

RS UVS Oberösterreich 1999/12/15 VwSen-106667/8/Br/Bk

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 15.12.1999

Rechtssatz

Laut ständiger Judikatur ist ein Laser - Verkehrsgeschwindigkeitsmesser der angeführten Bauart grundsätzlich ein taugliches Mittel zur Feststellung einer von einem Fahrzeug eingehaltenen Geschwindigkeit (vgl VwGH v. 2.3.1994, 93/03/0238 uva). Hier wurden sämtliche gemäß den Verwendungsrichtlinien vorzunehmenden Tests gemacht, sodass von der Einhaltung der Messvorschriften auszugehen ist (vgl VwGH 16.3.1994, 93/03/0317). Laser - Verkehrsgeschwindigkeitsmesser der Bauart LTE 20.20 TS/KM-E wurden vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen zunächst mit Zulassung vom 17.12.1992, Zl.43 427/92 (Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 1/1993), und sodann in geänderter Ausführung und mit geänderten Verwendungsbestimmungen mit Zulassung vom 14.3.1994, Zl.43 427/92/1 (Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 3/1994), aufgrund des § 40 des Maß- und Eichgesetzes zur Eichung zugelassen. Gemäß Punkt F.2.2.6 der Zulassung Zl.43 427/92/1 dürfen Fahrzeuggeschwindigkeiten jedoch nur in einer Entfernung zwischen 30 m und 500 m vom Laser - Verkehrsgeschwindigkeitsmesser gemessen werden. Der erste Satz in Punkt F.2.2.10 dieser Zulassung lautet:

"Für die Ahndung von Übertretungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen sind die Messergebnisse der Laser - VKGM als richtig innerhalb der Verkehrsfehlergrenzen anzusehen."

Der auch für die Zulassung Zl. 43 427/92/1 geltende Punkt F.2.2.9 der Zulassung Zl. 43 427/92 lautet: "Ein Messergebnis darf grundsätzlich nur dann zur Auswertung herangezogen werden, wenn einwandfrei zu erkennen ist, von welchem Fahrzeug dieses Messergebnis verursacht wurde. Dies ist mit Sicherheit dann gegeben, wenn das zu messende Fahrzeug mit dem roten Visierpunkt im Zielfernrohr einwandfrei anvisiert worden ist. Beim Anvisieren eines Fahrzeuges ist auf dessen Front- bzw. Heckpartie, keinesfalls aber auf Fensterflächen zu zielen."

Der Verwaltungsgerichtshof geht beim Verkehrsgeschwindigkeitsmesser der Bauart LTI 20.20 TS/KM (vgl Erkenntnis VwGH v. 2.3.1994, 93/03/0238) - wie auch schon bei der sogenannten Radarmessung - davon aus, dass auch Laser - Verkehrsgeschwindigkeitsmesser der Bauart LTI 20.20 TS/KM - E grundsätzlich taugliche Mittel zur Feststellung einer von einem Fahrzeug eingehaltenen Geschwindigkeit sind und dass einem mit der Geschwindigkeitsmessung mittels eines derartigen Laser - Verkehrsgeschwindigkeitsmessers betrauten Beamten aufgrund seiner Schulung die ordnungsgemäße Verwendung des Gerätes zuzumuten ist. Mit den vom Berufungswerber pauschal eingewendeten Bedenken hinsichtlich der Richtigkeit der hier über eine Entfernung von 352 m erzielten Messung vermag er mit Rücksicht auf die oben getroffenen Feststellungen keine Zweifel aufzuzeigen. Der Antrag auf Beziehung eines Sachverständigen zum Beweis dafür, dass diese unbelegte Behauptung das Messergebnis als falsch erweisen sollten, kommt einem Erkundungsbeweis gleich, welchem nicht nachzukommen ist.

Die Geschwindigkeit des gemessenen Fahrzeuges wird als dreistellige Zahl mit einer Auflösung von 1 km/h digital angezeigt, die Bewegungsrichtung wird durch ein vorgesetztes "-" (abfließender Verkehr) bzw. das Fehlen eines

Vorzeichens (ankommender Verkehr) angegeben. Eine vollständige Messung dauert ca. 0,3 s. Durch Kontrollprüfungen wird sichergestellt, dass nur einwandfreie Messergebnisse zu einer Geschwindigkeitsanzeige führen. Ferner heißt es unter Punkt F 2.9:

"Bilden Messergebnisse die Grundlage für die Ahndung von Übertretungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen, sind die Verkehrsfehlergrenzen des Laser -VKGM zu berücksichtigen.

Die Verkehrsfehlergrenzen betragen:

bei Messwerten bis 100 km/h: +/- 3 km/h, bei Messwerten über 100 km/h: +/- 3 % des Messwertes. Gemäß der Tatsache, dass die Anzeige eines Lasermessergebnisses auf ganze Km/h-Werte erfolgt, kann die bei einem über 100 km/h liegenden Wert Verkehrsfehlergrenze im Ausmaß von 3% jedoch nicht zu einem Ergebnis von Hundertstel Kilometer pro Stunde führen. Dies bedeutet, dass demnach nicht ein Wert von 3,72 km/h, sondern dieser auf vier Kilometer pro Stunde zu Gunsten des Berufungswerbers noch aufzurunden ist. Diese Sichtweise deckt sich auch mit dem Befehl des LGK f. Oö. vom 12.2.1998, GZ 4107/1-12/98, wonach laut der diesem Befehl angeschlossenen Tabelle einem Messwert von 124 km/h die Fahrgeschwindigkeit von 120 km/h zu Grunde zu legen ist. Diese Beurteilung scheint h. aus rechtsstaatlicher Perspektive insbesondere dadurch geboten, weil durch die Bindung der Administrativbehörde an den rechtskräftigen Schulterspruch im Verwaltungsstrafverfahren ein an sich nicht messbarer Wert von 28 hundertstel Km/h, durch die in diesem Wert gründenden Überschreitung der Fahrgeschwindigkeit um ? mehr? als 50 km/h, in Konsequenz auch den Entzug der Lenkberechtigung zur Folge hätte.

Nach § 44a VStG hat der Spruch eines Straferkenntnisses, wenn er nicht auf Einstellung lautet, die als erwiesen angenommene Tat im Hinblick auf Ort und Zeit und die Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden ist, sowie sämtliche Tatbestandsmerkmale zu enthalten (Z1 u. 2 leg.cit). Diese Vorschrift dient vor allem dazu, dass ein Beschuldigter in die Lage versetzt wird sich bezogen auf den Tatvorwurf in jeder Richtung hin zu verteidigen und nicht der Gefahr ausgesetzt zu sein, durch eine Ungenauigkeit in der Umschreibung wegen des zur Last liegenden Tatverhaltens nochmals (in abgewandelter Form vorgeworfen) bestraft zu werden (s. Hauer/Leukauf, Handbuch des österr. Verwaltungsverfahrens, 5.A, S 969 ff, mit Judikaturhinweisen).

Da hier, wie oben bereits ausgeführt, der Tatvorwurf sowohl örtlich als auch zeitlich in genauerster realistisch denkbarer Weise vorgeworfen wurde, erweisen sich auch die diesbezüglich erhobenen Bedenken des Berufungswerbers als unzutreffend.

Konkret sei hier zur Strafzumessung ausgeführt, dass eine Geschwindigkeitsüberschreitung um 50 km/h - objektiv besehen - eine erhebliche nachteilige Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit herbeizuführen geeignet ist. Vor allem angesichts der eingeschränkten Gefahrensichtweite und dem ob der Bushaltestelle zu gewährigenden Verkehr von an sich schon weniger gut sichtbaren Fußgängern kommt dieser Beurteilung eine zusätzliche Dimension zu. Beispielhaft erklärt sich dies dadurch, dass bei der vom Berufungswerber eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit der Anhalteweg um ca. 72 Meter verlängert gewesen wäre. Während dieser bei Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h unter Zugrundelegung einer als bereits als stark zu bezeichnenden Bremsung (= 6,5 m/sec², einer Sekunde Reaktionszeit und 0,2 Sekunden Bremsschwellzeit) 50,46 Meter betragen hätte, wäre dieser Weg bei der vom Berufungswerber unter diesen Bedingungen - bei Abzug der Verkehrsfehlergrenze von ungefähr 4 km/h - gefahrenen Geschwindigkeit bei über 122 Meter gelegen. Der Punkt bei der das Fahrzeug aus 70 km/h zum Stillstand gelangt wäre (nach 50,46 m), wäre vom Berufungswerber noch mit fast 110 km/h passiert worden (Berechnung mittels Analyzer Pro 4.0).

Unter diesem Aspekt muss diese Fahrweise zumindest als grob sorglos bezeichnet werden. Im Gegensatz zur Behörde erster Instanz berührt jedoch das Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung den objektiven Tatunwert, während die Inkaufnahme einer solchen Fahrgeschwindigkeit die Tatschuld als Ausfluss der inneren Einstellung begründet. Hinsichtlich Letzterer ist von der qualifizierten Schuldform des Vorsatzes auszugehen, weil hier die Annahme gerechtfertigt ist, dass dem Berufungswerber einerseits die Geschwindigkeitsbeschränkung bewusst war und bei dieser hohen Fahrgeschwindigkeit er sich andererseits auch dieses Fakts bewusst gewesen sein musste. Eine Fahrgeschwindigkeit von weit über 100 km/h auf einem relativ schmalen und untergeordneten Straßenzug wird wohl durchaus bewusst wahrgenommen. Sie kann daher nicht bloß als fahrlässig begangen qualifiziert werden. Daher

vermag die mit 4.000 S bemessene Geldstrafe durchaus innerhalb des gesetzlichen Ermessens und selbst angesichts des mit 11.000 S unter dem Durchschnitt liegenden Einkommens und dem mildernden Umstand der relativen Unbescholtenheit des Berufungswerbers nicht überhöht erachtet werden.

Insbesondere sprechen Überlegungen der Generalprävention für eine strenge Bestrafung solcher Fehlverhalten im Straßenverkehr. Aus statistischer Tatsache erhöht dieses Fehlverhalten im Straßenverkehr das Unfallrisiko erheblich und bildet eine der Hauptursachen für viele schwere Verkehrsunfälle. Durch strenge Ahndung dieser krassen Fehlverhalten soll zu einer Verbreitung des Problembewusstseins und im Einzelfall zu einer erhöhten Neigung für ein diesbezügliches Wohlverhalten führen.

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

© 2026 JUSLINE

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