

TE UVS Tirol 2004/03/04 2000/12/118-26

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 04.03.2004

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch den Stellvertretenden Vorsitzenden Dr. Siegfried Denk über die Berufung des Herrn R. H. M., XY, vertreten durch Dr. W.P., Rechtsanwalt in XY, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck vom 25.07.2000, Zahl VST-156368/00, nach Durchführung von öffentlich mündlichen Verhandlungen am 13.11.2000, am 29.11.2000, am 05.12.2000, am 06.02.2001, am 03.04.2001 und am 4.3.2004 wie folgt:

Gemäß § 66 Abs 4 AVG iVm §§ 24, 51, 51c, 51e Abs 1 VStG wird der Berufung insofern Folge gegeben, als die Geldstrafe in Höhe von Schilling 3.000,00 auf Euro 180,00, bei Uneinbringlichkeit 2 Tage Ersatzfreiheitsstrafe, herabgesetzt wird.

Dementsprechend wird der Beitrag zu den Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens gemäß § 64 Abs 1 und 2 VStG mit 10 Prozent der verhängten Geldstrafe, das sind Euro 18,00, neu festgesetzt.

Der Berufungswerber hat den ihm auferlegten Geldbetrag von Euro 198,00 (Geldstrafe plus Verfahrenskosten I. Instanz) binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Berufungserkenntnisses an die belangte Behörde (Bezirkshauptmannschaft Innsbruck) bei sonstiger Exekution einzuzahlen.

Gemäß § 64 Abs 3 VStG hat der Berufungswerber die mit Euro 504,00 bestimmten Barauslagen (Kosten der Erstellung des Gutachtens durch den messtechnischen Sachverständigen Ing.B. S. gemäß Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol vom 12.2.2004, ZI 2000/12/118-22) binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Berufungserkenntnisses bei sonstiger Exekution zu ersetzen. Die Entrichtung hat auf das Konto des Amtes der Tiroler Landesregierung bei der Landeshypothekenbank Tirol AG, Bankleitzahl 57000, Kontonummer 200 001 000, unter Angabe der gegenständlichen Aktenzahl mittels des beiliegenden Erlagscheines zu erfolgen. Die Zahlung muss bar und abzugsfrei in der oben genannten Höhe erfolgen, sodass die Behörde über den vollen Betrag verfügen kann.

Im Hinblick auf § 44a Z 1 VStG wird die als erwiesen angenommene Tat dahingehend präzisiert, dass ihr folgender Teilsatz angefügt wird:

"... betrug, obwohl ein Abstand von mindestens 17 m (0,55 Sekundenabstand) einzuhalten gewesen wäre."

Text

Mit dem bekämpften Straferkenntnis wurde dem Berufungswerber spruchgemäß Folgendes zur Last gelegt:

"Sie haben am 29.02.2000 um 11.12 Uhr auf der Inntalautobahn A 12, im Gemeindegebiet von Buch, bei km 44,6 in Fahrtrichtung Westen den Kombinationskraftwagen, Kennzeichen XY, gelenkt

1. und beim Hintereinanderfahren zum nächsten vor Ihnen fahrenden Fahrzeug nicht einen solchen Abstand eingehalten, der es Ihnen ermöglicht hätte, Ihr Fahrzeug anzuhalten, auch wenn das vordere Fahrzeug plötzlich abgebremst wird, zumal der Abstand unter Einhaltung einer Geschwindigkeit von ca 113 km/h lediglich ca 9 m betrug."

Der Berufungswerber habe dadurch die Rechtsvorschrift des § 18 Abs 1 StVO verletzt, weshalb über ihn gemäß § 99 Abs 3 lit a StVO eine Geldstrafe in der Höhe von S 3.000,00 (Ersatzarrest 3 Tage) verhängt wurde.

In der rechtzeitig gegen dieses Straferkenntnis erhobenen Berufung wurde Folgendes ausgeführt:

"Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurde über den Berufungswerber gemäß § 18 Abs 3 iVm § 99 Abs 3 lit a eine Geldstrafe in Höhe von S 3.000,00 verhängt, da er auf der Inntalautobahn unter Einhaltung einer Geschwindigkeit von ca 113 km/h beim Hintereinanderfahren lediglich einen Tiefenabstand von 9 m zum nächsten Fahrzeug eingehalten habe.

Die erstinstanzliche Behörde betrachtet den im Spruch angeführten Sachverhalt aufgrund des Anzeigeninhaltes (ohne diesen jedoch kundzutun) sowie des durchgeführten Ermittlungsverfahrens ganz einfach als erwiesen und versucht dies damit zu begründen, dass einem geschulten Organ der Straßenaufsicht zugebilligt werden kann, derartige Übertretungen richtig feststellen zu können. Kurzum, der Berufungswerber wird bestraft, weil er halt bestraft wird und man dem geschulten Organ zubilligen muss, richtig strafen zu können.

Ob das geschulte Organ überhaupt die vorgeworfene Übertretung feststellte, wie und mit Hilfe welcher Methode das geschulte Organ die vorgeworfene Übertretung feststellte und worin bzw in Anwendung welcher Messmethoden das Organ geschult ist, bleibt im angefochtenen Bescheid für den Bescheidadressaten folglich im Dunkeln, verfahrenswidrigerweise. Nicht einmal das Beweismittel, die Entscheidungsgrundlage schlechthin, wird in diesem Straferkenntnis erwähnt.

Erst nach lesen der Anzeige ist offenkundig, dass die Entscheidungsgrundlage des Bescheides eine Videoaufzeichnung samt Wegzeitmessung gewesen sein muss, welche weder die entscheidende Behörde selbst gesehen hatte, noch dem Berufungswerber vorgeführt wurde.

Insgesamt dreimal, nämlich mit Schriftsatz vom 29.05.2000, bei der Akteneinsicht am 18.07.2000 und wieder mit Schriftsatz vom 20.07.2000, stellte der Berufungswerber durch seinen Vertreter vergeblich den Antrag, dieses Beweismittel, die Videoaufzeichnung, welches unter Umständen auch geeignet gewesen wäre, die Unschuld des Berufungswerbers zu beweisen, zu sehen. Bei der Akteneinsicht am 18.07.2000 wurde lediglich eine Fotoserie (6 Bilder) vorgelegt, woraus weder der Verkehrsfluss noch die gefahrene Geschwindigkeit der einzelnen Fahrzeuge, noch die Länge der Beobachtungsstrecke nachvollziehbar sind. Damit ist die für die Abstandskontrolle maßgebliche Wegzeitkomponente nicht objektivierbar, diese wurde im Verfahren und folglich im Bescheid allen physikalischen Regeln sowie den Verfahrensvorschriften widersprechend, offensichtlich nicht als entscheidungsrelevant erachtet und blieb unerhoben.

Bei der Akteneinsicht wurde die Vorführung des Videobandes unter Verweis auf die Fotoserie schlicht verweigert, da angeblich im gesamten Gebäude der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck kein Videorecorder vorhanden und es in Österreich ohnehin nicht üblich sei, dass derartige Beweismittel den Beschuldigten vorgeführt werden. Dieses Beweismittel existiert quasi also nicht.

Durch diese Verfahrensweise der Behörde wurde nicht nur das Recht auf Akteneinsicht verletzt, sondern auch das Recht auf Wahrung des Parteiengehörs. Dem Beschuldigten wurde nicht die Möglichkeit geboten, sich über das der Entscheidung stillschweigend zugrunde gelegte Beweismittel zu äußern. Weiters hat die Behörde nicht umfassend ermittelt, da sie ihrer Entscheidung im Stillen ein Beweismittel als Entscheidungsgrundlage unterstellt, welches sie selbst nicht einmal gesehen hat. Die Begründung des Bescheides ist nicht nachvollziehbar, eine Abwägung der Für und Wider sowie die erörternde Darlegung der Beweismittel fehlt.

Das Verfahren ist somit mangelhaft geblieben, der erlassene Bescheid rechtswidrig.

Abgesehen davon ist die Strafbemessung viel zu hoch. Der Berufungswerber ist bisher unbescholten und hätte auch eine bloße Abmahnung des Berufungswerbers ausgereicht, zumal, da nichts anderes bewiesen, von einem äußerst geringen oder gar keinem Verschulden auszugehen ist und die Folgen der Übertretung ohnehin unbedeutend sind."

Daraufhin wurde das Berufungserkenntnis des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol vom 4.7.2001, Zl 2000/12/118-12, erlassen. Dagegen hat der Berufungswerber Verwaltungsgerichtshofbeschwerde erhoben.

Mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 18.11.2003, Zl2001/03/0297-5, wurde dieses Berufungserkenntnis wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben. In den Entscheidungsgründen führte der Verwaltungsgerichtshof zunächst aus, dass die Beweiswürdigung des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol im Zusammenhang mit der Feststellung, dass der Berufungswerber auch der Lenker gewesen ist, nicht zu beanstanden ist. Weiters führte er folgendes aus:

?Der Beschwerdeführer meint weiters, das gegenständliche Messsystem sei auch im Rahmen allgemeiner Überlegungen zu § 46 AVG zur Sachverhaltsermittlung ungeeignet und nicht zweckdienlich. Das Ergebnis des Messvorgangs hänge von zahlreichen ausschließlich subjektiven Entscheidungen des am Messpult tätigen Straßenaufsichtsorgans ab. Es seien weder die Ansatzpunkte der konkreten Messung am Vorder- und Täterfahrzeug bekannt oder nachvollziehbar, noch sei nach Abbau des Messsystems vor Ort je rekonstruierbar, an welchem Punkt innerhalb des Messintervalls (50 m bis 150 m vor der Autobahnbrücke) der die Messung vornehmende Beamte die erste bzw zweite Messung vorgenommen habe. Eine Überprüfung auf Ordnungsgemäßheit der Vorgangsweise oder die sonstige Rechtmäßigkeit zu einem späteren Zeitpunkt sei nicht mehr möglich. So seien auch sämtliche auf diese Daten gestützten weiteren Beweise und deren Ergebnisse zwangsläufig als falsch zu beurteilen. Dies treffe insbesondere auf das vorgelegte Amtssachverständigengutachten zur Frage der Geschwindigkeit, des Abstandes sowie der erforderlichen Mindestabstände zu. Die sachverständig gezogenen Schlüsse aus falschen Daten könnten keinesfalls ein richtiges und einem Verwaltungsstrafverfahren zu Grunde zu legendes Ergebnis zeitigen. Abgesehen davon scheine der Sachverständige von der vorliegenden Messmethode durch das computer- und videogestützte System keinerlei Ahnung zu haben. So habe er angegeben, die Geschwindigkeit würde durch eine Lasereinrichtung eruiert, ebenfalls sei ihm die Funktionsweise der Daten- und getrennt davon der Kennzeichenkamera weder geläufig noch verständlich. Weiters habe er vermeint, das Gerät verfüge über eine Eichung und die Beamten seien zur Messannahme "geschult und auch befugt". Auch die Angaben der beiden einvernommenen Zeugen hätten ergeben, dass die Messung auf rein subjektiven Entscheidungen der Messbeamten beruhe, nicht rekonstruierbar sei und eine Eichung der Geräte nicht vorgelegen sei.

Dieses Vorbringen ist im Ergebnis zielführend. Zunächst ist festzustellen, dass sich weder der Beschwerde noch dem angefochtenen Bescheid im Zusammenhang mit den vorgelegten Verwaltungsakten ein Anhaltspunkt dafür entnehmen

lässt, das in Rede stehende Gerät sei mit einem Stempel für eine EWG-Ersteichung bzw mit einem Zeichen für die EWG-Bauartzulassung im Sinne der Richtlinie 71/316/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend gemeinsame Vorschriften über Messgeräte sowie über Mess- und Prüfverfahren versehen worden, weshalb sich der Verwaltungsgerichtshof mit diesem Fragenkreis nicht weiter auseinander zu setzen brauchte.

Ausgehend davon hätte die belangte Behörde an Hand der von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig beizuschaffenden Unterlagen über die Zulassung des Gerätes oder einer vom Hersteller einzuholenden detaillierten Beschreibung sowie der Bedienungsanleitung des Gerätes unter Beziehung eines Sachverständigen aus dem Fach der Messtechnik die Tauglichkeit des Gerätes zur verlässlichen Abstandsmessung untersuchen müssen. Im Falle der Bejahung seiner Tauglichkeit hätte geprüft werden müssen, ob das Gerät im Beschwerdefall von den mit der Messung befassten Sicherheitsorganen entsprechend der Betriebsanleitung bedient wurde. Erst auf der Grundlage dieser weiteren Ermittlungen hätte die Verlässlichkeit der im Beschwerdefall vorgenommenen Abstandsmessung abschließend beurteilt werden können.?

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol hat erwogen:

Beweis aufgenommen wurde durch die Einvernahme des Berufungswerbers, weiters der Zeugen Rev. Insp. G. K. und Rev. Insp. A. D., weiters durch Erstellen eines Gutachtens eines Amtssachverständigen (Kraftfahrzeug-Sachverständiger beim Amt der Tiroler Landesregierung) sowie durch Einholung einer Stellungnahme des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen und durch Verlesen der Akten des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol und der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck sowie weiters durch Erstellung eines messtechnischen Gutachtens.

Danach steht jener Sachverhalt als erwiesen fest, den die belangte Behörde ihrem Strafverfahren zugrunde gelegt und im Spruch des bekämpften Straferkenntnisses - unter Berücksichtigung der durch dieses Berufungserkenntnis vorgenommenen Präzisierungen - umschrieben hat.

Der Berufungswerber gab Folgendes zu Protokoll:

"Wenn mir das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck vom 25.07.2000, Zahl VST-156368/00, vorgehalten wird, so gebe ich dazu Folgendes an:

Ich habe die mir zur Last gelegte Verwaltungsübertretung nicht begangen. Wenn mir die im Akt vorgelegten ausgewerteten Bilder vorgehalten werden, so gebe ich dazu an, dass ich der Fahrer nicht bin. Ich kann heute beim besten Willen nicht mehr sagen, wo ich an diesem Tag zur Tatzeit gewesen bin. Mit dem Auto fährt meine Frau, mein Sohn und ich habe auch noch zwei Mitarbeiter. Wenn ich gefragt werde, ob ich auf dem Foto einen meiner Mitarbeiter erkenne, so gebe ich dazu an, dass die Fotos zu undeutlich sind, als dass ich eine Person darauf eindeutig identifizieren könnte.

Vom Rechnungsbuch her habe ich Aufzeichnungen, wo ich an diesem Tag gewesen bin. Ich war in Schwaz auf den Wiesenhöfen bei Aldrans, Tulfes und in Innsbruck.

Ich bin auf der tatgegenständlichen Strecke nicht gefahren."

Der Zeuge Rev. Insp. A. D. gab Folgendes zu Protokoll:

"Ich habe in der gegenständlichen Angelegenheit die Anzeige verfasst.

Ich kann mich an den gegenständlichen Vorfall nicht mehr erinnern.

Wenn ich zum Ablauf der Messung befragt werde, so gebe ich dazu Folgendes an:

Grundsätzlich ist es so, dass man für die Messung eine Autobahnbrücke hennimmt. Im gegenständlichen Fall handelt es sich um die Autobahnbrücke im Gemeindegebiet von Buch, wir nennen sie die Stanzer Autobahnbrücke. Es ist bei allen Brücken so, dass man mindestens 500 bis 700 m einsehen können muss. Wir haben dann den Nullpunkt so bestimmt, dass wir von der Brücke die Lotrechte hinunter auf die Fahrbahn genommen haben. Diese Fixierung erfolgt mit einem Lot am Pannenstreifen. Von dort aus misst man dann mit einem Maßband eine Entfernung von 50m, in diesem Fall in Richtung Jenbach. Das ist dann der Beginn der Messstrecke. Die Messstrecke wird dann wiederum in zwei Felder à 50 m in Richtung Jenbach unterteilt. Ich habe dann also drei Markierungen, welche ich links am Pannenstreifen anlege. Ich messe dann von jedem Punkt im rechten Winkel auf den Mittelstreifen herüber. Diese drei Punkte werden wiederum markiert. Ich installiere dann die Tatkamera so, dass ich diese sechs Punkte im Visier habe. Wie der Winkel ist, ist vollkommen gleichgültig, es müssen lediglich diese sechs Punkte im Sichtfeld sein. Es erfolgt dann im Fahrzeug ein Hochstarten des Computers und der Videos. In weiterer Folge erfolgt dann über ein Rasterboard, das ist eine Maus und das heißt DC-Titzer. Ich klicke dann die sechs Punkte am Bildschirm an und markiere sie somit. Das Messfeld ist zentimetergenau eingemessen. Bei den Punkten handelt es sich um fix installierte Punkte, welche am Boden markiert sind. Diese bleiben immer gleich. Getrennt von der Tatkamera werden links und rechts je eine Lenkerkamera aufgestellt. Ich kann nicht sagen, in welcher Entfernung die Kameras zueinander stehen, denn diese Situierung ist unterschiedlich, es hängt zB vom Winkel udgl. ab. Die linke Lenkerkamera ist für LKW? s und die rechte für die Überholspur, also für die PKW? s. Es muss dabei immer darauf Bedacht genommen werden, dass man einen schrägen Winkel einnimmt, denn sonst kommt man nicht auf das Tatfahrzeug mit seinem Kennzeichen. Ich kann in unserem Bedienungs-PKW wahlweise umschalten auf LKW und PKW. Ich sehe das jeweils am Bildschirm. Mit der Tatkamera beobachte ich den Verkehr, denn ich sehe den Verkehr ja nicht. Sehe ich zB, dass auf der Überholspur keine PKW? s sind und es kommt aber ein ganzer Schwarm LKW? s daher, die relativ dicht aufeinander fahren, schalte ich auf die LKW um. Ich lasse dann diese LKW? s durchfahren, und zwar durch das gesamte Messfeld und danach wird das Video gestoppt. Ich lasse dann die LKW? s auf meinem Videoband wiederum retour fahren, und zwar wiederum aus dem Messfeld hinaus, und dann wird wiederum angehalten. Ich lasse dann die LKW? s wiederum in das Messfeld hereinfahren. Dann halte ich sie am Beginn des Messfeldes, also innerhalb der 100m, an. Sobald ich alles eingemessen habe, habe ich kein Messkreuz, sondern einen Messbalken, der läuft dann quer über die Fahrbahn. Grundsätzlich möchte ich an dieser Stelle auch ausführen, dass wir immer die Messung zu zweit vornehmen. Man kann aber im Nachhinein nicht mehr sagen, wer zB den DC- Titzer bedient hat. Es ist nämlich so, dass einer den Computer bedient und rechts der bedient den DC-Titzer und das Videoband. Der am Computer muss die Daten eingeben und die Kameras umschalten. Bei den Daten werden eingegeben das Kennzeichen, die Nationalität, Messbeamter usw. Der Bildschirm befindet sich zwischen den beiden Beamten und es kann ihn jeder einsehen. Die Daten werden von der Lenkerkamera eingegeben. In diesem Fall von der linken Kamera, der LKW-Kamera. Es werden die LKW? s am Beginn des Messfeldes markiert und man lässt sie dann zum Ende des Messfeldes fahren. Dort werden sie nochmals markiert. Dadurch hat dann der Computer seine Angaben, die er zur Auswertung braucht. Normalerweise geht man vom hinteren LKW aus und dort nimmt man den Schattenriss am Boden, weil das das Markanteste ist und dann fahre ich vor und nehme den Schattenriss vom vorderen LKW und markiere den. Und dann ziehe ich noch bei den LKW? s die Fahrzeulgänge ab, das heißt ich markiere vom vorderen LKW die letzte Achse. Dort ist natürlich eine große Toleranz gegeben.

Die Messung erfolgt immer mit der Tatkamera. Die Identifizierung erfolgt mit der Lenkerkamera. Mit der rechten Lenkerkamera werden die PKW? s auf der Überholspur erfasst. Mit der Tatkamera kann ich einen PKW, den ich beobachte, insofern fixieren, ob er permanent auf das Vorderfahrzeug knapp auffährt. Man sieht auf der Fotoserie, die

den gegenständlichen Fall betrifft, genau, dass der gegenständliche Kombi auf seinem Vordermann oben pickt. Daher wurde er durch das gesamte Messfeld hindurch gefahren gelassen. Dann wurde das Video gestoppt. Es wurden dann wiederum beide Fahrzeuge zurückgespult, dann werden sie wiederum langsam, das heißt in Zeitlupe in das Messfeld hereingefahren gelassen. Sobald sie innerhalb der 100m sind, werden sie angehalten. Dann wird zuerst das hintere Fahrzeuge mit einem Messbalken markiert, dann wird das vordere Fahrzeug markiert. Ich weiß heute nicht mehr, wo ich das hintere Fahrzeug markiert habe. Ich nehme an, es war der Schattenriss. Wobei ich aber anführe, dass immer beide Fahrzeuge am gleichen Punkt markiert werden. Das heißt, dass kann die Stoßstange gewesen sein, dass kann der Schattenrisse gewesen sein usgl. Es ist egal, was man hennimmt, aber es müssen immer beide gleich gemessen werden. Bei der Messung von PKW? s wird die Fahrzeuglänge des Vorderfahrzeuges manuell nicht abgezogen. Es handelt sich dabei nämlich um eine große Toleranz. Wenn ich gesagt habe, dass wir immer die gleichen Bezugspunkte nehmen, so möchte ich dazu anführen, dass dabei auf die Unterschiedlichkeit bei den einzelnen Fahrzeugtypen nicht eingegangen wird. Dies spielt bei der Berechnung in dieser Messung keine Rolle. Am Ende des Messfeldes werden dann beide PKW? s wiederum markiert. Dann lasse ich das wieder weiterlaufen, ich lasse das Fahrzeug hinauslaufen und dann stoppe ich wieder. Somit sind diese Fahrzeuge gespeichert. Dieses entsprechende Band wird dann von uns beschriftet, und zwar mit Datum usgl. Dann wird das entsprechende Band archiviert.

Zum Beweise dafür lege ich die von mir gemachten Fotos im Original vor. Auf diesen ist der Fahrer zu erkennen.

Die Fotos werden als Beilage A) dem Protokoll angefügt.

Weiters lege ich eine Kopie der Videobandaufnahme vor.

Diese Videobandaufnahme wird als Beilage B) dem Protokoll angefügt.

Die Fotos, die in der Anzeige angefügt worden sind, werden bei uns im Bus ausgefertigt. Im Bus befindet sich eine so genannte Videoprintanlage. Es gibt keine fixe zeitliche Begrenzung, wann die Fotos ausgedrückt werden. Die Fotos werden nach Bedarf ausgedruckt.

Für das gegenständliche Gerät gibt es meines Wissens nach keinen Eichschein, zumindest keinen österreichischen. Messprotokoll gibt es nicht, ich verweise diesbezüglich auf das Videoband. Die Einschulung erfolgte durch den Kollegen M., der diese Messung für ganz Österreich entwickelt hat. Kollege M. hat nicht nur mich, sondern auch noch einige andere Kollegen eingeschult. Wir wurden auf diese Messungen laufend eingeschult, denn so hatten wir zB zuerst nur zwei Kameras, und zwar nur für PKW? s, und nun haben wir auch eine dritte Kamera auch noch für LKW? s hinzubekommen. In jedem Fall wurden wir eingeschult. Zum Tatzeitpunkt war ich eingeschult. Eine positive Bestätigung über die Einschulung gibt es nicht. Die Einteilung zu diesen Messung erfolgt durch unseren Chef. Es gibt auch ein eigenes Band für die Lenkerkamera. Die vorliegenden Fotos sind von der Lenkerkamera. Die Tatkamera ist ausschlaggebend für die Messung und die Lenkerkamera dient nur für die Identifizierung."

Der Zeuge Rev. Insp. G. K. gab Folgendes zu Protokoll:

"Die gegenständliche Messung habe ich zusammen mit meinem Kollegen Donau gemacht. Ich kann mich aber an den gegenständlichen Messvorgang nicht mehr erinnern. Zu den grundsätzlichen Vorgängen bei derartigen Messungen gebe ich Folgendes an:

Bei derartigen Messungen sind wir immer zu zweit, denn eine derartige Messung kann alleine nicht durchgeführt

werden. Die Kameras müssen ja auf einer Brücke über der Autobahn aufgestellt und justiert werden. Es muss also ein Beamter die Kameras bedienen und der andere sitzt im Fahrzeug bei der Steuereinheit. Bei der Auswertung ist man auch immer zu weit, denn einer wertet aus und der andere bedient den Computer.

Grundsätzlich ist zu sagen, dass wir uns in Tirol auf Autobahnbrücken Messstellen vorbereitet haben. Für die Vorbereitung der Messung haben wir auf der Autobahn Messpunkte festgelegt, die genau mit dem Maßband eingemessen und markiert werden. Sie sind sichtbar markiert. Auf der Autobahnbrücke werden dann drei Kameras aufgebaut, eine Kamera benennen wir die Tatkamera, die den ganzen ankommenden Verkehr aufnimmt und auch die Messstrecke zur Gänze im Bild hat. Die zweite und die dritte Kamera sind jeweils die Kameras, die das Fahrzeug identifizieren. Eine Kamera ist auf den ersten, eine ist auf den zweiten Fahrstreifen gerichtet. Wenn die Kameras so eingestellt sind, dass es ein scharfes Bild gibt und dass die Messpunkte passen, dann wird die Aufnahme gestartet. Im Fahrzeug befinden sich zwei Videorecorder. Die Aufnahmen der Tatkamera werden ununterbrochen aufgenommen. Die Kennzeichenkameras können wir von Hand umschalten auf den jeweiligen Fahrstreifen. Wir haben also zwei Videorecorder und drei Kameras, daher muss eine Umschaltung erfolgen. Die Umschaltung erfolgt nur bei der Kennzeichenkamera. Wir sitzen im Fahrzeug nebeneinander, wir haben vor uns den Bedienteil und in der Mitte den Monitor mit den laufenden Aufnahmen. Dort wird der ankommende Verkehr beobachtet. Zugleich wird dieser Verkehr auch aufgenommen. Wenn wir jetzt optisch feststellen, dass eine mögliche Übertretung vorgelegen sein könnte, also dass ein zu geringer Abstand zum Vordermann vorliegen könnte, dann wird die Aufnahme gestoppt, es wird zurückgefahren. Wenn zurückgefahren ist, wird das Fahrzeugbild mit dem Kennzeichen ausgedrückt und dann wiederum umgeschaltet auf die Tatkamera und im vorgegebenen Messbereich das Fahrzeug zweimal eingemessen, und zwar im Verhältnis zum Vorderfahrzeug. Die Messstrecke ist auf 100m festgelegt. Vor dem Beginn der Messung wird diese Messstrecke in das Programm eingegeben. Damit weiß unser Programm, jetzt haben wir Einsatz und jetzt läuft es. Wenn wir das eingegeben haben, haben wir die Messlinie und die Messlinie

zeigt uns, beim Nullpunkt 0m, bei 50m - 50m und beim 100m-Punkt 100m. Das ist die bekannte Wegstrecke. Im Verhältnis Weg zur Zeit wird innerhalb dieser 100m-Strecke dann im Verhältnis Weg/Zeit der Abstand zum Vordermann festgesetzt. Wir müssen nur die 100m eingeben, die bekannt sind, die Berechnung führt ausschließlich der Computer durch. Wichtig ist, dass man bei den Messungen vorne und hinten immer den gleichen Ansatzpunkt hat. Man nimmt zB den Reifenansatz auf der Straße, weil es sich hierbei um eine scharfe Markierung handelt. Es wird also beim hinteren Fahrzeug der Reifenansatz und beim vorderen Fahrzeug der Reifenansatz hergenommen. Dies muss immer gleich sein. Bei der gegenständlichen Messung ist nicht mehr feststellbar, von welchem Messpunkt man ausgegangen ist. Das kann man im Nachhinein nicht mehr sagen. Nur nimmt man immer einen scharfen Messpunkt und die Bedingung ist, dass man immer den gleichen Messpunkt nimmt. Wenn ich zweimal auf den Reifen fahre, habe ich das gleiche Ergebnis, also ob ich zweimal auf die Stoßstange fahre. Eine unterschiedliche Fixierung, wie zB dass man beim einen Fahrzeug auf die Reifen misst und beim anderen Fahrzeug auf die Stoßstange, gibt es nicht. Es werden immer zwei gleiche Messpunkte hergenommen. Bei der Messung wähle ich dann subjektiv jenen Punkt aus, der mir als der schärfste erscheint. Für den Messvorgang an sich gibt es keine Empfehlung dahingehend, dass man einen bestimmten Messpunkt hennimmt, wie zB man sollte nur die Reifen hernehmen oder nur die Stoßstangen. Die Empfehlung lautet nur dahingehend, dass man einen scharfen Messpunkt hernehmen soll und beidemale den gleichen, das heißt beide Messpunkte sollen ident sein. Die Messung erfolgt einmal am Anfang der Messstrecke und einmal am Ende der Messstrecke. Wie der Computer dann den Abstand rechnet, weiß ich nicht. Zwischen den beiden Messungen gibt es keine zusätzlichen Messungen. Für das Programm sind nur diese beiden Messungen am Anfang und am Ende der Messstrecke erforderlich. Dabei ist noch zu beachten, dass

die Messstrecke nicht zu kurz sein darf. Innerhalb der Messstrecke mache ich die beiden Messungen. Es ist im Nachhinein nicht mehr nachvollziehbar, wo innerhalb dieser Messstrecke die beiden Messungen erfolgt sind. Die Geschwindigkeit wird so gemessen, dass man vom Verhältnis Weg/Zeit ausgeht. Bekannt sind die beiden Zeitpunkte auf hundertstel Sekunden genau, an denen die Messung erfolgt. Es ergibt dann eine Differenzzeit und diese Differenzzeit wird nunmehr im Verhältnis gesetzt zur zurückgelegten Strecke. Aus den von mir angenommenen Ansatzpunkten ergibt sich dann der Abstand. Die Zeit läuft ja über die Computersystemzeit.

Für dieses Gerät gibt es keinen Eichschein. Das Gerät wird aber gewartet, das macht bei uns ein Beamter. Ich bin am Gerät eingeschult worden, und zwar vom Kollegen M. Eine Schulungsbestätigung oder dergleichen gibt es nicht, es gibt auch keine Bestätigung darüber, dass ich das Gerät bedienen kann. In Tirol gibt es ein derartiges Gerät. Dieses Gerät haben nur wir in Zirl."

Der Amtssachverständige aus dem Bereich der Kraftfahrtechnik erstellte folgendes schriftliches Gutachten:

"1.0 Auftragserteilung

Am 28. August 2000 erhielt ich den Auftrag, ein Gutachten in der gegenständlichen Angelegenheit zu erstellen und insbesondere auf die Ausführungen in der Berufung einzugehen.

2.0 Befund

Am 29. Februar 2000 fuhr der Lenker R. H. M. mit dem Fahrzeug, Kennzeichen XY, auf der A 12 Inntalautobahn bei km 44,6 im Gemeindegebiet von Buch in Fahrtrichtung Westen, wobei er den erforderlichen Sicherheitsabstand zu seinem Vorderfahrzeug nicht einhielt. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h wurde ein Abstand von 9 m eingehalten. Dies entspricht einer tatsächlichen Reaktionszeit von 0,3 sec. Dieser Vorfall wurde mit 2 Videokameras und einem Videorecorder aufgezeichnet. Die Messkamera ermöglicht die Beobachtung des ankommenden Verkehrs auf einer Entfernung von ca 500 m und erfasst jeden Abschnitt der Fahrbahn, auf dem die Fahrzeuge die markierte Wegstrecke zurücklegen.

Im Strafakt liegen 6 Lichtbilder über diese Abstandsmessung vor.

3.0 Gutachten

Das Fahrzeug mit dem beschuldigten Lenker wurde über eine Gesamtstrecke von ca 450 - 500 m beobachtet und auch gefilmt. Auf diesen Lichtbildern ist klar erkennbar, dass ein sehr geringer Sicherheitsabstand zum Vorderfahrzeug eingehalten wurde. Dieser geringe Sicherheitsabstand zum Vorderfahrzeug ist über eine Strecke von zumindest 300m dokumentiert.

Es kann somit ausgeschlossen werden, dass das Vorderfahrzeug unmittelbar vor der Messung vom rechten auf den linken Fahrstreifen überwechselte. Weiters ist der Winkel zwischen Objekt und Messkamera sehr wohl bekannt. Es darf auf die bundesamtliche Eichung des Gerätes hingewiesen werden. Die Messmethode als solches ist also anerkannt und nicht zu bemängeln.

Bei einer Geschwindigkeit von 113km/h wäre der Mindestabstand ca

25m. Die Gefährlichkeit nimmt bei verminderter Abstand zu. Der Abstand von 0,55 sec. sollte nicht mehr unterschritten werden, die Gefährlichkeit bei einer Bremsung des Vorderfahrzeuges nimmt unter diesem Abstand rasant zu.

Der Abstand von 0,3 sec. zum Vorderfahrzeug ist gefährlich und kann auf der Autobahn nicht toleriert werden, bei Bremsmanövern des Vorderfahrzeuges kann es hier zu äußerst gefährlichen Situationen kommen."

Dieses Gutachten hat der Amtssachverständige in der mündlichen Verhandlung am 13.11.2000 wie folgt ergänzt:

"Ich habe bereits ein Gutachten erstellt, das im Akt erliegt, auf das ich hinweise.

Dieses Gutachten wird wie folgt ergänzt:

Bei einer Geschwindigkeit von 113 km/h wäre ein 1-Sekunden-Abstand von 31,4 m erforderlich gewesen. Bei einem Abstand von 0,8-Sekunden wäre ein Abstand von 25 m notwendig gewesen. Der 0,3-Sekunden-Abstand ist ein wesentlich zu geringer Abstand. Wenn das Vorderfahrzeug unvermutet gebremst hätte, wäre es mit höchster Wahrscheinlichkeit zu einem Auffahrunfall gekommen. Die strafbare Grenze von 0,55-Sekunden ist mit 0,3-Sekunden wesentlich unterschritten.

Der Vertreter des Berufungswerbers hat folgende Fragen an den Amtssachverständigen:

Im Gutachten muss es auf Seite 1 bei Befund heißen 113 km/h. Die Befundaufnahme erfolgte über den UVS- Akt. Ich habe den Film nicht gesehen. Ich habe mich auf die Lichtbilder, die im Akt des UVS enthalten sind, gestützt. Im gegenständlichen Fall ist offensichtlich eine Fern- und eine Nahkamera vorhanden gewesen. Es wurde darüber die Aufnahme gemacht, sodass das Fahrverhalten über 400 m überprüft werden kann. Ich weiß aber nicht, von welcher Videokamera die Lichtbilder sind. Die Geschwindigkeit wird gemessen. Die Geschwindigkeit wird also über die Lichtbilder nicht ausgewertet. Ausgewertet wird aus den Lichtbildern bzw aus dem Videofilm der Abstand. Ich habe den Abstand nicht nachgemessen. Der Abstand wird auf dem Videobildschirm händisch mittels Rastern herausgemessen. Der Gendarmeriebeamte ist für diese Tätigkeit besonders geschult und auch befugt, dieses zu tun. Für mich sind das Wesentliche die Lichtbilder. Sie sind ein Ersatz für den Videofilm. Darum werden auch jedes mal 5 Fotos ausgedruckt. Eine Kamera filmt den unteren Bereich. Es muss ja das Kennzeichen herausgefilmt werden bzw festgestellt werden. Eine Kamera filmt den Ablauf über zumindest

400m. Nach meinem Wissen ist eine Eichung vorhanden. Es handelt sich um deutsche Geräte. Die Geschwindigkeit wird im herkömmlichen Sinne gemessen, und zwar mit einem Lasermessgerät. Der Winkel zwischen der Autobahnbrücke und den gemessenen Fahrzeugen, es sind ja zwei, ist messtechnisch sicher bekannt, mir aber nicht. Gemessen wird ja von der Brücke herab. Es ist auch bekannt, dass je schräger das Fahrzeug gemessen wird, und zwar mit der Laserpistole, desto geringerer wird die Geschwindigkeit, denn der Kosinus phi wirkt zu Gunsten des gemessenen Fahrzeuges. Dieser Messvorgang ist aber in der Betriebsvorschrift des Lasermessgerätes nachzulesen und es mag vom Sachverständigen sehr wohl angenommen werden, dass die Messung als solches entsprechend diesen Richtlinien vorgenommen wurde. Es entzieht sich meiner Kenntnis, wie messtechnisch diese zwei Kameras im Bezug auf die Geschwindigkeit und den Messwinkel kooperieren bzw harmonisieren. Wenn der Messvorgang als solches in Frage gestellt wird, wird auf die Bedienungsrichtlinien verwiesen, insbesondere auf diese deutsche Zulassung des Messgerätes. Ich möchte sachverständlich ausschließen, dass bei der vorgenommenen Messung diese Messwerte falsch sind. Mein Gutachten basiert auf den Angaben der Exekutive. Hinsichtlich der Geschwindigkeitsmessung und der Abstandsmessung, aber auch hinsichtlich des Spurwechsels. Meines Erachtens sind die vorliegenden Fotos für die Beurteilung ausreichend."

Das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen gab folgende Stellungnahme ab:

"Solange mit dem im gegenständlichen Fall verwendeten Messgerät nur Verstöße gegen das Einhalten eines zeitlichen Mindestabstandes zur Anzeige gebracht werden, unterliegt es nicht der Eichpflicht. Da aus diesem Grund auch kein Prüfverfahren zur Zulassung zur Eichung durchgeführt wurde, ist dieses Gerät dem Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV) nicht ausreichend bekannt, um eine Stellungnahme zur ordnungsgemäßen Durchführung der beeinspruchten Messung abzugeben.

Hinsichtlich der grundsätzlichen Eignung des verwendeten Gerätes der Bauart VIDIT VKS sei angemerkt, dass eine

Zulassung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig zwar rechtlich keinen Ersatz für eine inländische Zulassung darstellt, technisch jedoch durchaus als "Eignungsnachweis" für ein in Österreich nicht eichpflichtiges Messgerät gelten kann.

Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass einerseits eine Eichpflicht in Österreich nicht gegeben ist, wenn ein zeitlicher Abstand gemessen wird und andererseits bei einer Vorgangsweise nach der Bedienungsanleitung in Zusammenhang mit einer PTB-Zulassung durchaus eine ordnungsgemäße Messung vermutet werden kann."

Vorerst war zu prüfen, ob es den Tatsachen entspricht, dass im gegenständlichen Fall der Berufungswerber als Täter in Frage kommt. Erstmals in der mündlichen Verhandlung vom 13.11.2000 brachte der Vertreter des Berufungswerbers vor, dass der Berufungswerber überhaupt nicht der Lenker gewesen sei, dazu lägen bis dato keinerlei Beweisergebnisse vor. In der mündlichen Verhandlung vom 05.12.2000 wurde der Berufungswerber zum Sachverhalt vernommen, wobei er bestritt, der Fahrer gewesen zu sein. Aus den vorgelegten Bildern ergäbe sich nämlich der Eindruck, dass der Fahrer ein etwas rundliches Gesicht hat, während der Berufungswerber, der vor dem Verhandlungsleiter sitzt, ein eher etwas längliches Gesicht hat. Außerdem erscheint die Statur des Lenkers viel massiger als die des Berufungswerbers. Der Rechtsvertreter des Berufungswerbers gab bekannt, dass er kein Foto des Berufungswerbers vorlegen möchte. Er regte an, beim Landesgendarmeriekommando in Zirl eine bessere Auswertung der Fotos zu versuchen. Der Berufungswerber selbst erklärte sich dann ohne weiteres bereit, im Amt zu erscheinen und sich mit den Ergebnissen vergleichen zu lassen. Es wurden daraufhin die Fotos durch die Kriminalpolizei in Innsbruck ausgewertet. Sie liegen dem Akt als Farbfotos bei. Zur Verhandlung am 06.02.2001 ist der Berufungswerber nicht erschienen, obwohl im Ladungsbescheid ausdrücklich der Hinweis aufgenommen worden ist, dass es notwendig wäre, dass er persönlich zur Verhandlung in das Amt komme. Vergleicht man die im Akt erliegenden Farbfotos, welche als Beilage

A) und B) dem Verhandlungsprotokoll über die Verhandlung vom 06.02.2001 beiliegen, so ergibt sich, dass diese wesentlich deutlicher sind als die im Akt erliegenden Schwarz-Weiß-Fotos. Für den Verhandlungsleiter, der den Berufungswerber in der mündlichen Verhandlung am 05.12.2000 vernommen hat, besteht kein Zweifel, dass aufgrund der nunmehr vorgelegten Farbfotos der Berufungswerber eindeutig als Lenker zu erkennen ist. Bezeichnenderweise ist der Berufungswerber gerade zu dieser Ve

rhandlung, zu der er ausdrücklich persönlich geladen worden ist und aufgefordert wurde, persönlich zu erscheinen, nicht erschienen. Die vom Vertreter des Berufungswerbers aufgestellten Bedenken, wonach die Figur nach wie vor als massig erscheint, das Gericht als rundlich und dass nach seinem Eindruck diese Person sogar einen Bart trage, teilt der Verhandlungsleiter nicht.

Dass der Berufungswerber auch der Lenker ist, ergibt sich noch aus folgendem Umstand:

In der gegenständlichen Angelegenheit hat das Landesgendarmeriekommando für Tirol, Verkehrsabteilung, die Anzeige vom 04.03.2000, GZ P 1573/00-Do, verfasst. Darin ist angeführt, dass der Lenker nicht angehalten worden ist. Aufgrund dieser Anzeige wurde gegen den Berufungswerber, da er als Zulassungsbesitzer aufschien, seitens der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck die Strafverfügung vom 11.05.2000, Zahl 156368/00, erlassen. Diese Strafverfügung wurde rechtzeitig beeinsprucht. Im Schriftsatz vom 29.05.2000 wurde ausgeführt, dass den zu geringen Abstand sich der Beschuldigte nur damit erklären kann, dass eben der Vordermann unmittelbar vor ihm vom rechten auf den linken Fahrstreifen gewechselt ist und dadurch dem Beschuldigten das Einhalten des Sicherheitsabstandes vorübergehend - zur Zeit der Messung - unmöglich machte. In der Stellungnahme vom 20.07.2000 wurde ausgeführt, dass anhand der im Akt erliegenden Fotos nicht beweisbar ist, dass der vom Beschuldigten eingehaltene Sicherheitsabstand zum Vordermann zu gering gewesen sein soll. Auch in der Berufung wurde nicht vorgebracht, dass der Berufungswerber nicht zugleich der Lenker gewesen sei. Das Vorbringen, der Berufungswerber wäre nicht der Lenker gewesen, wurde erstmals in der mündlichen Verhandlung am 13.11.2000 gestellt. Es ist daher unglaublich.

Dies ergibt sich insbesonders aus der Verantwortung in der mündlichen Verhandlung vom 06.02.2001, in der dem Vertreter des Berufungswerbers der Schriftsatz vom 29.05.2000 vorgehalten worden ist. Dazu wurde nämlich Folgendes ausgeführt:

"Diese Formulierung erfolgte aufgrund einer Informationsaufnahme, in welcher der Beschuldigte erklärt hatte, er könne sich an einen Vorfall wie den gegenständlichen überhaupt nicht erinnern. Dabei war ein genaues Datum nicht nachgefragt worden. Er erklärte dem Beschuldigtenvertreter damals lediglich, wenn es ein derartiges Vorkommnis gegeben habe, wenn er also zu knapp hinter einem Fahrzeug gefahren sein sollte, so könne dies nur deshalb gewesen sein, weil dieses Fahrzeug unmittelbar vor ihm gewechselt hätte. Er könne sich jedenfalls nicht erinnern, dass er irgendwann eine Fahrweise gesetzt hat, wie sie ihm in der Strafverfügung vorgehalten worden ist."

Weiters wurde der Berufungswerber gemäß § 103 Abs 2 KFG aufgefordert, den Lenker bekannt zu geben. Er gab als Auskunftspflichtige seine Ehefrau bekannt, diese wiederum ihren Sohn. In der mündlichen Verhandlung vom 03.04.2001 wurde beantragt, Ehefrau und Sohn als Zeugen einzuvernehmen. Mit Schriftsatz vom 03.04.2001, eingelangt am 04.04.2001, wurde auf die Einvernahmen verzichtet. Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol hatte auch keine Veranlassung, die Zeugen von Amts wegen zu laden, da diesen gemäß § 38 VStG ein Entschlagungsrecht zukommt.

Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass das Vorbringen des Berufungswerbers, er wäre nicht der Lenker gewesen, unglaublich ist.

Aufgrund des Gutachtens des Amtssachverständigen ist davon auszugehen, dass mindestens der 0,55-Sekundenabstand, das sind mindestens 17 m, einzuhalten gewesen wären. Diesen Abstand hat der Berufungswerber wesentlich unterschritten.

Hinsichtlich des Messvorganges ist Folgendes auszuführen:

Aufgrund der Ausführungen in der Begründung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 18.11.2003, ZI 2001/03/0297, wurde noch ergänzend ein Gutachten eines messtechnischen Sachverständigen eingeholt. Aus diesem Gutachten ergibt sich folgendes:

?1. ALLGEMEINES

Das gegenständliche Gutachten beschäftigt sich mit dem Vorwurf der Nichteinhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstandes zwischen zwei Kraftfahrzeugen gegen R. H. M.. Neben der Begutachtung der Messung selbst soll auch auf die Ausführungen im Erkenntnis des VwGH vom 18.11.2003, Zahl 2001/03/0297, eingegangen werden.

2. BEFUND

Die gegenständliche Tat wurde mit einem Abstandsmessgerät der Bauart VKS mit der Programmversion 1,8 festgehalten und ausgewertet. Als Ergebnis der Messung wird ein zeitlicher Abstand zwischen zwei Fahrzeugen im fließenden Verkehr ausgegeben. Durch diesen Umstand unterliegt dieses Gerät nicht der Eichpflicht, da Zeitmessgeräte im Maß- und Eichgesetz (MEG) nicht unter den eichpflichtigen Messgeräten angeführt sind.

Da die Exekutive ein Interesse daran hat, auch Überschreitungen von verordneten Höchstgeschwindigkeiten mit Geräten der Bauart VKS anzuseigen, wurde zwischenzeitlich ein Verfahren zur Zulassung zur Eichung (Bauart VKS 3,0) durchgeführt und im Juni 2002 mit Zulassungsbescheid beendet.

Da dem Akt eine Kopie des gegenständlichen Verstoßes beiliegt war es dem Verfasser dieses Gutachtens möglich, den Vorfall mit einer geeichten Anlage der Bauart VKS 3.0 (Ser.Nr A05, geeicht 2002, LGK Tirol) nachzuvollziehen.

3. GUTACHTEN

Die Ermittlung der Geschwindigkeit und des Abstandes zweier Kraftfahrzeuge im fließenden Verkehr geschieht mit Anlagen der Bauart VKS in der Weise, dass der Verkehr auf einem vorher exakt vermessenen und mit Markierungen versehenen Straßenteilstück mittels Videokamera aufgezeichnet und anschließend mittels Computerprogramm ausgewertet wird.

Im Detail sieht das folgendermaßen aus:

Um den Verkehr über eine ausreichende Strecke beobachten zu können und um eine gute Grundlage für die Auswertung zu bekommen, muss der Standort der eigentlichen Tat-Videokamera oberhalb der zu überwachenden Fahrbahn, im Normalfall also auf einer Brücke, liegen. Als Basis für die Berechnungen dienen so genannte Pass- und Kontrollpunkte die auf der Fahrbahn aufgebracht sind. Die Abstände der Punkte zueinander werden einmal in das System eingegeben und bei jeder Aufstellung an diesem Messort abgerufen. Üblicherweise wird der ankommende Verkehr beobachtet.

Neben der Tat-Kamera werden noch zwei Kennzeichen-Kameras benötigt die so justiert sind, dass sie die Kennzeichen der vorbeifahrenden Fahrzeuge gut leserlich erfassen können.

Die drei erwähnten Kameras sind an drei Videorekorder zur Aufzeichnung angeschlossen. Das Signal der Tat-Kamera wird dabei zusätzlich noch über einen Kodierer geführt der an jedes Vollbild (25 pro Sekunde) eine Zeit- bzw Bildzählinformation anhängt. Diese Information wird beim Abspielen von einem Dekodierer entschlüsselt und in das Videobild eingeblendet. Dadurch ist unabhängig von Kamera und Rekorder sichergestellt, dass die für die Geschwindigkeitsmessung notwendige Zeitinformation lückenlos vorhanden ist.

Um die Auswertung eines aufgezeichneten Verstoßes vornehmen zu können, müssen die Pass- und Kontrollpunkte im aktuellen Videobild einmal mit Hilfe eines Fadenkreuzes bestätigt werden. Dadurch wird die Grundlage geschaffen um Punkte auf dem Bildschirm in Punkte auf der Fahrbahn umrechnen zu können. Die Zahlen beim ins Bild eingeblendeten Balken geben somit Meterangaben gemessen vom Nullpunkt der Messstrecke (= erster Passpunkt) an wieder. Gleichzeitig erkennt man auch die fiktive Breite des Balkens auf der Fahrbahnebene.

Man ist nun also in der Lage, durch Hinführen des Balkens zu den Radaufstandspunkten der betreffenden Fahrzeuge den Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen zu ermitteln. Konkret wird das am Beginn und am Ende des durch die Passpunkte begrenzten Messbereiches gemacht. Dabei werden immer die Aufstandspunkte der Vorderräder beider Fahrzeuge herangezogen und danach die Fahrzeulgänge des vorderen Fahrzeuges abgezogen. Der längere der beiden ermittelten Abstände wird als Ergebnis ausgegeben.

Die auftretenden Unsicherheiten im Verfahren - zB entspricht die Breite des Balkens natürlich einer gewissen Strecke auf der Fahrbahn - werden ausschließlich zu Gunsten des hinteren Fahrzeuges berücksichtigt.

Wie aus der Beschreibung des Messverfahrens hervorgeht, werden die Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen aus dem aufgezeichneten Videofilm durchgeführt. Das bedeutet, dass die Messung bei bekannten Messstellendaten jederzeit mit jeder VKS-Anlage durchgeführt werden kann.

Für den konkreten Vorfall wurde dies vom Autor dieses Gutachtens am

19.1.04 bei der Verkehrsabteilungsausßenstelle Imst durchgeführt. Da die dem Akt beiliegende Kopie des gegenständlichen Vorfalls mit einem nicht mehr gebräuchlichen Videorekorder aufgenommen wurde, musste die Aufzeichnung kopiert werden. Dabei wurde das Videosignal über den geeichten Kodierer der Anlage mit der Seriennummer A05 geführt und somit sichergestellt, dass auch die Zeitinformationen zur Geschwindigkeitsberechnung korrekt sind. Anschließend wurde die Auswertung so vorgenommen als wenn der Vorfall mit der betreffenden Anlage aufgenommen worden wäre.

Das Ergebnis der Auswertungen bestätigt eindeutig die in der Anzeige des LGK Tirol festgestellten Werte.

Der Auswertung wurden folgende Daten der Messstelle zugrunde gelegt:

Passpunkte beiderseits bei 0m und bei 100m, Kontrollpunkte beiderseits bei 50m

Das Ergebnis betrug bei 3 Auswertungen jedes Mal 0,31 s Abstand zum Vorderfahrzeug.

Auch wenn die gegenständliche Anlage streng genommen nur für die Messung der Geschwindigkeit geeicht ist, kann doch durch den Umstand, dass dabei naturgemäß die Komponenten geprüft werden, die auch zur Messung des Abstandes herangezogen werden, von einer hohen Beweissicherheit der Messungen ausgegangen werden.

Objektiv belegt ist durch das Videoband auch der Umstand, dass der beschuldigte Lenker nicht durch das vor ihm fahrende Fahrzeug geschnitten wurde sondern er selbst über eine Wegstrecke von zumindest 500m (etwa einsehbarer Bereich) für die Einhaltung des zu geringen Abstandes verantwortlich war.

Es wird hier ausdrücklich festgehalten, dass die Messergebnisse eindeutig dem Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen XY zugeordnet werden können ungeachtet der Tatsache, wer der Lenker gewesen ist.

Zu den Einwendungen des VwGH (Erkenntnis 2001/03/0297) und des Beschuldigten (Bescheidbeschwerde ab S 7):

Auch wenn der Messvorgang tatsächlich von "subjektiven" Entscheidungen des Straßenaufsichtsorgans abhängt ist die Objektivierung der Messung durch das Archivieren des Videobandes gewährleistet. Wie weiter oben beschrieben kann die Messung jederzeit an jeder beliebigen VKS-Anlage nachvollzogen werden.

Die urgierte Zulassung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig liegt diesem Gutachten in Kopie bei. Ebenso beigelegt wird eine Kopie der Bedienungsanleitung für die Version 1.8 mit der die ursprüngliche Auswertung vorgenommen wurde.

4. ZUSAMMENFASSUNG

Durch die mit der gültig geeichten VKS- Anlage mit der Seriennummer A05 vorgenommene Auswertung der Videoaufzeichnung des gegenständlichen Falles (A1 2, Inntalautobahn, ca, km 44,6, Fahrtrichtung Westen, 29.2.2000 um 11: 12 Uhr) steht fest, dass der Lenker des Fahrzeuges mit dem amtlichen Kennzeichen XY zumindest im Messbereich der VKS- Anlage einen zeitlichen Abstand von 0,31 s zum vor ihm fahrenden Fahrzeug eingehalten hat. Es wurden alle Toleranzen und Unsicherheiten zu Gunsten des Lenkers berücksichtigt.?

Diesem Gutachten angeschlossen war der Zulassungsschein der Physikalisch-technischen Bundesanstalt Braunschweig und Berlin hinsichtlich der innerstaatlichen Bauartzulassung Nr 1.63-18.19/94.04/VKS.

Mit dem Ladungsbescheid zur mündlichen Verhandlung im Berufungsverfahren vom 12.2.2004, Zl 2000/12/118-22, wurde dem Berufungswerber auch das Gutachten vom 9.2.2004 übermittelt. Am 27.2.2004 wurde an den Rechtsvertreter der Zulassungsschein samt Anlagen ausgefolgt. Mit Schriftsatz vom 3.3.2004 teilte der Berufungswerber mit, dass er derzeit keinerlei Fragen an den Sachverständigen hat und dementsprechend ein Erscheinen des Sachverständigen nicht erforderlich ist. Aufgrund dessen wurde seitens des Verhandlungsleiters veranlasst, dass der Sachverständige zur Verhandlung am 4.3.2004 nicht anreist und sein Gutachten ergänzt. In dieser Ergänzung führte er folgendes aus:

?1) zu VwGH-Erkenntnis, S. 12, mittlerer Absatz

Eine EWG-Ersteichung oder EWG-Bauartzulassung ist und war an eine Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit gebunden. Eine derartige Verordnung wurde für Messgeräte zur Messung des Abstandes zwischen zwei Fahrzeugen im fließenden Verkehr wie auch für Geschwindigkeitsmessgeräte nicht erlassen.

2) zu VwGH-Erkenntnis, S. 12, letzter Absatz

Auf Grund der Tatsache, dass das gegenständliche Messgerät zum Zeitpunkt des Vorfalls von der PTB in Braunschweig in Deutschland zur Eichung zugelassen war, kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass eine Eignung für ordnungsgemäße Abstandsmessungen gegeben war. Da sich das Messprinzip zur gegenwärtig in Österreich zugelassenen Version VKS 3.0 nicht verändert hat, kann auch die im Jahre 2002 erfolgte Inländische Zulassung Zur Eichung als Beweis für eine Tauglichkeit des Messgerätes herangezogen werden.

Die bei der Einvernahme der Exekutivorgane, die die gegenständliche Messung durchgeführt haben, gemachten Aussagen decken sich im wesentlichen mit den Bestimmungen der Bedienungsanleitung. Es findet sich kein Hinweis darauf, dass die Beamten nicht verstanden hatten, worauf es bei der Messung ankommt oder wie sie durchzuführen ist. Eine weitere Einvernahme erscheint daher aus Sicht des Gutachters nicht notwendig oder zielführend.

3) Zusammenfassung

Durch die Zulassung zur Eichung durch die PTB in Deutschland und die mittlerweile erfolgte Zulassung zur Eichung durch das BEV in Österreich ist sichergestellt, dass Messgeräte der Bauart VKS geeignet sind, den Abstand zwischen zwei Fahrzeugen im fließenden Verkehr mit der für ein Verwaltungsstrafverfahren notwendigen Sicherheit und

Genauigkeit durchzuführen, im konkret vorliegenden Fall wurde das Verfahren entsprechend der Bedienungsanleitung angewandt und kann somit von einer ordnungsgemäßen Messung ausgegangen werden.?

In der mündlichen Verhandlung stellte der Berufungswerber einen umfangreichen Beweisantrag. In diesem wurde folgendes ausgeführt:

?Es wird ergänzend die Einvernahme der beiden Zeugen Inspektor G. K. und Inspektor A. D. beantragt, nämlich zur Bedienung des gegenständlichen Abstandmessgerätes, nachdem die Bedienungsanleitung erst jetzt vorliegt und den Zeugen in der damaligen Einvernahme vom 29.11.2000 derartig konkrete Fragen zur Bedienung des Messgerätes anlässlich der Herstellung des gegenständlichen Tatvideos nicht gestellt werden konnten, wie folgt:

Mit welchen geeichten Längenmessgeräten wurde die Kontrollstrecke eingemessen?

Wie groß war der abgemessene Abstand zwischen den Passpunkten 1 und 4 bzw 2 und 3?

Wurden die in der Bedienungsanleitung bezeichneten Strecken 1 bis 5 vermessen und welche Längen wiesen diese auf?

Wo befand sich der zweite Kontrollpunkt?

Gemäß Bedienungsanleitung ist die Lage der Kontrollpunkte in Richtung der Passpunkte 1 und 2 auszurichten, der Abstand dieser Kontrollpunkte muss mindestens 10 m und darf maximal 100 m betragen - zu welchem Passpunkt war daher nach den eigenen Angaben in 50 m errichtete Kontrollpunkt ausgerichtet?

Wie lang war die Kontrollstrecke?

Mit welchem geeichten Messgerät wurde die Senkrechte zwischen den Strecken 1 und 2 bzw 1 und 5 eingemessen?

Wurde ein Referenzvideo gemäß Bedienungsanleitung hergestellt und kann dieses vorgelegt werden?

Wurde die Aufstellhöhe der Kamera vor Erstellung der eigentlichen Tatvideos festgehalten, in welcher Höhe wurde sie aufgestellt und wurde die Aufstellhöhe in der Folge beibehalten?

Wurde die Eignung der Messstelle überprüft und hat sich durch diese Überprüfung keine größere als 2 Prozentige Abweichung von den ausgewerteten Positionen zu den tatsächlichen Positionen ergeben, indem gemäß Bedienungsanleitung auf der beabsichtigten Auswertungsstrecke ausgehend von der Strecke 1 in 20 m Abständen Referenzpunkte festgelegt wurden und die so festgelegte Referenzstrecke ausgewertet und mit den Originalmaßen verglichen wurde?

Kann diese Auswertung der Referenzstrecke mit den Originalmaßen vorgelegt werden?

Das vorliegende Sachverständigungsgutachten konnte sich nur auf die Auswertung des Tatvideos beziehen und den

eingegebenen Parametern, naturgemäß nicht darauf, ob diese mit den damaligen Originalmaßen übereinstimmen, bzw ob diese Maße richtig gemäß Bedienungsanleitung eingemessen waren, weshalb die ergänzende Einvernahme, dies auch im Hinblick auf die VwGH-Entscheidung notwendig erscheint und dies ausdrücklich beantragt wird.?

Aufgrund der Ausführungen des Sachverständigen in seinem ergänzenden Gutachten wurde den gestellten Beweisanträgen nicht stattgegeben.

Dazu erklärte die Vertreterin des Berufungswerbers wie folgt:

?Die Beweisanträge werden aufrechterhalten, insbesondere deswegen, weil aus den Einvernahmen der beiden Video aufnehmenden Inspektoren sich ergibt, dass ein Kontrollpunkt zumindest nach 50 m des ersten Basispunktes aufgenommen wurde, nach der Bedienungsanleitung dieses Messgerätes jedoch die Kontrollpunkte, die die Kontrollstrecke abmessen, zu den Basispunkten zu Beginn und zu Ende gesetzt werden müssen. Zudem hat einer der Beamten, und zwar Insp. K., in seiner Einvernahme angegeben, dass die Basispunkte links vom Pannenstreifen, am Pannenstreifen und auf der Mittellinie gesetzt worden sind, aus den dem Berufungswerber zur Verfügung stehenden Kopien der Fotos ergibt sich jedoch, dass diese Basispunkte jeweils am Fahrbahnrand eingezeichnet waren. Gemäß der Bedienungsanleitung sind auch für die quer liegenden Strecken Basispunkte Mindest- bzw Höchstabstände vorgeschrieben. Aus dem Akt bzw aus den Einvernahmen ist nicht ersichtlich, welche Abstände hier vorgelegen haben bzw ob diese jeweils eingemessen wurden. Der Sachverständige konnte selbstverständlich nur aus den eingegebenen Daten im Computer für die Erstellung des Tatvideos ausgehen. Ob diese korrekt eingemessen wurden und in der Natur übereinstimmen, steht nach wie vor nicht fest.

Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass nach der Bedienungsanleitung auch ein Referenzvideo zu erstellen ist, um in der Folge die Taten mit den in der Folge aufgenommenen Tatvideos überprüfen zu können. Ob ein derartiges Referenzvideo jedenfalls erstellt wurde, steht nicht fest. Insgesamt kann durch das Gutachten nicht festgeschrieben werden, ob die Bedienungsanleitung eingehalten worden ist und die entsprechenden Maße in der Natur mit geeichten Messgeräten im Zuge der dortigen Voreinmessungen richtig genommen wurden. Auch der VwGH weist in seiner Entscheidung auf Seite 12 darauf hin, dass zu überprüfen ist, ob das Gerät eben wenn es tauglich ist, was der Sachverständige festgestellt hat, von den Sicherheitsorganen gemäß der Betriebsanleitung bedient wurde.

Es werden keine weiteren Beweisanträge mehr gestellt.?

Wie sich aus dem Vorbringen des Berufungswerbers im ergänzenden Beweisantrag als auch in den Ausführungen in der mündlichen Verhandlung nach Ablehnung des Beweisantrages ergibt, handelt es sich hierbei um eine Ansammlung von reinen Schutzbehauptungen. Erkundungsbeweise aufzunehmen ist keine Behörde verpflichtet (VwGH 11.12.1985, ZI 84/03/0161; 27.2.1991, ZI 90/03/0031; uam). Bezeichnenderweise wurde auf die Ladung des Sachverständigen zur mündlichen Verhandlung am 4.3.2004 verzichtet und gleichzeitig in dieser Verhandlung ausgeführt, dass keine weiteren Beweisanträge mehr gestellt würden. Sohin ergibt sich noch zusätzlich zu den Ausführungen des messtechnischen Sachverständigen, dass die neuerliche Einvernahme der beiden Messbeamten nur zu Verfahrensverzögerungen führen

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