat.

Fallbezogen ist von Beschwerdeführerseite in subjektiver Hinsicht eine initiale Darlegung entlastender Umstände nicht erfolgt und ist von einer fahrlässigen Begehung der in Rede stehenden Übertretung auszugehen.

Die übertretene Norm dient nach Ansicht des erkennenden Gerichts primär der Hintanhaltung von Gefährdungen im Straßenverkehr bzw. Gewährleistung der Sicherheit des Straßenverkehrs und damit auch mittelbar dem Schutz des Lebens bzw. der Gesundheit sowie des Eigentums, insbesondere der Verkehrsteilnehmer.

In Bezug auf die seitens der belangten Behörde in objektiver und subjektiver Hinsicht zu Recht angenommene Verwaltungsübertretung (Überschreiten der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb des Ortsgebietes um mehr als 50 km/h) sieht § 99 Abs 2e StVO bezogen auf die Geldstrafe einen Strafraum von € 150,00 bis € 2.180,00 sowie im Falle der Uneinbringlichkeit Ersatzfreiheitsstrafe von 48 Stunden bis zu 6 Wochen vor. Die belangte Behörde hat im Verfahrensgegenstand den Strafraum lediglich in einem Ausmaß von € 260,00, also im unteren Bereich ausgeschöpft und für den Uneinbringlichkeitsfall die im angemessenen Verhältnis zur Geldstrafe stehende Ersatzfreiheitsstrafe von 3 Tagen und 16 Stunden festgesetzt. Behördlicherseits wurden im Hinblick auf die fehlende verwaltungsstrafrechtliche Unbescholtenheit damals zu Recht keinerlei mildernde Umstände angenommen und wurden erschwerende Umstände zutreffend nicht erblickt. Hinsichtlich der Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse ging die belangte Behörde aufgrund fehlender Angaben durch den im behördlichen Verfahren Beschuldigten von einem Einkommen im Ausmaß von € 5.000,00 monatlich, keinerlei Sorgepflichten und von einem Vermögen in Form eines Hauses aus. Diesbezüglich wurde von Beschwerdeführerseite im Zuge der durchgeführten mündlichen Gerichtsverhandlung ein monatliches Nettoeinkommen von € 3.000,00 netto dargelegt, wobei auch Sorgepflichten für zwei Kinder im Alter von 12 und 13 Jahren und eine Ehegattin bestehen und liegt an Vermögen eine belastete Eigentumswohnung vor. In Bezug auf die seitens der belangten Behörde in objektiver und subjektiver Hinsicht zu Recht angenommene Verwaltungsübertretung (Überschreiten der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb des Ortsgebietes um mehr als 50 km/h) sieht Paragraph 99, Absatz 2 e, StVO bezogen auf die Geldstrafe einen Strafraum von € 150,00 bis € 2.180,00 sowie im Falle der Uneinbringlichkeit Ersatzfreiheitsstrafe von 48 Stunden bis zu 6 Wochen vor. Die belangte Behörde hat im Verfahrensgegenstand den Strafraum lediglich in einem Ausmaß von € 260,00, also im unteren Bereich ausgeschöpft und für den Uneinbringlichkeitsfall die im angemessenen Verhältnis zur Geldstrafe stehende Ersatzfreiheitsstrafe von 3 Tagen und 16 Stunden festgesetzt. Behördlicherseits wurden im Hinblick auf die fehlende verwaltungsstrafrechtliche Unbescholtenheit damals zu Recht keinerlei mildernde Umstände angenommen und wurden erschwerende Umstände zutreffend nicht erblickt. Hinsichtlich der Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse ging die belangte Behörde aufgrund fehlender Angaben durch den im behördlichen Verfahren Beschuldigten von einem Einkommen im Ausmaß von € 5.000,00 monatlich, keinerlei Sorgepflichten und von einem Vermögen in Form eines Hauses aus. Diesbezüglich wurde von Beschwerdeführerseite im Zuge der durchgeführten mündlichen Gerichtsverhandlung ein monatliches Nettoeinkommen von € 3.000,00 netto dargelegt, wobei auch Sorgepflichten für zwei Kinder im Alter von 12 und 13 Jahren und eine Ehegattin bestehen und liegt an Vermögen eine belastete Eigentumswohnung vor.

Zutreffend führte die belangte Behörde bei der von ihr vorgenommenen Bemessung der Strafe nicht nur aus, dass diese auch einen spürbaren Vermögensnachteil darstellen müsse, sondern dass im gegenständlichen Fall die Strafe auch dazu diene, den Beschwerdeführer von der Begehung weiterer Delikte dieser Art abzuhalten. Unter Bedachtnahme auf den Schutzzweck der übertretenen Norm und die gegenständlich nennenswerte Beeinträchtigung jener Interessen, denen die übertretene Norm dient, bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 56 km/h auf einer Autobahn, sowie der nunmehr im bekanntgegebenen Ausmaß berücksichtigten Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse und der zu berücksichtigenden Tilgung (vgl. § 55 VStG) der behördlicherseits bei der Strafbemessung berücksichtigten Verwaltungsvorstrafe, ergab sich gerichtlicherseits die im Spruch dieses Erkenntnisses ersichtliche Reduktion der Geldstrafe und war die Ersatzfreiheitsstrafe entsprechend angepasst neu festzusetzen. Zutreffend führte die belangte Behörde bei der von ihr vorgenommenen Bemessung der Strafe nicht nur aus, dass diese auch einen spürbaren Vermögensnachteil darstellen müsse, sondern dass im gegenständlichen Fall die Strafe auch dazu diene, den Beschwerdeführer von der Begehung weiterer Delikte dieser Art abzuhalten. Unter Bedachtnahme auf den Schutzzweck der übertretenen Norm und die gegenständlich nennenswerte Beeinträchtigung jener Interessen, denen die übertretene Norm dient, bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 56 km/h auf einer Autobahn, sowie der nunmehr im bekanntgegebenen Ausmaß berücksichtigten Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse und der zu berücksichtigenden Tilgung (vergleiche Paragraph 55, VStG) der behördlicherseits bei der Strafbemessung berücksichtigten Verwaltungsvorstrafe, ergab sich gerichtlicherseits die im Spruch dieses Erkenntnisses ersichtliche Reduktion der Geldstrafe und war die Ersatzfreiheitsstrafe entsprechend angepasst neu festzusetzen.

Im Ergebnis war daher das bekämpfte Straferkenntnis dem Grunde nach zu bestätigen und der Beschwerde lediglich bezogen auf die Strafhöhe Folge zu geben, weshalb auch ein Barauslagenersatz für die Beiziehung des nichtamtlichen Sachverständigen gegenständlich nicht stattzufinden hat.

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

Schlagworte

Geschwindigkeitsbeschränkung, Verkehrszeichen, Wiederholungszeichen, Angabe, Länge, Straßenabschnitt, Verkehrssicherheit

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGST:2016:LVwG.30.25.1214.2016

Zuletzt aktualisiert am

21.09.2016

Quelle: Landesverwaltungsgericht Steiermark LVwG Steiermark, <http://www.lvwg-stmk.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at