jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE UVS Tirol 2008/10/13 2008/25/0455-9

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 13.10.2008

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch sein Mitglied Dr. Alexander Hohenhorst über die Berufung von Herrn Dr. H. E., D-81379 München, vom 17.01.2008 gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Kufstein vom 18.12.2007, VK-5190-2007, betreffend Übertretungen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft, der Straßenverkehrsordnung und dem Kraftfahrgesetz nach Durchführung zweier mündlicher Berufungsverhandlungen wie folgt:

I.

Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) in Verbindung mit §§ 24 und 51 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) wird hinsichtlich der Übertretung zu Spruchpunkt 3. der Berufung Folge gegeben, das Straferkenntnis behoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 1 VStG eingestellt.

II.

Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) in Verbindung mit §§ 24 und 51 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) wird hinsichtlich der Übertretungen zu Spruchpunkten 1. und 2. die Berufung als unbegründet abgewiesen.

Gemäß § 64 Abs 1 und 2 VStG hat der Berufungswerber einen Beitrag zu den Kosten des Berufungsverfahrens in Höhe von 20 Prozent der verhängten Strafen, das sind zusammen Euro 50,40, zu bezahlen.

Text

Mit dem bekämpften Straferkenntnis wurden an Dr. E. folgende Übertretungen zur Last gelegt und wurde er dafür bestraft:

?Tatzeit: 04.03.2007, 20.18 Uhr

Tatort: Gemeinde Kufstein, A 12, km 4.680, Fahrtrichtung Deutschland

Fahrzeug: Personenkraftwagen, XY (D)

1. Sie haben als Lenker des angeführten Kraftfahrzeuges die gern. § 3 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl Nr 86/2006, im Sanierungsgebiet auf der A-12 Inntalautobahn erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 40 km/h überschritten. Die Fahrt bzw das Fahrzeug fiel nicht unter die im § 3 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl Nr 86/2006, angeführten Ausnahmen. Die in Betracht kommende Messtoleranz wurde bereits zu Ihren Gunsten abgezogen.

Tatzeit: 04.03.2007, 20.19 Uhr

Tatort: Gemeinde Kufstein, A 12, km 2,450, Fahrtrichtung Deutschland

Fahrzeug: Personenkraftwagen, XY (D)

2. Sie haben einem Einsatzfahrzeug, welches sich im Einsatz befand (mit eingeschaltetem Blaulicht), nicht Platz gemacht.

Tatzeit: 04.03.2007, 20.18 Uhr

Tatort: Gemeinde Kufstein, A 12, km 4.680, Fahrtrichtung Deutschland

Fahrzeug: Personenkraftwagen, XY (D)

3. Sie haben sich als Lenker, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass beim betroffenen Fahrzeug das Abblendlicht des Scheinwerfers rechts nicht funktionierte.

Der Beschuldigte hat dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

1.

§ 30 Abs 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft iVm der zitierten Verordnung

2.

§ 26 Abs 5 StVO

3.

§ 102 Abs 1 KFG iVm § 14 Abs 1 KFG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über ihn folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von Euro 1. 180,00, 2. 72,00. 3. 36,00

Falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von 1. 48 Stunden, 2. 24 Stunden, 3. 12 Stunden Gemäß 1. § 30 Abs 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl Nr 115/1997 idgF, 2. § 99 Abs 3 lit a StVO, 3. § 134 Abs 1 KFG

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:

Euro 28,80 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 Prozent der Strafe (je ein Tag Freiheitsstrafe wird gleich Euro 15,00 angerechnet); Euro 0,00 als Ersatz der Barauslagen für

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher Euro 316,80.?

Dagegen richtet sich die fristgerechte und zulässige Berufung, in der der Rechtsmittelwerber durch seinen Rechtsanwalt im Wesentlichen vorbringt, dass hinsichtlich Spruchpunkt 1. die zur Anwendung vorgebrachte Verordnung rechtswidrig sei. Diese stütze sich auf eine Gesetzesstelle, die zur Tatzeit nicht mehr in Kraft gestanden wäre und sei deshalb nicht mehr anwendbar gewesen. Die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h sein überdies nicht im Sinn des § 48 StVO kundgemacht worden. Er sei damals bei Kufstein Süd auf die A 12 aufgefahren, wobei von dort bis zur Anhaltung kein den gesetzlichen Bestimmungen entsprechendes Straßenverkehrszeichen angebracht gewesen wäre. Damit habe er die angelastete Übertretung nicht zu verantworten. An nicht ordnungsgemäße Kundmachungen sei der Unabhängige Verwaltungssenat nicht gebunden. Bestritten werde auch die angelastete Fahrgeschwindigkeit von 140 km/h.

Hinsichtlich Spruchpunkt 2. komme eine Übertretung nach§ 26 Abs 5 StVO nur dann in Frage, wenn dem Lenker des behindernden Fahrzeuges ein gefahrloses Platzmachen möglich ist. Davor müsse er sich überzeugen, dass dies ohne Gefährdung von Menschen oder Beschädigung von Sachen durchgeführt werden kann. Er habe vom linken auf den rechten Fahrstreifen gewechselt, als ein gefahrloser Fahrstreifenwechsel möglich war. Solange auf dem rechten Fahrstreifen Fahrzeuge unterwegs sind, sei dies nicht möglich, weshalb auch diese Übertretung nicht angelastet werden könne.

Der Vorhalt in Spruchpunkt 3. könne nur angelastet werden, wenn der gegenständliche Mangel bereits bei Antritt der Fahrt vorhanden gewesen wäre. Er habe sich jedoch vor Fahrtantritt davon überzeugt, dass das Abblendlicht des Scheinwerfers ordnungsgemäß funktionierte und sei die Funktionsunfähigkeit des Abblendlichtes am rechten Scheinwerfer erst während der Fahrt eingetreten. Es sei deshalb unrichtig, dass es sich nicht vor Antritt der Fahrt von der Funktion des Abblendlichtes überzeugt hätte.

Bekämpft werde auch das jeweilige Strafausmaß, wobei die mehreren Milderungsgründe und das Fehlen von Erschwerungsgründen nicht berücksichtigt worden sei. Es werde deshalb Bescheidbehebung und Verfahrenseinstellung beantragt, in eventu Anwendung des § 21 Abs 1 VStG, in eventu Herabsetzung der Strafhöhe.

Beweis aufgenommen wurde in zwei öffentlichen mündlichen Berufungsverhandlungen durch die Einvernahme des Berufungswerbers und der Zeugen RI J. B. und E. E.P., das kraftfahrzeugtechnische Sachverständigengutachten vom 20.08.2008, das Schreiben des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 10.03.2008, sowie durch die Verlesung der Akten der Bezirkshauptmannschaft Kufstein und des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol.

Der Berufungswerber gab dabei folgendes an:

?Ich kann mich an den Vorfall vom 04.03.2007 auf der Inntalautobahn gegen 20.18 Uhr noch gut erinnern.

Wenn ich gefragt werde, wie schnell ich bei km 4,68 gefahren bin, so kann ich das heute nicht mehr genau sagen. Ich bin damals am linken Fahrstreifen gefahren.

Wenn ich gefragt werde, wo ich das Einsatzfahrzeug hinter mir wahrgenommen habe, so kann ich das heute auch nicht mehr genau angeben. Es war auf beiden Fahrstreifen Kolonnenverkehr und ich bin zum ehest möglichen Zeitpunkt, als dies gefahrlos möglich war, auf den rechten Fahrstreifen gewechselt. Es hat sich damals um ein Rückreisewochenende nach einem Schitag gehandelt. Ich habe das Blaulicht im Rückspiegel irgendwann wahrgenommen, kann aber jetzt auf Grund der Dunkelheit nicht mehr abschätzen, in welcher Entfernung dies war.

Wenn ich gefragt werde, wie lange damals das Einsatzfahrzeug hinter mir hergefahren ist, so gebe ich dazu an, dass dies nicht allzu lang der Fall gewesen sein kann, weil ich bei Kufstein-Süd auf die A 12 aufgefahren bin. Bei Kufstein-Nord wurde ich von der Polizeistreife ausgeleitet und angehalten. Ich habe mir die Strecke nach dem Vorfall noch einmal angesehen und bin sie abgefahren, wobei mir aufgefallen ist, dass bei der Auffahrt Kufstein-Süd eine Geschwindigkeitsbeschränkung 100 km/h angebracht war mit einer Längenangabe über 2.600 m. Nach 2.600 m hat sich dann ein Überkopfportal befunden. Dies ist ungefähr auf der Höhe von Kufstein-Nord. Darüber hinaus möchte ich noch hinweisen, dass von der Auffahrt Kufstein-Süd bis zur Staatsgrenze kein einziger Hinweis auf IG-L war.

Ich habe damals diese Fahrt in Söll angetreten, dies wird schätzungsweise 20 Minuten davor der Fall gewesen sein. Ich habe vor Fahrtantritt in Söll die Scheinwerfer kontrolliert; ich war damals bei meinem Sohn zu Besuch und bin aus der Garage herausgefahren. Noch vor ich das Fahrzeug aus der Garage herausbewegte, schaltete ich das Abblendlicht ein und sah auf der Wand, dass beide Scheinwerfer normal funktionierten. Außerdem ist dann draußen noch meine Frau in das Fahrzeug eingestiegen, die sich davor vor dem Fahrzeug befunden hat und hat diese auch nichts gemerkt bzw keine Andeutung gemacht, dass bei den Scheinwerfern etwas nicht in Ordnung wäre. Während der Fahrt ist mir beim Lichtkegel nie aufgefallen, dass die Fahrbahn schlechter ausgeleuchtet wäre und deshalb ein Scheinwerfer defekt sein könnte. Ich möchte auch noch darauf hinweisen, dass ich im Monat 4.000 km bis 5.000 km mit meinem PKW fahre und peinlichst darauf bedacht bin, dass bei diesem Fahrzeug alles in Ordnung ist. Ich habe auch sofort nach der Beanstandung durch die Beamten diesen Defekt in einer Fachwerkstätte beheben lassen.

Als ich vom Polizeibeamten auf das defekte Abblendlicht angesprochen wurde, äußerte ich mich dahingehend, dass ich es richten lassen werde, wenn es kaputt ist. Es war jedoch nicht so, dass ich ihm angedeutet hätte, dass ich wüsste, dass das Licht defekt war.

Das Einsatzfahrzeug habe ich durch den Innenspiegel wahrgenommen. Als der Wagen dann sehr knapp auf meinen aufgeschlossen hatte, habe ich erkannt, dass es sich um ein Polizeiauto handelt. Ich habe den Einsatzwagen schon wahrgenommen, als noch ein paar andere Fahrzeuge zwischen uns gewesen sind. Als Notarzt weiß ich sehr genau, wie man sich Einsatzfahrzeugen gegenüber zu verhalten hat. Wenn ich nicht nach rechts wechseln kann, dann ist es auch nicht möglich, wenn ein Einsatzfahrzeug von hinten kommt. Bei Herannahen eines Einsatzfahrzeuges gibt es zwei verschiedene Arten, wie die Autolenker üblicherweise darauf reagieren: Die eine Art reagiert überhaupt nicht und ignoriert das Einsatzfahrzeug und die anderen werden dann noch langsamer und so ist auf dem rechten Fahrstreifen ein Stau entstanden, der mir das Umspuren nach rechts verunmöglicht hat. Das richtige Verhalten wäre in so einem Fall das, dass die Fahrzeuge am linken Fahrstreifen äußerst nach links fahren und die am rechten Fahrstreifen etwas nach rechts zum Pannenstreifen hin ausweichen, dann könnte ein Einsatzwagen in der Mitte schön durchfahren und käme flott weiter. Das wird aber offenbar in den Fahrschulen nicht ausreichend gelehrt.?

Der Zeuge RI J. B. gab folgendes an:

?Ich kann mich im Großen und Ganzen an den damaligen Vorfall noch erinnern, im Detail jedoch nicht mehr. Ich habe damals das Lasermessgerät bedient und lege dem Verhandlungsleiter eine Kopie des Messprotokolls von damals vor. Wir sind damals mit unserem Streifenwagen bei der Behelfsausfahrt Kufstein gestanden und haben Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Ich war Lenker des Dienstkraftfahrzeuges und habe die Messungen durch die geöffnete Seitenscheibe der Fahrertür vorgenommen. Wenn in der Anzeige eine gemessene Geschwindigkeit von 144 km/h angegeben ist, dann muss es sich dabei um die Geschwindigkeit handeln, die das Lasermessgerät mir angezeigt hat. Ich habe daraufhin die Verfolgung dieses Fahrzeuges aufgenommen.

Wenn ich mit der Aussage des Berufungswerbers konfrontiert werde, dass auf beiden Fahrstreifen dichter Kolonnenverkehr herrschte, so gebe ich dazu an, dass es zutrifft, dass ein reges Verkehrsaufkommen herrschte, dieses jedoch nicht so dicht war, dass nicht eine Messung auf den zweiten Fahrstreifen hinüber möglich gewesen wäre. Ansonsten hätte das Messgerät auch kein Ergebnis angezeigt. Ich bin mir völlig sicher, dass ich das Fahrzeug des Berufungswerbers und nicht ein anderes mit meinem Messstrahl getroffen habe. Ich habe dann mit Blaulicht und Folgetonhorn die Verfolgung des Fahrzeuges des Berufungswerbers aufgenommen. Ich habe am Pannenstreifen beschleunigt und dann auf den linken Fahrstreifen gewechselt. Ob ich dann sofort hinter seinem Fahrzeug war oder ob davor noch andere Fahrzeuge zwischen uns gefahren sind, kann ich heute nicht mehr sagen. Zuerst war es jedenfalls so, dass am rechten Fahrstreifen das Verkehrsaufkommen so dicht war, dass ein Umspuren nach rechts nicht möglich gewesen wäre. Danach waren jedoch größere Lücken am rechten Fahrstreifen, sodass es auch einem unroutinierten Fahrer leicht möglich gewesen wäre, einen Fahrstreifenwechsel nach rechts zu machen. Der Berufungswerber ist auch dort nicht nach rechts umgespurt. Zu diesem Zeitpunkt waren wir weiterhin mit Blaulicht und Folgetonhorn bereits unmittelbar hinter dem Fahrzeug des Berufungswerbers.

Wenn ich gefragt werde, wie lang wir unmittelbar hinter dem Fahrzeug des Berufungswerbers am linken Fahrstreifen gefahren sind, so kann ich dazu keine konkrete Zeitangabe machen.

Als ich den Berufungswerber auf das defekte Abblendlicht hingewiesen habe, bekam ich von ihm die Antwort, dass das rechte Abblendlicht während der Fahrt defekt geworden sein müsste. Er hat dies jedoch in einer Art und Weise gesagt, dass er gewusst hat, worum es geht. Die Anhaltung erfolgte über die Ausfahrt Kufstein-Nord, wobei es sich so abgespielt hat, dass wir gerade noch das Fahrzeug des Berufungswerbers beim Ausfahrtszwickel nach rechts in die Ausfahrt leiten konnten.

Die von mir in der Anzeige bezeichneten Kilometrierungen zu den Übertretungen sind zutreffend. Zum Vorhalt, dass die gemessene Geschwindigkeit nicht stimmen würde, gebe ich an, dass das Display 144 km/h angezeigt hat und es absolut zweifelsfrei ist, dass dabei das Fahrzeug des Berufungswerbers und nicht ein anderer Wagen anvisiert wurde. Wenn der Berufungswerber mir vorhält, dass zwischen dem Standort unseres Dienstfahrzeuges und der Anhaltung bei Kufstein-Nord eine von ihm nachgemessene Strecke von 1,7 km gelegen ist und es für uns nicht möglich gewesen sein könnte, auf dieser Strecke erst loszufahren, ihn einzuholen und dann noch bis zur Anhaltung von ihm behindert zu werden, so gebe ich dazu an, dass unsere tägliche Arbeit aufzeigt, dass wir gemessene Fahrzeuge oftmals schon nach wenigen hundert Metern anhalten können, obwohl wir mit unserem Dienstfahrzeug erst vom Stand losfahren müssen. Dies ist oftmals darin begründet, dass die Schnellfahrer dann auf der Überholspur auf langsamere Fahrzeuge auflaufen oder bei Ansichtigwerden der Exekutive dann auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit ihr Tempo reduzieren. Ich kann mich an die damalige Situation noch genau erinnern und daran, dass der Berufungswerber zumindest zwei Möglichkeiten zum Fahrstreifenwechsel nach rechts ungenützt gelassen hat obwohl unser Fahrzeug ganz knapp hinter dem Fahrzeug des Berufungswerbers hergefahren ist.

Die Amtshandlung war damals überhaupt nicht emotional sondern rein sachlich, der Berufungswerber wirkte auf mich vielleicht etwas herablassend aber es ist völlig ruhig und sachlich abgegangen.

Wenn ich gefragt werde, wie lange ein Fahrzeug anvisiert werden muss, um eine gültige Messung zu erzielen, so gebe ich dazu an, dass dies nur sehr kurz ist, sobald man das Fahrzeug mit der Zieleinrichtung anvisiert hat kann man abdrücken und sieht dann, ob eine gültige Messung zustande gekommen ist. Die Messung geht im Sekundenbereich, wenn der Messstrahl wieder zurück ist und korrekt gemessen wurde, ist sofort die Geschwindigkeit angezeigt. Wenn ein Fahrzeug am rechten Fahrstreifen während der Messung durch unseren Messstrahl durchgefahren wäre, dann hätten wir das Fahrzeug am rechten Fahrstreifen gemessen. Dies war jedoch nicht der Fall, ich bin mir hundertprozentig sicher, dass mit dem Messstrahl das Fahrzeug des Berufungswerbers und nichts anderes getroffen wurde.?

Die Zeugin E. E.P. gab bei ihrer Befragung folgendes an:

?Ich kann mich an die Rückfahrt von Söll nach München am 04.03.2007 noch erinnern. Wenn ich gefragt werde, welche Geschwindigkeit mein Mann damals im Bereich zwischen Kufstein-Süd und Kufstein-Nord gefahren ist, so kann ich dazu nur angeben, dass ich als Beifahrerin im Wagen war und keine genauen Angaben zur gefahrenen Geschwindigkeit erstatten kann. Es war damals reger Verkehr. Es war ein Tag, an dem Urlauberrückreiseverkehr herrschte.

Wenn ich gefragt werde, auf welchem der beiden Fahrstreifen mein Mann auf dieser Strecke gefahren ist, so glaube ich, dass er am linken Streifen gefahren ist, genau kann ich das aber nicht sagen. Ein von hinten kommendes Einsatzfahrzeug habe ich auf diesem Streckenabschnitt nicht selbst wahrgenommen; ich kann mich nur noch erinnern, dass mein Mann gesagt hat, dass hinter uns ein Einsatzwagen fährt. In diesem Bereich sind wir auf jeden Fall am linken Fahrstreifen gefahren. Auf Grund des Verkehrsaufkommens am rechten Fahrstreifen war es meinem Mann jedoch nicht möglich, gleich nach rechts umzuspuren. Uns war zu diesem Zeitpunkt nicht bewusst, dass dieses Blaulicht uns gilt; wir waren weder zu schnell unterwegs noch hätten wir sonst irgend etwas verbrochen gehabt.

Wenn ich gefragt werde, wie lange es von dem Zeitpunkt an, wo mein Mann mir sagte, dass hinter uns ein Einsatzwagen ist, gedauert hat, bis er nach rechts umgespurt ist, kann ich dazu nur sagen, dass mein Mann bei nächst bester Gelegenheit auf den rechten Fahrstreifen umgespurt hat. Zeitlich quantifizieren kann ich das nicht.

Wenn ich gefragt werde, ob ich mich an das Fahrzeug bzw die Beleuchtung des Fahrzeuges erinnern kann, als ich in Söll in dieses eingestiegen bin, so kann ich dazu nur sagen, dass es mir ganz gewiss aufgefallen wäre, wenn nur ein Abblendlicht beim Wagen meines Mannes funktioniert hätte. Das Licht muss zu dieser Zeit bereits eingeschaltet gewesen sein, weil es bereits dunkel war. Mein Mann ist aus einem Parkplatz herausgefahren und ich habe vor dem Wagen mit meiner Tochter zusammen gewartet, um danach einzusteigen. Bei der Fahrt auf der Eibergstraße wäre mir nicht aufgefallen, dass die Fahrbahn von unserem Wagen schlechter ausgeleuchtet würde als sonst. Mein Mann hat auch keine Andeutung in der Richtung gemacht, dass er die Fahrbahn schlechter sieht. Zum Dialog des Polizeibeamten mit meinem Mann kann ich keine Angaben machen, weil ich mit unserer Tochter im Auto sitzen geblieben bin und mein Mann aus dem Fahrzeug ausgestiegen ist und mit dem Polizeibeamten draußen die Sache geregelt hat.

Wenn ich gefragt werde, ob ich mich daran erinnern kann, ob mein Mann bei der Abfahrt in Söll die Funktion der Scheinwerfer kontrolliert hat, so kann ich dazu keine Angaben machen.

Wenn ich gefragt werde, ob mir auf der Autobahn ein Verkehrszeichen mit der 100 km/h-Beschränkung aufgefallen wäre, so verneine ich dies, möchte allerdings auch angeben, dass ich als Beifahrerin nicht besonders darauf achte. Ich kann mich auch nicht mehr daran erinnern, ob ich mich , nachdem mein Mann sagte, dass hinter uns ein Einsatzfahrzeug ist , umdrehte und zu diesem sah. Man hat von hinten die Scheinwerfer und das Blaulicht des Einsatzwagens gesehen, konnte jedoch nicht sagen, von welcher Einsatzorganisation dieser Einsatzwagen war.?

Das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen hat in seinem Schreiben vom 10.03.2008 folgendes mitgeteilt:

?Verkehrsgeschwindigkeitsmessgeräte der Bauart LTI 20.20 TS/KM-E wurde vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen mit Bescheid GZ 43 427/92 zur Eichung zugelassen. Im Jahr 1994 gab es eine Änderung der Zulassung, die unter der GZ 43 427/92/1 veröffentlicht wurde.

Da nur zur Eichung zugelassene Messgeräte geeicht werden dürfen, kann die erfolgte und durch das Eichzeichen bestätigte Eichung als Beweis dafür angesehen werden, dass das Messgerät auch tatsächlich zu Eichung zugelassen ist. Dies insbesondere auch deshalb, da die Eichung dieser Messgeräteart zentral in Wien von einer Dienststelle durchgeführt wird und dadurch ein Überblick über die verwendeten Bauarten gegeben ist.?

Das kraftfahrtechnische Gutachten des Sachverständigen Ing. W. F. vom 20.08.2008 lautet wie folgt:

?Mit Schreiben vom 17.03.2008 werde ich ersucht ein kraftfahrzeugtechnisches Gutachten abzugeben, ob des dem betreffenden Dienstfahrzeug der Autobahnpolizei Wiesing mit den dort zu erhebenden Fahrzeugdaten grundsätzlich möglich war, vom Standort Behelfsausfahrt Kufstein die Verfolgung des bei km 4,68 mit 140 km/h gemessenen Geschwindigkeit des Fahrzeuges aufzunehmen und dieses einzuholen, sodass bei km 2,45 eine Behinderung des Einsatzfahrzeuges erfolgen konnte.

Befund

In dem von Dr. E. bekämpften Straferkenntnis vom 18.12.2008 wurde ihm im Spruchpunkt 2 zur Last gelegt, dem im Einsatz befindlichen Polizeifahrzeug nicht Platz gemacht zu haben, da er nicht auf den rechten Fahrstreifen wechselte.

Als Befundunterlage dient die mündliche Verhandlung, in welcher sich as der Einvernahme des Meldungslegers der die Geschwindigkeitsmessung durchführte und das Einsatzfahrzeug lenkte, dass der vom Beschuldigten gelenkte PKW auf der A 12 Richtungsfahrbahn Kufstein bei km 4,68 mit 140 km/h (am Display gemessene 144 km/h) gemessen wurde.

Die Messung erfolgte mittels Lasermessgerät aus dem geöffneten Fenster der Fahrertüre. Das Polizeifahrzeug befand sich bei der Behelfsausfahrt Kufstein (frühere Straßenmeisterei , ca bei km 4,4). Sofort nach der Messung wo sich das Fahrzeug des Berufungswerbers bei km 4,68 befand, fuhr das Polizeifahrzeug los und beschleunigte vom Pannenstreifen aus über den rechten auf den linken Fahrstreifen und nahm die Verfolgung des gemessenen Pkws auf.

Als sich das Einsatzfahrzeug unmittelbar hinter dem des Rechtsmittelwerbers befand, bestanden nach Aussage des Zeugen zumindest zwei Möglichkeiten auf den rechten Fahrstreifen zu wechseln.

Beim Dienstfahrzeug handelte es sich um einen XY mit 150 kW. Der Rechtsmittelwerber verteidigt sich dahingehend, dass es auf der kurzen Strecke vom Standort des Polizeifahrzeuges bis zur Ausleitung gar nicht möglich gewesen wäre, dass das Polizeifahrzeug von ihm behindert werden konnte.

Messfahrt:

Mitte April führte ich mit der Verkehrsabteilung Gruppeninspektor L. mit dem gegenständlichen Fahrzeug VW Sharan mit der Leistung von 150 kW und der üblichen vollen Beladung für den Verkehr bzw Ereignisdienst auf der A 12 eine Messfahrt durch.

Die Messfahrten wurden auf absolut ebener Fahrbahn in beide Fahrtrichtungen um eine eventuelle Windbeeinflussung zu unterbinden durchgeführt.

Es wurden bei den Messfahrten Beschleunigungen vom Stand bis zu 200 km/h durchgeführt.

Für die Berechnung wurde der schlechtere Wert herangezogen. Es wurde ebenso für die weitere Berechnung angenommen, dass sich das Fahrzeug des Berufungswerbers mit gleich bleibender Geschwindigkeit von 140 km/h bewegt hatte. Für das Einsatzfahrzeug wird angenommen, dass es sich um eine volle Beschleunigung, wobei für diese der schlechtere Wert der Messfahrten herangezogen wird, gehandelt hatte und auch für diesen keine Behinderung beim Beschleunigen vorhanden gewesen ist.

Gutachten

Aus den Angaben:

Vom Standort des Meldungslegers bis zur Behinderung auf der Autobahn bei km 2,45 hatte das Fahrzeug des Meldungslegers eine Strecke von 1950 m bis zum Aufschließen zurückzulegen.

Aus den Angaben der Anzeige geht hervor, dass sich das Fahrzeug des Berufungswerbers bei der Messung im Abstand von 280 m befunden hatte und mit 140 km/h gemessen wurde.

Der Berufungswerber benötigt für die gesamte Strecke von der Messstelle bis zur Behinderung 2230 m bei 140 km/h 57 sec.

Meldungsleger 160 km/h:

Der Meldungsleger würde vom Stillstand aus beschleunigend auf der Strecke von 1950 m bis zum Erreichen der Behinderung bei einer Beschleunigung von 0 auf 160 km/h mit den gemessenen Werten 34 sec. benötigen.

Dabei würde er einen Weg von 760 m zurückgelegt haben.

Unter der Annahme, dass er den restlichen Weg von 1190 m mit 160 km/h befährt, so würde er für diese Strecke zusätzliche 26 sec und somit eine Zeit von 60 sec für die gesamte Streckte benötigt haben.

Dies bedeutet, dass der Meldungsleger wenn er nur auf 160km/h beschleunigt, um diese 160 km/h konstant weiterzufahren den Berufungswerber unter den Voraussetzungen, dass dieser gleichmäßig mit 140 km/h gefahren wäre nicht einholen kann.

Bei 180 km/h:

Würde der Meldungsleger sein Fahrzeug bis auf 180 km/h beschleunigt haben, so hätte er in der Zeit von 42 sec. eine Strecke von 1041 m zurückgelegt und konstant mit180 km/h 18 sec. in der summe 60 sec. benötigen um die gesamte Strecke von 1950 m zurückzulegen.

Es wird aufgrund der Berechnungen festgestellt, dass unter der Annahme bei gleich bleibender Geschwindigkeit von 140 km/h des Berufungswerbers dieser im angegebenen Streckenabschnitt vom Meldungsleger auch unter der Berücksichtigung einer maximalen Beschleunigung bis zu 180 km/h nicht eingeholt werden kann.

Als Vergleich dazu wäre der Berufungswerber vom Standort der Polizei bis zum vorgeworfenen Tatort (1950 m) mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 130 km/h gefahren, so hätte er für diese Strecke 54 sec. und bei der gesamten Strecke von 2230 m, 62 sec. benötigt. Dies wäre vom möglichen zeitlichen Fenster eingegrenzt.

Aus der Berechnung ergibt sich, dass der Berufungswerber die gesamte Strecke nicht mit konstanter Geschwindigkeit gefahren sein dürfte, damit er vom Meldungsleger eingeholt werden konnte.?

Zu diesem Beweisergebnissen äußerte sich der Rechtsmittelwerber folgendermaßen:

?Die im Aktenvermerk vom 05.03.2008 angeführte Rechtsansicht der Abteilung Umweltschutz wird nicht geteilt. Auch in einem derartigen Fall muss die Kundmachung der Verordnung nicht nur nach § 44 Abs 1 StVO sondern insbesondere auch auf Grund der Vorschrift des § 48 StVO erfolgen. Hinsichtlich einer Kundmachung an der Amtstafel liegt keinerlei Beweis vor, weshalb eine ordnungsgemäße Kundmachung nach wie vor bestritten wird. Des Weiteren nicht vorgelegt werden konnte ein Bescheid über die ausnahmsweise Zulassung zur Eichung, weshalb die Funktionstüchtigkeit des Geschwindigkeitsmessgerätes zum tatgegenständlichen Zeitpunkt bestritten wird.

Der Sachverständige Ing. F. geht in seinem Gutachten zum einen von einer gleich bleibenden Geschwindigkeit von 140 km/h und zum anderen davon aus, dass der Beamte sofort nach der Messung das Polizeifahrzeug vom Pannenstreifen aus über den rechten auf den linken Fahrstreifen beschleunigt hat. Nun hat sich im Rahmen der letzten Verhandlung ergeben, dass der Beamte, der die Messung vorgenommen hat, auch derjenige war, der das Dienstfahrzeug gelenkt hat. Es ist daher denkunmöglich, dass der Beamte , noch dazu, wo er in einem Winkel von 90 zu den herannahenden Fahrzeugen gestanden ist , sofort weggefahren ist, sondern musste er zwingend zunächst das Geschwindigkeitsmessgerät weglegen und sodann , bei gefahrloser Möglichkeit , am Pannenstreifen in die Fahrtrichtung der übrigen Fahrzeuge lenken und dann die Verfolgung aufnehmen. Der Sachverständige kommt selbst zum Schluss, dass selbst bei einer Geschwindigkeit von 180 km/h es unmöglich gewesen wäre, den Berufungswerber bis zur Anhaltestelle einzuholen. Damit ergibt sich jedoch, dass entweder die angegebene Geschwindigkeit des Berufungswerbers mit 140 km/h nicht richtig ist oder aber der Tatvorwurf, dass der Berufungswerber bei Herannahen des Einsatzfahrzeuges nicht sofort Platz gemacht hat, da davon auszugehen wäre, dass das Dienstfahrzeug , wenn überhaupt , erst ganz kurze Zeit hinter dem Wagen des Berufungswerbers aufgetaucht ist, um an der Ausfahrt

Kufstein-Nord die Anhaltung vorzunehmen. Dazu kommt noch, dass der Berufungswerber vom Dienstfahrzeug vor der Ausfahrt Kufstein-Nord noch überholt wurde. In Anbetracht dessen, dass zweifelsfrei Beweisergebnisse hinsichtlich der Tatvorwürfe nicht vorliegen, wird im Zweifel Bescheidbehebung und Verfahrenseinstellung beantragt.?

Die Berufungsbehörde hat hiezu wie folgt erwogen:

Zu Spruchpunkt 1.:

Es wird eine Rechtswidrigkeit der Verordnung LGBl Nr 86/2006 behauptet, weil nach § 9a Abs 9 IG-L für Grenzwertüberschreitungen die vor dem 01.01.2005 gemessen wurden, weiterhin § 8 sowie §§ 10ff in der Fassung BGBl I Nr 34/2003 gelten und bei einem Tattag 04.03.2007 § 9a Abs 9 IG-L keinesfalls zu Anwendung kommen könne. Dabei übersieht der Berufungswerber, dass die Verweisung des § 9a Abs 9 IG-L auf BGBl I Nr 34/2003 sich auf gemessene Grenzwertüberschreitungen bezieht, aufgrund derer Maßnahmen (hier: für den Verkehr im Sinn des § 14 Abs 1 Z 2 , Geschwindigkeitsbeschränkungen) erlassen werden, was durch die Verordnung LGBl 86/2006 erfolgte. Diese Verordnung stützt sich im Einklang damit auf die §§ 10, 11 und 14 IG-L, BGBl I Nr 34/2003. Das Datum 01.01.2005 steht deshalb in keinem Zusammenhang zur Tatzeit, zu der gegen eine auf dieser Grundlage verordneten Maßnahme verstoßen wurde, sondern bezieht sich auf das Datum der Statuserhebung. Da die Verordnung 86/2006 auf einer Statuserhebung beruht, die vor dem 01.01.2005 durchgeführt wurde, sind nach dem geltenden § 9a Abs 9 IG-L dafür die zitierten Bestimmungen in der Fassung BGBl I Nr 34/2003 anzuwenden. Auch wenn § 11 durch BGBl I Nr 34/2006 aufgehoben wurde, wird diese Bestimmung in ihrer Fassung 34/2003 durch ausdrückliche Anordnung des geltenden § 9a Abs 9 IG-L in Kraft gehalten. Es kann deshalb nicht davon die Rede sein, dass § 11 IG-L seit 16.03.2006 nicht mehr in Kraft wäre. Dies gilt nur für Maßnahmen aufgrund von Grenzwertüberschreitungen, die ab dem 01.01.2005 gemessen wurden. Die Verordnung 86/2006 erging damit im Einklang mit § 9a Abs 9 IG-L und wäre gesetzwidrig, wenn sie sich nicht hinsichtlich der §§ 10, 11 und 14 auf die Fassung BGBl I Nr 34/2003 stützen würde.

Wie dies bereits auf Seite 2 f der erläuternden Bemerkungen zur Verordnung, mit der auf der A 12 Inntalautobahn zwischen Zirl West und der Staatsgrenze mit der Bundesrepublik Deutschland eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h festgesetzt werden soll, zu entnehmen ist, wurde die gegenständliche Verordnung aufgrund von Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid im Jahr 2004 erlassen. Gemäß § 9a Abs 9 des Immissionsschutzgesetzes Luft, BGBl I Nr 115/1997 in der Fassung BGBl I Nr 34/2006, gelten für Grenzwertüberschreitungen, die vor dem 01.01.2005 gemessen wurden, weiterhin § 8 sowie § 10ff dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl I Nr 34/2003. Hintergrund für diese Übergangsregelung war, dass mit der Novelle des IG-L im Jahr 2006 verpflichtend vorgeschrieben wurde, dass in Hinkunft vor Erlassung von Maßnahmen ein Programm gemäß § 9a IG-L zu verfassen ist, in welchem die entsprechende Maßnahme Deckung findet. Da die Erstellung eines derartigen Programms einen hohen Zeit und Kostenaufwand bedingt, sollte den Ländern die Möglichkeit eingeräumt werden, auch in einer Übergangsfrist Maßnahmen zu verordnen, zumal dies ja zur Wahrung des Interesses an der Luftreinhaltung auch geboten ist.

Dieses Programm ist gemäß § 9a Abs 1 binnen 18 Monaten nach Ablauf des Jahres, in welchem die Grenzwerte überschritten wurden, im Entwurf vorzulegen und gemäß Abs 8 leg cit spätestens binnen 24 Monaten nach Ablauf des Jahres, in welchem die Überschreitung gemessen wurde, kundzumachen. Soweit daher wie im vorliegenden Fall Maßnahmen auf Grund einer Überschreitung des Jahresmittelwerts beim Luftschadstoff NO2 ergriffen werden, wäre diese Frist, ausgehend von Überschreitungen im Jahr 2005, vom 1.1.2006 weg zu berechnen und liefe in Bezug auf die Kundmachung des Programms Ende 2007 ab. Die gegenständliche Verordnung wurde noch im Jahr 2006 und somit lange vor diesem Zeitpunkt erlassen, weshalb sie sich jedenfalls auch auf Grenzwertüberschreitungen im Jahr 2004 stützen konnte. Eine andere Deutung der erwähnten Übergangsbestimmung würde auf Grund des hohen Aufwandes für die Erstellung des Programms unweigerlich dazu führen, dass für eine bestimmte Zeit keine Maßnahmen zur Luftreinhaltung ergriffen werden können. Hier sei auch erwähnt, dass das Land Tirol ein derartiges Programm zwischenzeitlich bereits zur allgemeinen Stellungnahme aufgelegt hat und die Verabschiedung desselben jedenfalls noch vor Ablauf der erwähnten Frist erfolgen wird.

Aufgrund dieser Übergangsbestimmung war daher nicht § 14 IG-Luft in der Fassung 34/2006 anzuwenden, sondern § 14 in der Fassung BGBl I Nr 34/2003.

§ 14 Abs 6 IG-Luft in der Fassung BGBl I Nr 34/2003, verweist für die Kundmachung, Aufstellung und Beschaffenheit der Zeichen auf § 44 Abs 1, 3 und 4, 48, 51 und

§ 3 Abs 2 der Verordnung des Landeshauptmannes vom 23.10.2006, mit der auf der A 12 Inntalautobahn zwischen Zirl West und der Staatsgrenze mit

Fahrten von Ärzten und Tierärzten in Ausübung ihres Dienstes;

Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb oder Gasantrieb;

Transporte dringend benötigter Arzneimittelwaren.

Gemäß § 44 Abs 3 StVO BGBl Nr 159/1960 in der geltenden Fassung (der Wortlaut dieser Bestimmung ist bereits seit mehreren Jahren unverändert) werden sonstige Verordnungen, die von einer anderen als in § 44 Abs 2 StVO genannten Behörde aufgrund des § 43 StVO erlassen werden und sich durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nicht ausdrücken lassen, durch Anschlag auf der Amtstafel der Behörde gehörig kundgemacht.

Solche Verordnungen treten, sofern darin kein späterer Zeitpunkt bestimmt wird, an dem den Anschlag folgenden zweiten Tag in Kraft. Der Tag der Kundmachung ist auf dem Anschlag zu vermerken. Der Anschlag ist sechs Wochen auf der Amtstafel zu belassen. Der Inhalt der Verordnung ist überdies ortsüblich zu verlautbaren.

Festgehalten wird, dass sich der Inhalt der Verordnung, nämlich der Geschwindigkeitsbeschränkung inkl der vorgesehenen Ausnahmen, nicht durch ein Verkehrszeichen kundmachen lässt. Die Kundmachung des Gebots inkl der vorgesehenen Ausnahmen wäre allenfalls mit einer Zusatztafel möglich. Die Straßenverkehrszeichenverordnung 1998, StVZVO 1998, BGBl Nr 238/1998 und der RVS 5 211 ?vertikale Leiteinrichtungen, Verkehrszeichen und Ankündigungen, Anforderungen und Aufstellungen? sehen vor, dass Zusatztafeln eine bestimmte Größe nicht überschreiten dürfen und dass auf diesen Worte in max 4 Zeilen angeführt werden können. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der vorbeifahrende Autofahrer den Text der Zusatztafel wahrnehmen können muss, wozu auf die einschlägige Judikatur des Verwaltungsgerichthofes verwiesen werden kann.

Da sich die angeführten Ausnahmen von der Verordnung auf Grund der Anzahl der Buchstaben, der höchstzulässigen Größe der Zusatztafel sowie dem Gebot der Lesbarkeit unter Berücksichtigung der auf der Autobahn gefahrenen Geschwindigkeit nicht auf einer derartigen Zusatztafel ausdrücken lassen, war bei der Kundmachung auf § 44 Abs 3 StVO zurückzugreifen. Aus diesem Grund wurde die Verordnung an der Amtstafel der Behörde kundgemacht und im Landesgesetzblatt verlautbart. Zudem wurde die Geschwindigkeitsbegrenzung nach dem Prinzip der größtmöglichen Publizität der Anordnung von Verkehrsmaßnahmen zusätzlich im Internet verlautbart und an jedem Anzeigequerschnitt der Verkehrsbeeinflussungsanlage angezeigt. Diese Anzeige an den Anzeigequerschnitten der Verkehrsbeeinflussungsanlagen ist allerdings nicht als rechtliche Kundmachung zu werten, da über diese Anzeige die bezughabenden Ausnahmebestimmungen nicht verlautbart werden konnten. Zusätzlich hat das IG-Luft in der Fassung 34/2003 noch nicht vorgesehen, dass der Zusatz ?Immissionsschutzgesetz Luft? durch das Kürzel ?IG-L? ausgedrückt werden kann, weshalb eine elektronische Anzeige auf der Verkehrsbeeinflussungsanlage auch nicht rechtlich korrekt möglich war. Zu erwähnen sei hier auch, dass die Verkehrsbeeinflussungsanlage zwischen Kufstein und Wattens erst Anfang des Jahres 2007 in Betrieb genommen wurde. Aus diesem Grund wurden auch in der Zeit zwischen dem in Kraft treten der Verordnung am 1.11.2006 und ca Mitte Jänner 2007 extra angefertigte Tafeln an den noch nicht in Betrieb befindlichen Anzeigequerschnitten angebracht: damit sollte eben dem Prinzip der größtmöglichen Publizität Rechnung getragen werden, sind diese Anzeigequerschnitte doch jeweils nur ca 2 Km von einander entfernt und war es dem Verkehrsteilnehmer schon alleine somit jederzeit erkennbar, dass aus Gründen der Luftreinhaltung eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten ist.

Insgesamt ist daher der Vorwurf der nicht ordnungsgemäßen Kundmachung unbegründet. Die Kundmachung der gegenständlichen Verordnung erfolgte auf Grundlage von § 44 Abs 3 StVO. Die damals geltende Fassung des Immissionsschutzgesetzes Luft hat in der gegebenen Situation keine andere Form der Kundmachung vorgesehen, insbesondere war in der damals geltenden Fassung noch kein Verweis auf § 44 Abs 2b StVO vorgesehen.

Diese Rechtsansicht der Berufungsbehörde wurde vom Verfassungsgerichtshof in seinem Beschluss vom 09.06.2008, Zl B-1328/07/8, indirekt bestätigt, indem die Behandlung der dortigen Beschwerde abgelehnt wurde, die sich im Wesentlichen auf dieselbe Argumentation stützte wie gegenständliches Berufungsvorbringen. In dieser Entscheidung wird unter anderem ausgeführt, dass angesichts des Umstandes, dass die Anordnung des § 14 Abs 6 IG-L in der im vorliegenden Fall maßgeblichen Fassung BGBl I Nr 34/2003, Verkehrsbeschränkungen durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen, durch den Verweis auf § 44 Abs 3 StVO eingeschränkt ist, und unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes betreffend Verordnungen, die sich durch Straßenverkehrszeichen nicht ausdrücken lassen, die bekämpfte Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl Nr 68/2006, gehörig kundgemacht worden ist. In diesem Verfahren hat auch der Verwaltungsgerichtshof in seinem Beschluss vom 25.9.2008, Zl 2008/07/0138-4, die Behandlung der Beschwerde abgelehnt.

Im Hinblick darauf ist das Argument des Berufungswerbers, die gegenständliche Verordnung wäre nicht den Vorschriften entsprechend an der Amtstafel angeschlagen worden, entkräftet und erübrigen sich weitere Beweisaufnahmen dazu.

Aus der Stellungnahme des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 10.03.2008 ergibt sich zwingend, dass das gegenständliches Geschwindigkeitsmessgerät zur Eichung zugelassen war, weil sonst kein Eichschein für dieses ausgestellt worden wäre. Aufgrund der gültigen Eichung des Messgerätes und der Ausbildung des die Messung durchführenden Polizeibeamten für diese Geräte besteht für die Berufungsbehörde kein Zweifel an der Richtigkeit des Messergebnisses des Fahrzeuges, welches vom Berufungswerber zur Tatzeit am Tatort gelenkt wurde. Die zeugenschaftliche Einvernahme des Meldungslegers ergab bezüglich der bestrittenen Fahrgeschwindigkeit auch keinen Anhaltspunkt, der Zweifel an den Angaben in der Anzeige rechtfertigen würde. Es ist deshalb unzweifelhaft, dass der Beschuldigte einen Pkw auf der A 12, Richtungsfahrbahn Kufstein, bei km 4,68 mit 140 km/h gelenkt hat.

Zu Spruchpunkt 2.:

Aus dem kraftfahrzeugtechnischen Gutachten des Amtsachverständigen Ing. F. vom 20.08.2008 ergibt sich, dass der Wagen des Beschuldigten bis zur Ausfahrt Kufstein Nord gar nicht eingeholt werden hätte können, wenn dieser bis dorthin weiter mit 140 km/h gefahren worden wäre. Da er aber noch davor von dem Einsatzwagen überholt und dann ausgeleitet wurde, steht fest, dass der Berufungswerber zwischen dem Standort der Polizisten bei der Messung und der Abfahrt Kufstein Nord wesentlich weniger als 140 km/h gefahren sein muss, was auch durch die Aussage der Zeugin E. E.P. bestärkt wird, die angab, dass zu der Zeit, als der Einsatzwagen mit Blaulicht hinter ihnen fuhr, ihr nicht bewusst war, dass dieses Blaulicht ihnen gilt, da sie weder zu schnell unterwegs waren noch etwas verbrochen gehabt

hätten. Damit muss während der Verfolgung der Wagen vom Berufungswerber mit wesentlich weniger als 140 km/h gefahren worden sein, weshalb eine Behinderung des Einsatzfahrzeuges auf dieser Strecke keinesfalls von vorneherein unmöglich war.

Da nicht mehr feststellbar war, wie schnell der Wagen von Dr. E. zwischen dem Standort des Meldungslegers und der Ausfahrt Kufstein Nord gefahren wurde, lässt sich rechnerisch nicht mehr nachvollziehen, wie lange eine Behinderung des Einsatzfahrzeuges möglich gewesen wäre. Es ist deshalb auf die Aussage des Meldungslegers zurückzugreifen, der in glaubwürdiger Weise darstellte, dass der Berufungswerber ohne Gefährdung und Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer auf den rechten Fahrstreifen wechseln und auf der linken Spur dem Einsatzfahrzeug Platz machen hätte können. Der Zeuge konnte sich noch genau daran erinnern, dass der Berufungswerber zumindest zwei Möglichkeiten zu einem völlig unproblematischen Fahrstreifenwechsel nach rechts ungenutzt gelassen und damit dem knapp hinter ihm fahrenden Einsatzfahrzeug nicht Platz gemacht und dieses dadurch behindert hat. Die Berufungsbehörde nimmt diesen Sachverhalt daher als erwiesen an, weshalb die Verantwortung, dass ein Spurwechsel wegen des Kolonnenverkehrs nicht möglich gewesen wäre, dadurch als entkräftet angesehen wird. Schon allein aufgrund des Umstandes, dass das Einsatzfahrzeug den Kraftwagen des Berufungswerbers vor der Ausleitung bei Kufstein Nord überholen musste beweist, dass der Einsatzwagen tatsächlich unmittelbar hinter dem Wagen des Berufungswerbers gefahren ist und die dem Sachverständigengutachten zugrunde gelegte Annahme, dass der Wagen des Beschuldigten gleichmäßig mit 140 km/h weitergefahren worden wäre, nicht der Realität entsprechen kann. Die konkreten Angaben des Meldungslegers können auch nicht durch die Aussage der als Zeugin einvernommenen Ehefrau des Beschuldigten entkräftet werden, wonach ihr Mann bei nächst bester Gelegenheit auf den rechten Fahrstreifen ungespurt hat. In der Ermangelung eines Rückspiegels am Beifahrersitz konnte die Zeugin das Geschehen hinter ihrem Wagen in Verbindung mit dem auf dem rechten Fahrstreifen fließenden Verkehr viel weniger beurteilen, als der Lenker des unmittelbar dahinter fahrenden Wagens.

Augrund dieser Erwägungen geht die Berufungsbehörde davon aus, dass der Beschuldigte tatsächlich dem Einsatzfahrzeug nicht Platz gemacht hat.

Zu Spruchpunkt 3.:

Nach § 102 KFG kann die Bestrafung eines Lenkers nur dann erfolgen, wenn nachgewiesen wird, dass er die Fahrt angetreten hat, ohne sich vorher zu überzeugen, dass sich das Fahrzeug in betriebs- und verkehrssicherem Zustand befindet und auch sonst den Vorschriften entspricht (VwGH 23.03.1963, 1203/62, ZVR 1963/334). Im gegenständlichen Fall hätte es des Nachweises bedurft, dass Dr. E. die Fahrt angetreten hat, ohne sich zu überzeugen, dass die Scheinwerfer vorschriftsgemäß funktionieren. Der Beschuldigte hat behauptet, diese Überprüfung vorgenommen zu haben; durch die Einvernahme der beiden Zeugen konnte diese Aussage nicht widerlegt werden, weshalb in diesem Punkt im Zweifel der Berufung Folge zu geben war.

Als Schuldform ist hinsichtlich der Spruchpunkte 1. und 2. jedenfalls grobe Fahrlässigkeit anzulasten, weil der Beschuldigte sich über die aktuellen Verkehrsvorschriften in Kenntnis zu setzen hatte und ihm die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h aufgrund des bei der Autobahnauffahrt Kufstein Süd vorhandenen Vorschriftzeichens bekannt sein musste. Ebenso musste er seine Verpflichtungen beim Herannahen von Einsatzfahrzeugen kennen und bereit sein, sich auch danach zu verhalten. Der Unrechtsgehalt der begangenen Übertretungen ist erheblich, weil einerseits das Ziel der Geschwindigkeitsbegrenzung in einer Verbesserung der Luftqualität liegt und andererseits die Bevorzugung von Einsatzfahrzeugen durch das Verhalten des Rechtsmittelwerbers verhindert wurde.

Die gesetzlichen Strafrahmen wurden zu 8,25 Prozent (1.) und 9,92 Prozent (2.) ausgeschöpft, was angesichts des großen Ausmaßes der Geschwindigkeitsübertretung bzw der unnötigen Behinderung des Einsatzfahrzeuges aus spezial- und generalpräventiven Gründen jedenfalls erforderlich ist, um eine künftige Verhaltensänderung in solchen Situationen beim Berufungswerber erwarten lassen zu können. Die bisherige Unbescholtenheit wurde damit berücksichtigt; der Berufungswerber hat Angaben zu seinen Einkommens- und Vermögensverhältnissen verweigert, weshalb geschlossen wird, dass er finanziell gut situiert ist; andererseits hat er in der mündlichen Verhandlungen auch keine Einsicht erkennen lassen, womit die von der Erstbehörde ausgesprochenen Strafhöhen jedenfalls nicht als überhöht anzusehen sind. Eine Anwendung des § 21 Abs 1 VStG scheidet schon aufgrund der hohen Schuldform aus.

Schlagworte

Diese, Rechtsansicht, der, Berufungsberhöde, wurde, vom, Verfassungsgerichtshof, in, seinem, Beschluss, vom, 09.06.2008, indirekt, bestätigt, kraftfahrzeugtechnisches, Gutachten

Zuletzt aktualisiert am

18.11.2008

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at