OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at
DVR: 4011090

Geschäftszeichen:
LVwG-601489/10/SE

Datum:
Linz, 9. Jänner 2017

I M N A M E N D E R R E P U B L I K

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat durch seine Richterin Mag.[a] Ellmer über die Beschwerde von Herrn W H, vertreten durch MM M & M, Rechtsanwälte GmbH, L x, x L, vom 21. Juli 2016 gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Urfahr-Umgebung vom 14. Juni 2016, GZ: VerkR96-811-2016, wegen Übertretung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

zu Recht e r k a n n t :

I. Gemäß § 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - VwGVG wird mit der Maßgabe, dass als Tatort „Gemeinde S i A, Autobahn Freiland, A 1 bei km x in Fahrtrichtung W“ festgestellt sowie die Ersatzfreiheitsstrafe für den Fall der Uneinbringlichkeit der Geldstrafe auf 140 Stunden herabgesetzt wird, die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

II. Der Antrag auf Übermittlung der Verwendungsbestimmung „Zulassung zur Eichung GZ: x vom 27. Mai 2009“ wird abgewiesen.

III. Für das Beschwerdeverfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich ist gemäß § 52 Abs. 8 VwGVG kein Kostenbeitrag zu leisten.

IV. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz - VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. 1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Urfahr-Umgebung (kurz: belangte Behörde) vom 14. Juni 2016, GZ: VerkR96-811-2016, wurde Herr W H, vertreten durch MM M & M, Rechtsanwälte GmbH (kurz: der Beschwerdeführer) belangt, weil er am 1. Februar 2016 um 20:45 Uhr auf der Autobahn A 1 bei km x, Gemeinde S i A, Richtung W mit einem Audi A8, weiß, mit dem amtlichen Kennzeichen x, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h um 58 km/h überschritten hat. Die in Betracht kommende Messtoleranz wurde dabei bereits zu seinen Gunsten abgezogen. Es wurde eine Geldstrafe von 360 Euro und, falls diese uneinbringlich, eine Ersatzfreiheitsstrafe von 168 Stunden sowie ein Kostenbeitrag von 36 Euro verhängt.

Begründet wurde diese Entscheidung im Wesentlichen damit, dass die Lasermessung durch die Autobahnpolizeiinspektion Seewalchen a. A. festgestellt worden sei, ein gültiger Eichschein und eine richtige Messung vorliegen.

I. 2. Gegen diesen Bescheid erhob der Beschwerdeführer innerhalb offener Frist das Rechtsmittel der Beschwerde, mit welcher das Straferkenntnis im vollen Umfang bekämpft wird.
Der Beschwerdeführer führt zusammengefasst aus, dass die Angaben betreffend Straßenkilometer des Messstandortes und Tatortes im Messprotokoll, in der Anzeige und bei den Zeugenaussagen nicht übereinstimmen. Die Standortangaben würden sich nicht aus einer irrtümlichen Berechnung ergeben, sondern bestehe eine Differenz von mehr als 5 km. Es liege kein offensichtlicher Rechenfehler vor.
Außerdem hätte der Beschwerdeführer binnen einer Minute beim angegebenen Parkplatz angehalten werden müssen, damit die Ausführungen schlüssig seien. Ferner könne nicht davon ausgegangen werden, dass der Beschwerdeführer die Geschwindigkeitsüberschreitung von 188 km/h zugegeben habe, weil er sich kooperativ verhalten habe. Überdies sei kein Foto oder eine visuelle Ablichtung der Geschwindigkeitsmessung angefertigt worden.

I. 3. Die belangte Behörde hat die Beschwerde unter Anschluss des Verwaltungsstrafaktes mit Vorlageschreiben vom 3. August 2016, eingelangt am 4. August 2016, ohne eine Beschwerdevorentscheidung zu erlassen, dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidungsfindung vorgelegt (Art. 130 Abs. 1 Z 1 iVm 131 Abs. 1 B-VG iVm § 3 VwGVG). Gemäß Art. 135 Abs. 1 erster Satz B-VG iVm § 2 VwGVG entscheidet das Landesverwaltungsgericht durch die nach der Geschäftsverteilung zuständige Einzelrichterin.

I. 4. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat am 2. Dezember 2016 eine öffentliche mündliche Verhandlung abgehalten. Es wurde ein

verkehrstechnischer Amtssachverständige beigezogen sowie die messende und amtshandelnde Polizeibeamtin (kurz: Zeugin 1) und der das Dienstauto lenkende Polizeibeamte (kurz: Zeuge 2) als Zeugen einvernommen.

Die Zeugin 1 gab nach Wahrheitsbelehrung zusammengefasst auf Befragen der erkennenden Richterin, des Amtssachverständigen und des Rechtsvertreters des Beschwerdeführers an:

Sie sei hauptsächlich im Verkehrsdienst tätig. Wenn es keine Unfälle gibt, sei ihre Hauptaufgabe die Durchführung von Lasermessungen. Die Verwendungsbestimmung des Lasergeräts und die Handhabung seien ihr bekannt. Üblicherweise verwende sie 10-15 Mal pro Dienst das Lasergerät.
Sie könne sich an die Amtshandlung am 1. Februar 2016 erinnern. Der gegenständliche Messstandort sei nach O der erste aufgelassene „Parkplatz“. Es sei eine Einfahrtsmöglichkeit zu einem früheren Pannenplatz. Die Straßenkilometrierung sei dort ungefähr 249,470.
Das Dienstauto sei im rechten Winkel zur Fahrbahn gestanden. Es habe eine gute Sicht zum ankommenden Verkehr gegeben und sei von dieser Position ein rasches Nachfahren möglich gewesen. Das Dienstauto sei bei der ehemaligen Ausfahrt gestanden und habe auf den Pannenstreifen hinausgeragt, etwa mit der B-Säule. Ungefähr das halbe Auto sei für den ankommenden Verkehr sichtbar gewesen.
Das Lasergerät sei in einer Kiste im hinteren Autobereich zwischen Beifahrersitz und Rückbank transportiert worden. Vor Inbetriebnahme habe sie die Linse des Lasergeräts auf Reinheit und die angebrachten Siegel überprüft. Dann sei der Selbsttest des Lasergeräts ausgelöst worden. Die Anzeige am Display habe funktioniert und sei vollständig gewesen. Wenn auf dem Display zwei „T“ zu sehen sind, sei das Lasergerät für eine Zielerfassung bereit. Sie habe eine Schneestange, welche konkret wisse sie nicht mehr, aus dem Dienstauto heraus in einer Entfernung von ca. 100 bis 200 m genau anvisiert und es sei der richtige Signalton abgegeben worden. Die Schneestangen seien normaler Weise versenkt. Am 1. Februar 2016 seien diese jedoch ausgezogen gewesen.

In der Folge sei die Nullmessung durchgeführt geworden. Sie wisse nicht mehr genau, was sie anvisiert habe, aber in diesem Bereich würden viele geeignete Tafeln stehen. Das Gerät ist sehr empfindlich. Distanzen müssen eingehalten werden, weil sonst sofort eine Fehlermeldung erscheint. Sie könne ausschließen, dass es eine Schneestange war.
Auch die Helligkeit des Visierkreises sei kontrolliert und so eingestellt worden, dass ausreichend gesehen werden konnte.
Vom Verkehr her sei es sehr ruhig gewesen. Der Beschwerdeführer sei bei seiner Messung alleine auf der Fahrbahn zu sehen gewesen. Kein weiteres Fahrzeug sei zuvor mit erhöhter Geschwindigkeit zu messen gewesen, weil der Messstandort

dann schon zuvor verlassen worden wäre. Die Verweildauer am Messstandort sei nicht lange gewesen.
Sie habe sich am Beifahrersitz befunden und von dort aus die Messung durchgeführt. Das Gerät habe sie in der Hand gehabt und die Mittelkonsole so eingestellt, dass sie sich gut aufstützen konnte. Die Schulterstütze sei standardmäßig immer am Lasergerät angebracht. Bei der Messung habe sie sich zusätzlich auf die Mittelkonsole abgestützt. Falls bei der Messung gewackelt werden würde, gäbe es sofort eine Fehlermeldung.
Die Messung erfolgte aus dem wahrscheinlich offenen Seitenfenster, um das Reflektieren des Lichts beim Fenster zu vermeiden. Sonst könnte es zu einer Fehlermeldung kommen.
Es sei schon dunkel gewesen und sie habe auf die Fläche zwischen den Scheinwerfern gezielt. Würden Scheinwerfer direkt anvisiert, käme es zu einer Fehlermeldung. Man könne nur die Fläche in der Mitte anvisieren, damit man auf das Kennzeichen komme.
Das Display des Lasermessgerätes habe bei der Messung eine Geschwindigkeit von 194 km/h angezeigt. Vor dieser Zahl sei kein Vorzeichen, also weder ein Plus noch ein Minus, eingeblendet gewesen.
Nachdem die Messung des Fahrzeuges des Beschwerdeführers erfolgt sei, seien sie ihm gleich nachgefahren. Das gemessene Auto werde näher herangelassen und noch am Pannenstreifen beschleunigt. Kurz seien sie neben dem gemessenen Fahrzeug gefahren, dann hätten sie das gemessene Fahrzeug vorbei gelassen. Sie hätten sich dann nach links, am rechten Fahrstreifen, eingeordnet und sei dann ein Zeichen mit der Anhaltekelle für den Beschwerdeführer gegeben worden, dass der Beschwerdeführer bei der nächsten Möglichkeit stehen bleiben soll. Üblicherweise werde bei der „Verfolgung“ immer das Blaulicht eingeschaltet und die Personen würden ihre Geschwindigkeit verringern. In diesem Fall war nur ein Auto da. Das gemessene Fahrzeug bleibe vorerst üblicherweise vor dem Dienstauto. In der Folge würde man nach einer Weile neben dem gemessenen Fahrzeug fahren und dann überholen, wenn eine geeignete Anhaltemöglichkeit vor ihnen liege. Es würden Zeichen mit der Anhaltekelle zum Anhalten gegeben. Am Parkplatz „Straß“, der einige Kilometer von der Messstelle entfernt ist, sei es zur Anhaltung gekommen. Sie habe die Lenker- und Fahrzeugkontrolle durchgeführt sowie den Grund der Anhaltung mitgeteilt und dass aufgrund der hohen Geschwindigkeitsüberschreitung ein Organmandat nicht mehr möglich sei, sondern Anzeige erstattet werden müsse. Der Beschwerdeführer habe dies zur Kenntnis genommen. Sie habe keine Erinnerung mehr, ob dem Beschwerdeführer die gemessene Geschwindigkeit am Lasergerät gezeigt wurde, jedoch habe er es nicht verlangt. Es habe sich auch noch ein Beifahrer im Auto des Beschwerdeführers befunden.

Der Messabstand habe über 500 Meter betragen, weshalb der Tatort ungefähr bei Straßenkilometer 250 liegen musste.

Sie habe das Messprotokoll erstellt und versehentlich eine falsche Straßenkilometrierung für den Messstandort angeführt. Auch die Anzeige habe sie erstattet, in der die Straßenkilometrierung mit x angeführt sei, die auch nicht richtig sei. Es sei ein Versehen gewesen.
Anhand der vom Amtssachverständigen vorgeführten Bilder könne sie eindeutig sagen, dass der konkrete Messstandort bei Straßenkilometer 250 sei. Sie habe die Ausfahrt, bei der das Dienstfahrzeug abgestellt war, wieder erkannt. Das sei kurz nach 249,5 gewesen.
Sie notiere sich am Notizblock die Messung mit dem Messrad. Offensichtlich habe sie schon am Notizblock einen falschen Messstandort aufgeschrieben. Das Messprotokoll werde im Nachhinein erstellt.
Es sei möglich, dass innerhalb von drei Minuten fünf Messungen durchgeführt werden.

Vor ihrer Zeugenaussage am 3. Mai 2016 habe sie sich die Örtlichkeit des Messstandes im DORIS und auch vor Ort – auf dem aufgelassenen Pannenparkplatz – noch einmal genau angesehen und dabei festgestellt, dass die Straßenkilometrierung des Messstandortes x betrage. Zum Einmessen des genauen Standortes werde immer ein Messrad, das sich in jedem Dienstauto befindet, verwendet.

Der Zeuge 2 gab nach Wahrheitsbelehrung zusammenfassend auf Befragen durch die erkennende Richterin, den Amtssachverständigen und den Rechtsvertreter des Beschwerdeführers an:

Er könne sich noch ungefähr an die Amtshandlung am 1. Februar 2016 erinnern. Das Dienstauto habe er gelenkt, seine Kollegin habe die Lasermessung durchgeführt.
Das Lasermessgerät werde im Auto hinten, zwischen Rückbank und Sitz, in einer Kiste transportiert. Die Kollegin habe aus dem Auto heraus gemessen.
Das Dienstauto sei in der ehemaligen Ausfahrt des Pannen- bzw. Parkplatzes gestanden. Ein Teil davon habe auf den Pannenstreifen hinausgeragt und von den heranfahrenden Fahrzeugen sicher sichtbar gewesen.

Nach Einsicht in die vom Amtssachverständigen erstellten Fotos der unterschiedlich angegebenen Messstandorte, bestätigt er, dass der tatsächliche Messstandort bei ca. x Straßenkilometer gewesen sei.
An die Dauer des Aufenthalts dort, könne er sich nicht mehr erinnern. Es sei aber wenig Verkehr und schon finster gewesen.

Vom gemessenen Fahrzeug habe er vorerst nur die Scheinwerfer gesehen. Zu Beginn der Nachfahrt warte er bis sich das gemessene Fahrzeug herannähert. Wenn es vorbeigefahren ist, sei er schon beim Verlassen der Messstelle. Solange

er sich noch am Pannenstreifen befindet, würde er kein Anhaltezeichen geben. Das sei zu gefährlich.
Das Fahrzeug des Beschwerdeführers habe beim Herannahen die Geschwindigkeit reduziert. Zuerst sei er am Pannenstreifen gefahren und habe beschleunigt. Danach habe er auf den Fahrstreifen gewechselt. Zu diesem Zeitpunkt seien sie noch hinter dem Beschwerdeführer gewesen. Es sei das Anhaltezeichen mit der Kelle gezeigt worden. Der Beschwerdeführer habe die Geschwindigkeit reduziert. Es sei keine Raserei gewesen. Die Geschwindigkeit habe zwischen 100 bis 140 km/h betragen.
Das gemessene Fahrzeug sei in der Folge überholt und zum Parkplatz „S“ gelotst worden. Dort sei die Anhaltung erfolgt und die Amtshandlung durchgeführt worden. Seine Kollegin habe mit dem Beschwerdeführer gesprochen. Bei der Amtshandlung sei er dabei gewesen. Es würden immer beide Kollegen wegen der Sicherheit aussteigen. Der Lenker habe sich sehr freundlich verhalten. Die Geschwindigkeitsüberschreitung habe der Beschwerdeführer jedenfalls nicht abgestritten. Im Auto sei noch ein Beifahrer gewesen. Es sei nicht alltäglich, dass jemand so schnell fährt, weshalb er sich noch gut daran erinnern könne. Bei dieser Nachfahrt habe er kein anderes Fahrzeug außer das gemessene Fahrzeug überholt.

Der verkehrstechnische Amtssachverständige führt aus, dass er einen Lokalaugenschein durchgeführt und alle drei angegeben Messstandorte vor Ort besichtigt hat. Die von ihm angefertigten Fotos werden angesehen.
Eine Messung entsprechend der geschilderten Position des Dienstautos ist nur vom Standort x möglich. Von den anderen weiteren Standorten ist eine Messung aufgrund von Kurven und Böschungen nicht möglich. Die anderen beiden Messstandorte fallen auch bei Zugrundelegung der Entfernung von 541 Meter aus, weil man keine so weite Sichtmöglichkeit hat.

Diese Straßenkilometrierungen auf der Autobahn sind amtlich und alle 500 Meter angebracht. Auf einem Foto des möglichen Messstandortes ist Straßenkilometrierung x ersichtlich. Vor Ort ist nur diese Kilometrierung. Um den genauen Messstandort festzustellen, muss der Abstand zwischen dem Schild der Straßenkilometrierung und dem Dienstfahrzeug entweder abgeschritten oder mit dem Messrad abgemessen werden.

Die Pannenbucht hat eine gewisse Länge. Beim Ortsaugenschein wird dann überprüft, ob aus technischer Sicht von beiden Möglichkeiten Anfang und Ende eine Messung möglich ist.

Bei der Straßenkilometrierung „x“ (genau x) besteht keine Pannenbucht. An dieser Stelle kann man mit dem Auto nicht querstehen, das würde in die Fahrbahn ragen. Da wäre eine Messung nur möglich, wenn das Einsatzfahrzeug

parallel steht. Eine Messung an diesem Standort wäre auch nur außerhalb des Autos möglich.

Beim Standort x besteht keine Pannenbucht, jedoch wäre ein Querstellen des Fahrzeuges hier möglich, weil eine Betriebsausfahrt vorhanden ist.
Auf einem Foto betreffend Messstandort x sind auch die ehemalige Einfahrt und die ehemalige Ausfahrt des aufgelassenen Parkplatz bzw. der möglichen Abzweigung ersichtlich.
Das Dienstauto war ein Sharan.
In jede Fahrtrichtung sind ausreichend Schneestangen vorhanden, die mehr als 80 Meter vom Messstandort entfernt sind.

Prämisse für die Nullmessung ist ein flächiges Ziel. Da gibt es keine Mindestentfernung. Es reicht ein Schild aus bzw. auch eine Betonleitwand in der Mitte oder auch eine Lärmschutzwand.

Von der Verwendungsbestimmung her ist es egal ist, ob das Autofenster offen oder geschlossen ist. Man darf auch aus dem geschlossenen Fenster messen.

Der verkehrstechnische Amtssachverständige gab weiters folgende Stellungnahme ab:
„Aus technischer Sicht ist im Hinblick auf die heutigen Ausführungen der Messbeamten und im Hinblick auf den durchgeführten Lokalaugenschein Folgendes festzustellen:
Geht man vom Messstandort x aus, so wurde beim gegenständlichen Lokalaugenschein festgestellt, dass in dem dortigen Bereich eine Art Pannenbucht vorhanden ist. Rechts neben dieser Pannenbucht befindet sich eine Lärmschutzwand und hinter dieser Lärmschutzwand ein aufgelassener Parkplatz. Wenn im Bereich dieser Pannenbucht das Fahrzeug in etwa im rechten Winkel zum vorbeifahrenden Verkehr gestanden ist, so konnte es beim Lokalaugenschein nachvollzogen werden, dass auf eine Messentfernung von 541 Meter das Fahrzeug gesehen wird, optisch erkennbar ist und daher auch anvisiert werden kann. Dabei wurde beim Lokalaugenschein getestet, ob das am Beginn und am Ende der Pannenbucht möglich ist, da die Pannenbucht doch einige Meter lang ist. Unabhängig vom tatsächlichen Standort ist festzustellen, dass, wenn das Fahrzeug im Bereich dieser Pannenbucht gestanden ist, die Messung auf 541 Meter nachvollziehbar ist. Die Sichtverhältnisse liegen vor.

Die Messbeamtin hat geschildert, dass sie zur Zielerfassung eine Schneestange verwendet hat, die zum damaligen Zeitpunkt, es war Februar 2016, routinemäßig bereits ausgezogen bzw. aufgestellt worden sind. Laut den Verwendungsbestimmungen ergibt sich eine Zielerfassung auf ein freistehendes Ziel wie zum Beispiel eine Maske oder eine Schneestange auf eine Entfernung von 80 Meter oder mehr. Beim Lokalaugenschein konnte festgestellt werden, dass es für die Zielerfassung einige geeignete Ziele gibt. Speziell gibt es dort jede Menge Schneestangen im Bereich des Pannenstreifens, aber auch auf den Betonleitschienen. Es ist auch technischer Sicht daher nachvollziehbar, dass man wenn man einen dieser Schneestangen verwendet, ein geeignetes Ziel für die sogenannte Zielerfassung gefunden hat. Die Nullmessung, für die es keine Mindestentfernung gibt, muss auf ein flächiges Ziel gemacht werden. Wenn man den

Ausführungen der Messbeamtin folgt, hat sie das, ohne dass sie es heute noch näher beschreiben kann, auf eine Tafel gemacht. Auch im gegenständlichen Bereich gibt es mehrere flächige Ziele. Laut Verwendungsbestimmung ist keine Mindestentfernung vorgegeben. Auch aus dieser Sicht ist es nachvollziehbar, dass die Nullmessung dort am Standort korrekt und einfach durchgeführt werden kann.

Die Messung erfolgte nach Angaben der Aktunterlagen auf eine Entfernung von 541 Meter. Legt man die Aufwertung des Messstrahles zugrunde, so ergibt sich bei einer Messentfernung von 541 Meter ein Messkreisdurchmesser von 1,623, also rund 1,7 Meter. Wenn man davon ausgeht, dass das Fahrzeug in etwa zwischen den Scheinwerfern anvisiert wurde und die Spiegelbreite, das heißt die Breite des Fahrzeuges zwischen den Außenspiegel, die irgendwo bei 1,9 oder 2,0 Meter liegt, so ist es nachvollziehbar, dass, wenn das Fahrzeug im Bereich der Front anvisiert wurde, der Messkreis die Breite des Fahrzeuges je nach tatsächlichen Visierpunkten nicht oder ganz leicht überschritten hat. Folgt man den Ausführungen der Messbeamtin war das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Messung alleine. Es befand sich also neben dem gemessenen Fahrzeug oder unmittelbar vor oder hinter dem gemessenen Fahrzeug kein weiteres Fahrzeug und die Geschwindigkeitsanzeige hat eine Geschwindigkeitsanzeige ohne Vorzeichen ergeben. Daraus ist zu schließen, dass ein Fahrzeug gemessen wurde, dass auf die Messbeamtin zufährt. Wird ein abfließendes Fahrzeug gemessen, wenn zum Beispiel versehentlich auf der Gegenfahrbahn ein Fahrzeug getroffen wird, so zeigt das Gerät automatisch ein Minus an, um darzustellen, dass sich das Fahrzeug vom Messort entfernt hat. Weil das im gegenständlichen Fall nicht so war, ist davon auszugehen, dass das Fahrzeug auf die Messbeamtin zugefahren ist. Wenn man davon ausgeht, dass nur ein Fahrzeug unterwegs war, zum gegenständlichen Zeitpunkt, dass dieses Fahrzeug auf die Messbeamten zugefahren ist, dies ergibt sich aus dem fehlenden Vorzeichen und im Hinblick auf den Messdurchmesser von aufgerundet 1,7 Meter, so ist es auch technischer Sicht gut nachvollziehbar, dass speziell in der Nacht, wenn zwischen den Scheinwerfern anvisiert wird, das Fahrzeug gut taxiert werden kann. Es ist im Hinblick auf die Messung auf so große Entfernungen sogar leichter in der Nacht ein Fahrzeug zu messen, weil man über die Scheinwerfer sozusagen ein gutes Visierziel hat, als am Tag. Unabhängig davon ist das Messgerät mit einem Blendschutz ausgestattet, sodass selbst bei Fahrzeugen mit Fernlicht eine einwandfreie Erfassung der Scheinwerfer und damit des Fahrzeuges möglich ist.

Es ergibt sich ein kleiner Messfehler dadurch, dass die Messung nicht in gerader Linie zur Fahrtrichtung erfolgte. Die Messbeamtin stand ja am Pannenstreifen oder sogar erst am Beginn des Pannenstreifens, sodass sich da ein schräger Winkel zum gemessenen Fahrzeug ergibt. Dazu ist festzuhalten, dass aufgrund der Messphysik sich dieser Winkel ausschließlich im Sinne des gemessenen Fahrzeuges äußert. Das heißt, wenn da ein Winkel vorhanden ist, der praktisch bei jeder Lasermessung vorhanden ist, so bedeutet das nur, dass das Messergebnis der Laserpistole niedriger ist als die tatsächliche Fahrgeschwindigkeit. Dieser Messfehler wirkt sich also ausschließlich im Sinne des gemessenen Fahrzeuges aus. Eine andere Auswirkung ist aus technischer und physikalischer Sicht gar nicht möglich.

Wenn man daher davon ausgeht, nachdem die Laserpistole zum Tatzeitpunkt eine gültige Eichung gehabt hat, dass ein Ablesewert von 194 km/h abgelesen wurde, so ergibt sich

abzüglich einer Messtoleranz von 3 % eine vorwerfbare Geschwindigkeit von abgerundet 188 km/h.

Im Hinblick auf die Schilderungen, wie die Laserpistole in Betrieb genommen wurde, und die Beschreibung auf den Messvorgang selbst, ist aus technischer Sicht nichts auszusetzen.

Es wird darauf verwiesen, dass in den Verwendungsbestimmungen ausgeführt wird, dass auch bei einer Messentfernung bei über 500 Meter ein Stativ zu verwenden ist. Das steht in den Verwendungsbestimmungen des Lasermessgerätes. Das Stativ soll sichern, dass eben auf eine große Entfernung wirklich das anvisierte Fahrzeug sicher taxiert werden kann. Im gegenständlichen Fall, wenn man davon ausgeht, dass nur ein einziges Fahrzeug unterwegs war, ist aus technischer Sicht diese Notwendigkeit eines Stativs nicht gegeben, denn eine Messung auf ein stehendes Objekt bewirkt eine Nullmessung und keine km/h-Anzeige. Wenn also daher nur ein Auto unterwegs war, dass anvisiert werden kann und aus der Messanzeige festgestellt wird, dass dieses Auto auch auf den Messbeamten zufährt, so ist aus technischer Sicht eindeutig nachvollziehbar, dass das gegenständliche Auto anvisiert wurde und kein anderes. Ein Fahrzeug im abfließenden Verkehr auf der Gegenspurrichtung Salzburg kann ausgeschlossen werden, da kein Minus vor dem Geschwindigkeitswert gestanden ist und wenn kein Minus vor dem Geschwindigkeitswert gestanden ist, wie heute geschildert, und nur ein einziges Fahrzeug vorhanden ist, so ist aus technischer Sicht eine eindeutige Zuordnung zum Fahrzeug gegeben. Die Verwendung des Stativs hat wie gesagt vielmehr den Sinn, dass man ein Fahrzeug, wenn zwei oder drei Fahrzeuge sich im Messbereich befinden, eindeutig anvisieren kann. Dieser Hauptgrund für das Stativ fällt im gegenständlichen Fall weg und aus technischer Sicht gibt es keinen Einwand aufgrund des fehlenden Stativs, dass die Messung nicht stimmt. Das hat im gegenständlichen Fall aus technischer Sicht überhaupt keinen Einfluss. Abschließend ist zusammenfassend festzustellen, dass die Messung aus technischer Sicht nachvollzogen werden kann und die Rahmenbedingungen bis auf den Punkt, dass über 500 Meter ein Stativ laut Verwendungsbestimmungen verwenden werden muss, eingehalten worden sind.“

Auf Befragung durch den Rechtsvertreter des Beschwerdeführers führte der verkehrstechnische Amtssachverständige wie folgt aus:

„In der Nacht gibt es keine anderen Bestimmungen. Einen Blendschutz könnte man unter Umständen auch am Tag benötigen. Der Blendschutz ist fix eingebaut, der durch eine Drehung eines Knopfes bzw. Rades am Lasergerät eingestellt werden kann. Blendschutz ist primär für die Nacht gedacht aber er kann auch immer unter Tags benötigt werden (tiefstehende Sonne, Fernlicht).
Anvisieren muss man im Bereich der Front. Der Laserstrahl ist keine Linie, sondern ein Kreis. Auf die Entfernung von diesem Abstand hat man einen Messkreis von 1,7 Meter. Wo da genau anvisiert wird, ist in diesem Fall sekundär. Ein starkes Abbremsen ist aus der Position des Lenkers möglich. Besonders bei Schweinwerfern ist das Wippen, besonders das Nicken beim Abbremsen gut erkennbar. Diese Nickbewegung ist bei starken Bremsungen ersichtlich. Eine Betriebsbremsung sieht man nicht von vornherein. Bei gleicher Geschwindigkeit von 194 km/h hätte der Beschwerdeführer für die 541 Meter, bis er auf Höhe des Polizeiautos ist, zirka 10 Sekunden, gebraucht. Wäre er mit

der gleichen Geschwindigkeit weiter gefahren, wäre ein Einholen erst nach 24 Kilometern möglich gewesen. Das Einsatzfahrzeug war startklar, der Motor wird gelaufen sein, weil es ja Winter war. Aber ausgehend von einer Beschleunigung von 0 weg, bei einer Berücksichtigung von zirka 200 PS (dies ist üblich bei Einsatzfahrzeugen auf Autobahnen) braucht er ungefähr 4 Kilometer und 76 Sekunden. Da wäre ein Einholen vor dem Parkplatz nicht möglich.
Für die Nullmessung gibt es keine Abstandsbestimmungen. Es stimmt nicht, dass es maximal 60 Meter sein dürfen. In der gültigen Verwendungsbestimmung steht, dass es ein flächiges Ziel sein muss. Die Entfernung vom Ziel ist irrelevant."

Mithilfe von DORIS wird festgestellt, dass sich der Parkplatz, auf dem die Anhaltung stattfand, ca. bei Straßenkilometer x befindet. Die Abfahrt St. G i A befindet sich zirka 500-700 Meter weiter vorne, nämlich bei x.

Die belangte Behörde beantragte, die Korrektur der Straßenkilometrierung des Tatortes, da die einjährige Verfolgungsfrist noch nicht abgelaufen sei sowie die Bestätigung des angefochtenen Straferkenntnisses.

Der Rechtsvertreter verwies abschließend auf die schriftliche Beschwerde und führte aus, dass der Beschwerdeführer bei diesem Vorfall weder sich noch jemand anderen gefährdet habe. Die Ergebnisse würden für eine Verurteilung nicht ausreichen. Es gäbe diverse Varianten, die zugunsten des Beschuldigten auszulegen seien. Wenn im Zweifel davon ausgegangen wird, dass er ungebremst weiterfuhr, wäre die Darstellung der Polizeibeamten nicht möglich.
Er beantragte ferner die Übermittlung der vom Amtssachverständigen verwerteten Zulassung zur Eichung GZ: x vom 27. Mai 2009 (Verwendungsbestimmungen) im Rahmen des Parteiengehörs unter Einräumung einer angemessenen Stellungnahmefrist.
Die Verwendungsvorschriften seien strikt einzuhalten, unabhängig davon ob der Sachverständige sie aus technischen und physikalischen Belangen relevant hält oder nicht. Wenn die Verwendungsvorschriften ein Stativ ab 500 Meter vorschreiben und diese Vorschrift nicht eingehalten wurde, sei das Messergebnis verwaltungsstrafrechtlich nicht verwertbar. Der Tatort sei ein wesentliches Merkmal zur Identifizierbarkeit der Tat. Im vorliegenden Fall lägen Differenzen zum möglichen Tatort und den Spruch des Bescheiderkenntnisses von rund 5 Kilometer vor. Eine Korrektur durch das Gericht sei nicht zulässig.
Es wurde beantragt, das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen.

II. 1. Das Landesverwaltungsgericht hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den von der belangten Behörde zur Entscheidung übermittelten Verfahrensakt, und die mündliche Verhandlung am 2. Dezember 2016 sowie Einholung einer verkehrstechnischen Stellungnahme und Befragung von Zeugen.

II. 2. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich geht von folgendem entscheidungsrelevanten Sachverhalt aus:

Der Beschwerdeführer fuhr am 1. Februar 2016, 20:45 Uhr, in der Gemeinde S i A, Autobahn A 1 bei km x in Fahrtrichtung W mit einem PKW der Marke Audi A8 (weiß) mit dem amtlichen Kennzeichen x. Es herrschte zum Tatzeitpunkt wenig Verkehr und das Fahrzeug des Beschwerdeführers fuhr alleine im gegenständlichen Tatortbereich. In diesem Bereich galt zum Tatzeitpunkt die auf Autobahnen generell zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Aufgrund der durch eine geschulte Polizeibeamtin ordnungsgemäß durchgeführten Lasermessung mit einem geeichten Lasermessgerät wurde nach Abzug der in Betracht kommenden Messtoleranz eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h um 58 km/h festgestellt.

Der Messstandort befand sich bei Straßenkilometer x. Die Lasermessung wurde aus einer Entfernung von ca. 541 m durchgeführt. Die amtshandelnde Polizeibeamtin hatte das Lasergerät mit Schulterstütze zwischen die Scheinwerfer des gegenständlichen PKW des Beschwerdeführers gerichtet. Ein Stativ wurde zur Messung nicht verwendet. Unmittelbar nach der Messung wurde dem Beschwerdeführer gefolgt und dieser am Parkplatz „S“ bei Straßenkilometer x angehalten. Dem Beschwerdeführer wurde mitgeteilt, dass aufgrund der hohen Geschwindigkeitsüberschreitung Anzeige erstattet werden muss.

Das verwendete Lasermessgerät der Marke Truspeed Nr. 3098 war zum Tatzeitpunkt ordnungsgemäß geeicht.

II. 3. Die Zeugenaussagen sind glaubwürdig und schlüssig. Die Zeugin 1 konnte die Durchführung der Lasermessung und Handhabung des Lasermessgerätes detailliert beschreiben. Man gewann den Eindruck, dass sie geschult und sehr erfahren ist. Ihre Schilderungen entsprechen einer aus technischer Sicht ordnungsgemäß durchgeführten Lasermessung wie der Amtssachverständige klar festhielt.

Dem Einwand des Beschwerdeführers, dass die Verwendungsbestimmung des gegenständlichen Lasermessgerätes nicht eingehalten wurde, weil diese die Verwendung eines Stativs bei einer Messentfernung von über 500 m vorsehen, und deshalb das Messergebnis verwaltungsstrafrechtlich nicht verwendbar sei, ist entgegenzuhalten, dass diese Verwendungsbestimmung rechtlich nicht verbindlich ist und der Amtssachverständige schlüssig und nachvollziehbar erklären konnte, warum im gegenständlichen Fall aus technischer Sicht die Verwendung eines Stativs nicht erforderlich war. Da das Fahrzeug des Beschwerdeführers im gegenständlichen Tatortbereich völlig alleine unterwegs war, was überdies immer unbestritten blieb und deshalb dieses eindeutig anvisiert werden konnte, bedurfte es aus technischer Sicht keiner Verwendung

eines Stativs. Überdies verwendete die Polizeibeamtin bei der Messung die Schulterstütze und stütze sich auch auf die Mittelkonsole des Dienstfahrzeuges auf.

Der Beschwerdeführer brachte auch vor, dass bei einer Geschwindigkeit von 188 km/h es den Polizeibeamten nicht möglich gewesen wäre, ihn beim gegenständlichen Parkplatz anzuhalten, weshalb die Messung auch nicht stimmen könne.
Dazu ist festzuhalten, dass die Zeugen übereinstimmend aussagten, dass der Beschwerdeführer die Geschwindigkeit reduzierte. Dies ergibt sich auch schlüssig aus der Tatsache, dass dem Beschwerdeführer mehrmals Anhaltezeichen gegeben wurden und er diesen gefolgt ist. Wie der Zeuge 2 glaubwürdig angab, gab es keine „Raserei“ und lag die Geschwindigkeit bei der Nachfahrt im Bereich von 100 – 140 km/h.

Der festgestellte Messstandort bei Straßenkilometer x ergibt sich eindeutig aus den übereinstimmenden Zeugenaussagen und wurde auch vom Amtssachverständigen als möglicher Messstandort bestätigt.

Abschließend ist noch anzumerken, dass Polizeibeamte durch ihren abgelegten Diensteid im Falle einer vorsätzlichen Falschaussage strafrechtlich verantwortlich ist, während der Beschwerdeführer im Verwaltungsstrafverfahren keinerlei Rechtsnachteile zu befürchten hat (vgl. dazu VwGH vom 25.5.1983, Zl. 81/10/0002).

III. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat erwogen:

III. 1. Die maßgebliche Bestimmung der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960 i.d.g.F. lautet:

„§ 20 Fahrgeschwindigkeit

[...]

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

[...]

§ 99 Strafbestimmungen

[...]

(2e) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe von 150 bis 2180 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe von 48 Stunden bis zu sechs Wochen, zu bestrafen, wer die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h überschreitet.

[...]“

III. 2. Zum Antrag auf Übermittlung der Verwendungsbestimmung „Zulassung zur Eichung GZ: x vom 27. Mai 2009“ des gegenständlich verwendeten Lasermessgerätes wird festgehalten, dass diese nicht Aktenbestandteil ist. Der Amtssachverständige hat sie bei seiner technischen Beurteilung, ob das Lasermessgerät ordnungsgemäß verwendet und die Messung ordnungsgemäß durchgeführt wurde, herangezogen.
Diese Verwendungsbestimmung ist rechtlich nicht verbindlich. Sie ist als eine Art „Gebrauchsanweisung“ zu werten. Bei Einhaltung dieser wird garantiert, dass die Verwendung des Geräts problemlos funktioniert. Es bedeutet aber nicht, dass bei einer abweichenden Verwendung dieses Geräts, es nicht den gewünschten Zweck erfüllt.
Der Amtssachverständige hat diese Verwendungsbestimmung als eine „Quelle“ für die Handhabung des Lasermessgeräts herangezogen so wie auch zum Beispiel Fachliteratur zur Begutachtung bzw. Beurteilung verschiedener Beweisthemen herangezogen wird. Diese sind in den erstellten Gutachten als „Quellen“ anzuführen bzw. zu zitieren. Das hat der Amtssachverständige auch im konkreten Fall gemacht.
Es ist aber weder die Behörde noch das Verwaltungsgericht verpflichtet, diese „Quellen“ den Parteien zur Verfügung zu stellen. Es obliegt den Parteien, sich diese „Quellen“ zu besorgen, insbesondere dann, wenn diese für jedermann zugänglich sind, indem sie angekauft werden können.
Auch die konkrete Verwendungsbestimmung ist für jedermann käuflich zu erwerben.

Der Antrag war somit abzuweisen.

III. 3. Der Tatort wurde im Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses mit „Gemeinde S i A, Autobahn Freiland, A 1 bei km x in Fahrtrichtung W, StrKm x“ festgestellt.
Es stellte sich im Beschwerdeverfahren heraus, dass die Straßenkilometrierung bei der Angabe des Tatortes falsch ist.

Mit dem Vorbringen einer verfehlten Tatortbezeichnung hinsichtlich der Angabe der Straßenkilometrierung vermag der Beschwerdeführer aber keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Straferkenntnisses aufzuzeigen, da Ungenauigkeiten bei der Konkretisierung der Tat in Ansehung von Tatzeit und Tatort keinen Einfluss auf die Rechtmäßigkeit des Strafbescheides haben, wenn dadurch keine Beeinträchtigung der Verteidigungsrechte des Beschuldigten und keine Gefahr der Doppelbestrafung bewirkt wird (z. B. VwGH 21. März 1997, 97/02/0071). Das Erfordernis der Konkretisierung des Tatortes darf im Übrigen nicht isoliert gesehen werden, sondern ist in Verbindung mit der Tatzeitangabe zu betrachten (so z. B. VwGH 29. November 1989, 88/03/0154).

Wie sich im Beschwerdevorbringen gezeigt hat, war der Beschwerdeführer in seinen Verteidigungsrechten nicht beeinträchtigt. Es bestand auch keine Gefahr einer Doppelbestrafung, da in Verbindung mit der Tatzeitangabe und abgesehen von der Straßenkilometrierung völlig korrekten Tatortbeschreibung diese ausgeschlossen werden kann.

Überdies ist die gem. § 38 VwGVG iVm § 31 Verwaltungsstrafgesetz festgelegte Verfolgungsverjährung von einem Jahr noch nicht abgelaufen, weshalb dem Beschwerdeführer auch noch ein „neuer“ Tatvorwurf gemacht werden könnte, wozu auch das Verwaltungsgericht – innerhalb der Verfolgungsverjährung – im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens berechtigt ist.

III. 4. Die Geschwindigkeitsmessung wurde mit einem geeichten Lasermessgerät von einer geschulten Beamtin ordnungsgemäß durchgeführt. Das Lasermessgerät war auf das Fahrzeug des Beschwerdeführers gerichtet. Ein Lasermessgerät ist ein taugliches Mittel zur Feststellung einer von einem Fahrzeug eingehaltenen Geschwindigkeit. Einem mit der Messung betrauten Beamten ist aufgrund seiner Schulung die ordnungsgemäße Verwendung des Gerätes zuzumuten. (vgl. dazu VwGH 2.3.1994, Zl. 93/03/0238 mit Hinweis auf VwGH 30.10.1991, Zl. 91/03/0154). Bei der Messung wurde eine Geschwindigkeitsüberschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h um 58 km/h festgestellt. Somit ist der Tatbestand des § 20 Abs. 2 StVO 1960 erfüllt.

III. 5. Da § 99 Abs. 2e StVO 1960 nichts über die Verschuldensform sagt, genügt gemäß § 5 Abs. 1 letzter Satz Verwaltungsstrafgesetz – VStG fahrlässiges Verhalten. Fahrlässigkeit besteht in einem Mangel an Sorgfalt. Die Verpflichtung des Kfz-Lenkers hat sich auf die Sorgfalt zu beziehen, die ein rechtstreuer, gewissenhafter und besonnener Mensch in der konkreten Lage des Täters aufwenden würde (VwGH 12.9.1980, 677/79). Umstände, welche das Verschulden des Beschwerdeführers ausschließen würden, sind im Verfahren nicht hervorgekommen, weshalb gemäß § 38 VwGVG iVm § 5 Abs. 1 VStG von fahrlässigem Verhalten auszugehen und somit auch die subjektive Tatseite zu bejahen ist.

Gemäß § 38 VwGVG iVm § 19 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Im ordentlichen Verfahren sind überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Gemäß § 42 VwGVG darf aufgrund einer vom Beschuldigten oder auf Grund einer zu seinen Gunsten erhobenen Beschwerde in einem Erkenntnis oder in einer Beschwerdevorentscheidung keine höhere Strafe verhängt werden als im angefochtenen Bescheid.

Die Überschreitung der höchstzulässigen Geschwindigkeit liegt wesentlich über 50 km/h, weshalb auch bei Nichtvorliegen einer einschlägigen verwaltungsstrafrechtlichen Vormerkung die Mindeststrafe nicht zu verhängen ist.

Geschwindigkeitsüberschreitungen sind Hauptursache für Verkehrsunfälle. Das Risiko für alle Verkehrsteilnehmer steigt mit der jeweiligen Geschwindigkeitsüberschreitung progressiv, weshalb die Gefährdung der zu schützenden Interessen (Verkehrssicherheit) ein besonderes Ausmaß hat.
Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erachtet daher die von der belangten Behörde verhängte Geldstrafe von 360 Euro sowohl aus spezialpräventiven, um den Beschwerdeführer künftig von weiteren einschlägigen Tatbegehungen abzuhalten und entsprechend darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes von wesentlicher Bedeutung ist, als auch aus generalpräventiven Gesichtspunkten für tat- und schuldangemessen.

Die Beschwerde war somit als unbegründet abzuweisen.

IV. Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf die im Spruch angeführten gesetzlichen Bestimmungen.

V. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:
Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt.

Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabegebühr von je 240.- Euro zu entrichten.

H i n w e i s

Anträge auf Bewilligung der Verfahrenshilfe zur Abfassung und Einbringung einer außerordentlichen Revision sind unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag.[a] Ellmer