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

Geschäftszeichen:
LVwG-602038/14/Bi

Datum:
Linz, 15. Oktober 2018

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Bissenberger über die Beschwerde des Herrn M P, vom 21. Juli 2017 gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land 21. Juni 2017, VerkR96-34575-2016, wegen Übertretung der StVO 1960, nach öffentlicher mündlicher Verhandlung am 4. Oktober 2018

zu Recht:

I.
Der Beschwerde wird insofern teilweise Folge gegeben, als das Straferkenntnis im Schuldspruch bestätigt, die Geldstrafe jedoch auf 70 Euro und die Ersatzfreiheitsstrafe auf 30 Stunden herabgesetzt wird.

II.
Ein Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens entfällt.

III.
Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Zu I.:
1. Mit dem oben bezeichneten, laut Rückschein am 26. Juni 2017 zugestellten Straferkenntnis wurde über den Beschuldigten wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß §§ 99 Abs 3 lit a iVm 52 lit a Z10 a StVO 1960 eine Geldstrafe von 90 Euro und für den Fall der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 48 Stunden verhängt sowie ihm gemäß § 64 Abs 1 VStG ein Verfahrenskostenbeitrag von 10 Euro auferlegt.
Zugrundegelegt wurde laut Schuldspruch, er habe am 18. Juli 2016, 19.22 Uhr, in der Gemeinde Pucking, auf der Autobahn A25 bei km 0,400, Rampe 3, in Fahrtrichtung Linz mit dem Pkw x die durch Straßenverkehrszeichen in diesem Bereich kundgemachte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 27 km/h überschritten, wobei die in Betracht kommende Messtoleranz bereits zu seinen Gunsten abgezogen worden sei.

2. Dagegen hat der Beschwerdeführer (in Folge: Bf) fristgerecht Beschwerde gemäß § 7 VwGVG iVm Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG eingebracht, die von der belangten Behörde ohne Beschwerdevorentscheidung dem Landesverwaltungsgericht OÖ zur Entscheidung vorgelegt wurde, das darüber gemäß Art 131 B-VG zu entscheiden hat. Am 4. Oktober 2018 wurde eine (in der Beschwerde nicht beantragte) öffentliche mündliche Verhandlung in Anwesenheit des Bf und des kfz-technischen AmtsSV Dipl.HTL-Ing. R H (SV) durchgeführt. Die Vertreterin der belangten Behörde war entschuldigt. Auf die mündliche Verkündung des Erkenntnisses wurde verzichtet.

3. Der Bf macht im Wesentlichen geltend, er sei zur Tatzeit nicht am behaupteten Ort gewesen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung sei behauptet worden, wo keine kundgemacht sei, Bildbeweise seien ihm vorenthalten, die Bedienungsanleitung aus Gründen des Urheberrechtes verweigert worden, das abgelichtete Fahrzeug befinde sich außerhalb des Messbereichs der stationären Geschwindigkeitsüberwachung, es sei kein Nachweis erbracht worden, dass das Kabinen-Messgerät gemäß den Bedienungsvorschriften eingebaut bzw nach den Sollvorgaben des Herstellers eingerichtet worden sei, das Messgerät sei nicht geeicht gewesen, der Eichschein beziehe sich auf ein anderes Messgerät, Unterlagen über Reparaturen des Messgerätes hätten nicht vorgelegt werden können, als „Zeuge“ sei eine Kabine im Sinne einer leeren Metallkonstruktion namhaft gemacht worden. Der Tatort sei unrichtig, eine Fehlmessung offenkundig und die Behörde habe sich nicht mit den von ihm vorgebrachten konkreten Anhaltspunkten auseinandergesetzt. Beantragt wird Verfahrenseinstellung wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften.

4. Das Landesverwaltungsgericht OÖ hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verfahrensakt der belangten Behörde, insbesondere in die Anzeige, die beiden

Radarfotos (A- und B-Foto) samt Eichschein des Radargerätes mit der IdNr. 2349, die Aufzeichnungen über die von der Zulassungsbesitzerin des Pkw x erteilte Lenkerauskunft vom 2. September 2016 und die Stellungnahme von AI W W, LVA OÖ, sowie Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung, bei der der Bf gehört, die Ausführungen der belangten Behörde in der Begründung des in Beschwerde gezogenen Straferkenntnisses berücksichtigt und vom kfz-technischen Amtssachverständigen nach fotogrammetrischer Auswertung der beiden Radarfotos und Errechnung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit ein Gutachten zur Nachvollziehbarkeit des Tatvorwurfs aus technischer Sicht erstattet wurden.

Folgender Sachverhalt ist entscheidungswesentlich:
Nach den unbedenklichen Ergebnissen des Beweisverfahrens wurde der auf Frau K S, zugelassene Pkw x am 18. Juli 2016, 19.22 Uhr, auf der Rampe 3 der A25 bei km 0,400 in Fahrtrichtung Linz – Richtungsfahrbahn Richtung A1 – mit dem stationären Radargerät MUVR 6 FA, Identifikationsnummer 2349, mit einer Geschwindigkeit von 134 km/h im örtlichen Geltungsbereich einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h gemessen (Anzeige der Landesverkehrsabteilung OÖ vom 23. August 2016, GZ: AR/4/00586321/2016).
Abzüglich der vorgeschriebenen Toleranzen von 5 % vom Messwert aufgerundet – das sind 7 km/h – wurde eine tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit von 127 km/h und damit eine Geschwindigkeitsüberschreitung um 27 km/h dem Tatvorwurf zugrundegelegt.

Die Zulassungsbesitzerin gab der belangten Behörde im Rahmen der Lenkeranfrage gemäß § 103 Abs 2 KFG 1967 am 2. September 2016 den Bf als Lenker ihres Pkw zum Tatzeitpunkt bekannt und erklärte, sie habe ihr Fahrzeug an diesen verborgt.
An den Bf als bekanntgegebenen Lenker erging als erste Verfolgungshandlung im Sinne des § 31 Abs 1 VStG die – fristgerecht beeinspruchte – Strafverfügung vom 5. Oktober 2016 unter Zugrundelegung des Tatvorwurfs gemäß §§ 52 lit a Z10a iVm 99 Abs 3 lit a StVO 1960 wortgleich mit dem des nunmehrigen Straferkenntnisses. Der Bf erklärte nach Übermittlung des verlangten Radar-A-Fotos in seiner Stellungnahme vom 21. November 2016 und in der Verhandlung, er habe sich das Auto einer Bekannten ausgeborgt, weil es ua einen Tempomat eingebaut habe, sei aber nicht zur angegebenen Zeit am genannten Ort gewesen.

Auf dem vorgelegten Radar-A-Foto ist der Pkw mit dem Kennzeichen x abgebildet; das Kennzeichen ist auf dem A-Foto, das den vollständigen Datensatz einer Radarmessung enthält, eindeutig und ohne jeden Zweifel ablesbar und wurde außerdem aus dem Radarfoto heraus vergrößert. Der Bf hat in der Beschwerde das 0,5 Sekunden später aufgenommene und das Kennzeichen logischerweise aus größerer Entfernung zeigende B-Foto herangezogen und dessen Unlesbarkeit behauptet; das B-Foto wird nur für eine ev. fotogrammetrische Auswertung

herangezogen und enthält keinen Datensatz. Der Bf hat außerdem im gesamten Verfahren keine Angaben zu seinem angeblichen anderweitigen Aufenthaltsort zur Tatzeit gemacht und auch keine Beweise dazu vorgelegt.

Laut Eichschein des Bundsamtes für Eich- und Vermessungswesen (BEV) wurde das Verkehrsgeschwindigkeitsmessgerät MUVR 6FA, IdentifikationsNr. 2349 – diese Daten scheinen in der Anzeige und auf dem A-Foto auf – zuletzt vor dem Vorfallstag am 11. Mai 2016, also zwei Monate vor der ggst Messung, mit Nacheichfrist bis 31. Dezember 2019 geeicht.
Gemäß § 13 Abs 2 Z 2 MEG unterliegen Messgeräte zur Bestimmung der Geschwindigkeit der Eichpflicht, wenn sie bei Kontrollen durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht verwendet oder bereitgehalten werden. Gemäß § 15 Z 3 lit b leg.cit. beträgt die Nacheichfrist bei Verkehrsgeschwindigkeitsmessgeräten drei Jahre und beginnt gemäß § 16 leg.cit. mit dem der letzten Eichung folgenden Kalenderjahr.
Daraus lässt sich ersehen, dass die Nacheichfrist – entgegen den nicht nachvollziehbaren Behauptungen des Bf – nicht abgelaufen, sondern das verwendete Radargerät am 18. Juni 2016 einwandfrei geeicht war.

Die beiden Fotos, nämlich A- und B-Foto der ggst Messung, wurden von der Landesverkehrsabteilung OÖ mit Stellungnahme vom 10. Mai 2017 vorgelegt. Das A-Foto wird nach einer Messung mit überhöhter Geschwindigkeit ausgelöst, das B-Foto eine halbe Sekunde später, dh dass zwei Fotos vom selben Standort aufgenommen werden, die eine zusätzliche fotogrammetrische Auswertung und Ermittlung der Geschwindigkeit unabhängig vom Messergebnis ermöglichen.
Die Radarmessung ergab eine Geschwindigkeit von 134 km/h, von der nach dem für Messgeräte der Bauart MUVR 6FA vorgeschriebenen Toleranzabzug von 5 % des gemessenen Wertes aufgerundet – das sind bei 134 km/h 7 km/h – abzuziehen waren, sodass eine tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit von 127 km/h der Anzeige und dem Tatvorwurf zugrundegelegt wurde.
Die vom SV vorgenommene und in der Verhandlung ausführlich erörterte fotogrammetrische Auswertung bestätigte einwandfrei den auf der Grundlage der Radarmessung gewonnenen Wert. Gleichzeitig wird durch das Ergebnis der fotogrammetrischen Auswertung, die lediglich um 8 % vom Messergebnis abweicht (10% sind erlaubt), ein Messfehler auf Grund der Aufstellung des Fixradargerätes ausgeschlossen.

Der SV führte in seinem Gutachten vom 26. Jänner 2018, Verk-2018-28410-2018-Hag, auf das in der Verhandlung Bezug genommen wurde, auf der Grundlage der vorliegenden Fotos aus:
„Im Hinblick auf das erste Radarfoto, das unmittelbar nach der Radarmessung aufgenommen wird, ist augenscheinlich festzustellen, dass nur der Pkw des Bf – gemeint der Pkw x – auf dem Foto vorhanden ist. Auch auf dem zweiten Foto, das 0,5 Sekunden nach dem ersten Foto gemacht wird, ist nur dieser Pkw abgebildet.

Anhand der Bodenmarkierungen, deren Länge vorgeschrieben ist (Länge der Leitlinie ca 6 m, Abstand zwischen zwei Leitlinien ca 12 m) ist augenscheinlich erkennbar, dass der Pkw in 0,5 Sekunden etwa 18 m gefahren ist – die Markierungsgenauigkeit liegt im Zentimeterbereich. Daraus ergibt sich eine Fahrgeschwindigkeit von abgerundet 129 km/h.
Die Wegstrecke von 18 m +/- 10% ist auch anhand des Orthofotos, auf dem die Bodenmarkierungen abgemessen werden können, plausibel.
Der Radarmesswert von 134 km/h – 5% Toleranz ergibt abgerundet 127 km/h. Da auf den Radarfotos kein weiteres Fahrzeug vorhanden ist, müsste ein Fahrzeug, das die Radarmessung ausgelöst hat und nicht auf den Fotos zu sehen ist, ca 400 km/h schnell gefahren sein.
Das erstellte Zeit-Weg-Diagramm, das auswertetechnisch ungenauer als die Radarmessung ist, ergibt eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 129 km/h.
Ein Messfehler aufgrund der Aufstellung des Fixradars bzw seiner Örtlichkeit kann praktisch ausgeschlossen werden, da die Radarkabinen vor Inbetriebnahme auf mögliche die Messung beeinträchtigende „Hindernisse“ überprüft werden. Die Polizei hat bei den Fixradarkabinen die Aufgabe, die Messwerte auszulesen, sie hat keinen Einfluss auf die Aufstellung der Fixradar.
Da der vorgehaltene Radarmesswert 127 km/h beträgt, kein weiteres Fahrzeug auf den Radarfotos abgebildet ist und das Weg-Zeit-Diagramm mit Berücksichtigung der zulässigen Auswertetoleranz von 10% die vorgehaltene Geschwindigkeit von 127 km/h bestätigt, ist mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit der Messwert dem abgebildeten Pkw zuzuordnen.“
Im Gutachten des SV sind sowohl das A- wie auch das B-Foto abgebildet, und zwar so, wie sie von der LPD OÖ, LVA übermittelt wurden, dh ohne Komprimierung, was auch an den jeweiligen Bildüberschriften erkennbar ist.

Die beiden Fotos wurden dem Bf, ebenso wie der gültige Eichschein, bereits mit der Stellungnahme der Landesverkehrsabteilung OÖ (LVA) übermittelt (Zustellung laut Rückschein am 26. Mai 2017). Richtig ist, dass in der Anzeige drei Fotos als Beweismittel angeführt sind und zwar mit „ExterneID“ – dabei dürfte es sich um ein Archivierungssystem der Polizei handeln, zumal der SV ausdrücklich nur zwei Fotos, nämlich das A- und das B-Foto, als messtechnisch relevant (und von der Eichung erfasst) erklärt hat. Das Kennzeichenfoto ist aus dem A-Foto herausvergrößert und wird möglicherweise als eigenes Foto archiviert. Das A- und das 0,5 Sekunden später ausgelöste B-Foto sind die relevanten Fotos, um einen Geschwindigkeitsverstoß zu dokumentierten und messtechnisch auszuwerten.

Zur Aussage des Messbeamten AI W, LVA, in der Stellungnahme vom 10. Mai 2017, er habe einen Kamerawinkel von 12 Grad verwendet, hat der SV ausgeführt: „Der Kamerawinkel hat mit den 22 Grad als Messwinkel nichts zu tun. Der Polizist hat die Möglichkeit, die Objektive des Fotoapparates auszutauschen und er kann dann zwischen einem zB Weitwinkelobjektiv oder einem anderen Objektiv wählen, um einen entsprechend guten Bildausschnitt zu bekommen. Die Wahl des

Kamerawinkels betrifft den Fotoapparat betrifft und hat mit der Geschwindigkeitsmessung durch das Radargerät nichts zu tun. Die 22 Grad beziehen sich auf den Radarkopf, der zum Fahrbahnrand einen Winkel von 22 Grad einhalten soll. Die Winkel für die Kamera, die die Beweisfotos macht, haben mit der Geschwindigkeitsmessung nichts zu tun; die Kamera wird lediglich nach einer vollbrachten Geschwindigkeitsmessung vom Radargerät angesteuert und bekommt den Befehl, ein Foto zur Dokumentation zu machen. Welches Objektiv verwendet wird, ist primär davon abhängig, ob 2, 3 oder 4 Fahrspuren überwacht werden sollen und in welcher Entfernung die Fotos zu erwarten sind. Das einzige Kriterium für die Auswahl der Objektive und damit des Kamerawinkels ist daher, ein möglichst gutes Beweisfoto zu bekommen. Das ist aber völlig unabhängig von der Geschwindigkeitsmessung."

Zur vom Bf eingewendeten Manipulationsmöglichkeit eines Polizisten hat der SV ausgeführt: „Bei einem Fixradargerät bezieht sich eine solche Möglichkeit darauf, dass der Polizist bei der Kamera ein anderes Objektiv verwenden kann, was aber bei Autobahnradargeräten kaum vorkommt, da hier ein Objektiv gewählt wird, das die Übertretungen gut dokumentiert. Wenn also das Objektiv wie in den meisten Fällen, wenn es nicht kaputt ist, fix beim Radargerät bleibt – weil das auch vom Radarhersteller empfohlen wird, um eben aussagekräftige Beweisfotos zu bekommen – obliegt es dem Polizeibeamten dann nur mehr, die Daten, sofern sie nicht online sind, zu übernehmen und von der Festplatte herunterzuladen, um sie dann auf der Polizei auswerten zu können. Ein Verstellen oder Einstellen des Radargerätes erübrigt sich, denn der Polizist kann bei den Fixradargeräten das Radargerät herausschieben oder wieder zurückschieben und es rastet in einer einzigen Stellung ein – eine 2. Stellung ist nicht vorgesehen. Der Polizist kann das Radargerät nach hinten schieben, um leichter zum Ablesen der Daten zu kommen oder USB-Stick oder die Festplatte anzuschließen und dann kann er es wieder nach vorne schieben in die vorgesehene Einrastmöglichkeit und damit sind die 22 Grad sicher gestellt. Eine abweichende Winkelstellung ist nicht möglich, weil das baulich ausgeschlossen ist."

Zur Kontrolle der Messgenauigkeit hat der SV ausgeführt: „Aufgrund des vorliegenden A- und B-Fotos wurde eine fotogrammetrische Nachmessung der Fahrgeschwindigkeit durchgeführt. Diese fotogrammetrische Auswertung ergibt eine Abweichung von 8 Prozent. Im Hinblick auf die mögliche Auswertegenauigkeit ist festzuhalten, dass aus technischer Sicht der Geschwindigkeitswert dann zu bestätigen ist, wenn den Abweichung nicht über 10 Prozent liegt. Da die festgestellte fotogrammetrisch ermittelte Abweichung aber unter 10 Prozent (nämlich bei 8 Prozent) liegt, ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Fahrgeschwindigkeit zu bestätigen.
Weiters ist festzuhalten, dass sowohl am A- als auch am B-Foto nur ein Fahrzeug erkennbar ist und, wenn man unabhängig von der genaueren Methode der Fotogrammetrie eine augenscheinliche Bewertung durchführt anhand der

Bodenmarkierung, kann man auch zu dem Schluss kommen, dass die größenordnungsmäße angezeigte Geschwindigkeit von 127 km/h – das ist der Nettowert 134 km/h – 5 % – als korrekt anzusehen ist. Maßgebend ist aber nicht die augenscheinliche Einschätzung, sondern maßgeblich ist die Fotogrammetrie, die aber auch nur eine Auswertegenauigkeit von 10 % zulässt. Die einschlägigen technisch anerkannten Auswertekriterien für Radarbilder sind diese 10 % und die eindeutige Zuordnung eines Messwertes auf dem Foto zu einem Fahrzeug. Das ist im ggst. Fall gegeben, weil nur 1 Fahrzeug auf beiden Radarfotos vorhanden ist. Die Auswertung der Fotogrammetrie erfolgt als Parameter über die Kennzeichenbreite, dh es wird nicht die Bodenmarkierung als Parameter oder Referenzwert verwendet, sondern es wird die am Foto dargestellte Kennzeichenlänge, die mit 52 cm normiert ist, verwendet. Und nachdem sich das Fahrzeug zwischen 1. und 2. Foto vom Fotoapparat (also vom Radargerät) entfernt, wird die Kennzeichenbreite kleiner und über die Veränderung der Kennzeichenbreite zwischen den beiden Bildern wird eine Wegstrecke ermittelt. Da man weiß, dass die Wegstrecke in 0,5 Sekunden zurückgelegt wird, kann dadurch Geschwindigkeit = Weg : Zeit ermittelt werden. Die Zeit zwischen den beiden Fotos beträgt 0,5 Sekunden und ist Teil der eichtechnischen Abnahme.““

Der SV hat – ohne jeden Zweifel – vollkommen überzeugend dargelegt, dass er eine fotogrammetrische Auswertung mit dem angeführten Ergebnis durchgeführt hat, sodass auf die geradezu mutwillige Einwendung des Bf, es gebe mangels Vorliegens eines ausgedruckten Protokolls darüber keine fotogrammetrische Auswertung in infolgedessen auch kein Gutachten, nicht einzugehen war.
Sein Antrag, „die Länge der Bodenmarkierungen und die genaue Position des Fahrzeuges anhand von Naturmaßen am Tatort zu ermitteln“ würde nicht nur zu lebensgefährlichen Aktionen führen, sondern ist als mutwillig einzustufen und im Hinblick auf die überzeugenden Ausführungen des SV zum Ausschluss einer „Mehrfachreflexion“ entbehrlich. Sein Antrag auf Vorlage einer „Lebensakte“ des verwenden Radargerätes ist deshalb unmaßgeblich, weil jedes Radargerät nach einer die Messeinheit betreffenden Reparatur neu geeicht werden muss und vom BEV auch geeicht wird, sofern es nicht als irreparabel aus dem Bestand entfernt wird. Außerdem laufen beide Anträge auf einen (unzulässigen) Erkundungsbeweis hinaus.

Dass bei Radargeräten der Bauart MUVR 6FA die beiden Fotos im Abstand von 0,5 Sekunden – „Verzögerungszeit zwischen den beiden Fotos einer Messung“ – aufgenommen werden, ist bereits in der Zulassung Zl 41008/89 (Amtsblatt für das Eichwesen Nr.4/1989) festgelegt:
„Da bei Verkehrsgeschwindigkeitsmessern der angeführten Bauart keine Beobachtung der einwandfreien Funktion des Gerätes und des ungestörten Ablaufs der Messungen durch Bedienungspersonal vorgesehen ist, wird eine Kontrolle der nach dem Prinzip des Doppler-Effektes ausgeführten Geschwindigkeitsmessung durch eine davon unabhängige Zeit-Weg-Messung der Geschwindigkeit

ermöglicht: Bei jeder Messung wird 0,5 Sekunden nach einem ersten Foto ein zweites Foto ausgelöst. Aus der Verkleinerung der Kennzeichentafel bzw eines anderen geeigneten Bauteiles des gemessenen Fahrzeuges auf dem zweiten Foto gegenüber dem ersten wird die Wegstrecke ermittelt, die das Fahrzeug in der Zeit zwischen diesen beiden Fotos zurückgelegt hat. Aus dieser Wegstrecke und der Verzögerung von 0,5 Sekunden kann ein Kontrollwert für die Geschwindigkeit des gemessenen Fahrzeuges bestimmt werden. Dazu werden auf den beiden Fotos bestimmte Abstände vermessen und die Werte in einen fix programmierten Computer eingegeben, der den Geschwindigkeits-Kontrollwert automatisch berechnet."

Zur Eichung wird unter Punkt D der Zulassung ausgeführt:
„Die Eichung der Verkehrsgeschwindigkeitsmesser sowie das kurzfristige Entfernen von Stempeln ist dem Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, Gruppe Eichwesen, vorbehalten.
Bei der Auswahl der Aufstellungsorte für Kabinen ist das Einvernehmen mit dem BEV herzustellen. Vor Aufstellung der Kabinen sind eine Bodenbeschaffenheitsprüfung und – wenn notwendig – praktische messtechnische Versuche mit dem Verkehrsgeschwindigkeitsmesser an den geplanten Aufstellungsorten durchzuführen."

Damit sind die Ausführungen des SV, wonach es nicht im Einflussbereich der Polizei liegt, die Aufstellungsorte für Radarkabinen festzulegen, einwandfrei nachzuvollziehen. Da sowohl bei der Aufstellung der Radar-Automaten als auch bei der Eichung der Verkehrsgeschwindigkeitsmessgeräte das BEV maßgeblich beteiligt ist und laut Auskunft der LVA OÖ der dortige Standort vom BEV für geeignet befunden wurde, ist von einer ordnungsgemäßen Radarmessung am Standort des ggst Radargerätes auszugehen.

Der Bf zeigte in der Verhandlung ein Foto des blauen Kilometrierungszeichens, auf dem links „Rampe 3 / km 0,4" steht und rechts „A 1 / km 175" steht und vertrat die Ansicht, die Kurve sei bereits der A 1 zuzuordnen, zumal auch im DORIS die Markierung „0" dort zu finden sei, und dass dort die Rampe 3 beginne, zumal das auch im DORIS so beschrieben sei, dh die Geschwindigkeitsbeschränkung beginne erst wesentlich später. Km 0,4 wäre dann bei Kilometrierung „0" der Rampe 2, das ist die Fahrspur von der A25 in Richtung Salzburg. Geht man von dieser O-Kilometrierung über dem Kreuz der A 1 und der Rampe 3 aus und misst Richtung Wels auf der A25, dann ergäbe sich der Tatort km 0,4 etwa im Bereich der Abzweigung der Rampe der A 25 Richtung Salzburg etwa auf gleicher Höhe. Dort seien aber noch 130 km/h erlaubt und die Geschwindigkeitsbeschränkung würde noch nicht gelten – entweder würde dann die Verordnung von der Kilometrierung her nicht stimmen oder die Tafel stünde falsch. Die Kundmachung der 100 km/h stimme in der Natur insofern nicht, als die Tafel tatsächlich bei km 0,2 stehe. Die 100 km/h-Beschränkung beginne tatsächlich bei km 0,2 und zwar kurz vor Beginn

dieser Brücke in Fahrtrichtung Linz. Das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung laut Verordnung bei km 1,570 gebe es in der Wirklichkeit nicht, weil die Rampe bei km 1,2 (gemessen von der Kilometrierung „0“ auf der Kreuzung Rampe 3/A1) aufhöre, dort münde sie in die Westautobahn A1.

Vonseiten des Landesverwaltungsgerichtes OÖ ist zur Örtlichkeit der Position der ggst Radarkabine zu sagen, dass sich diese unter der Richtungsfahrbahn Wien der A1 befindet, nämlich bei km 0,4 der Rampe 3, das ist die Überleitung von der A25 in Richtung A1/Fahrtrichtung Wien. Bei einem Ortsaugenschein der erkennenden Richterin am 15. Februar 2018 konnte die Kilometermarkierung (blaue Tafel) mit „Rampe 3/km 0,5“ auf der gegenüber liegenden (rechten) Seite der Rampe unmittelbar nach dem Standort des Radargerätes eindeutig zugeordnet werden.
Zu bemerken ist, dass die von der A25 auf die A1 führenden Rampen mit den Kilometerangaben auf der A25 nicht übereinstimmende Kilometrierungen aufweisen. Richtig ist, dass die im DORIS ersichtliche Kilometrierung, insbesondere die Kilometrierung „0“ auf der Kreuzung der A1, RFB Wien/A25 km 0,4 der Rampe 3 nicht nachvollziehbar ist; allerdings wird im DORIS ausdrücklich darauf hingewiesen, dass aus „der obigen Karte kein Rechtsanspruch ableitbar ist“.
Auch mit diesem Argument vermochte der Bf daher nicht zu überzeugen.

Die vom Bf beantragte Vorlage der Gebrauchsanleitung des Herstellers und der Unterlagen, aus denen der Einbau des Kamerasystems, die Ausrichtung der Optik und die Inbetriebnahme des Messgerätes hervorgehen, sind im Lichte der einwandfrei verständlichen Ausführungen des SV als (unzulässige) Erkundungsbeweise zu sehen, weshalb dem Antrag keine Folge zu geben war (vgl VwGH 25. September 2007, 2004/18/0141 ua.).

In der Chronologie des von der belangten Behörde vorgelegten Verfahrensaktes findet sich bei genauer Durchsicht kein Schriftstück, das dem Bf nicht schon vor dem Straferkenntnis zur Kenntnis gebracht worden wäre. Seine Behauptung, man verwehre ihm eine Akteneinsichtnahme und es sei ihm nicht zuzumuten, „blind“ ein Verfahren und die damit verbundenen Kosten zu betreiben, geht völlig ins Leere. Unsubstantiierte Behauptung und die ständige Wiederholung mutwilliger Anträge vermögen daran nichts zu ändern.

Das Landesverwaltungsgericht OÖ hat in rechtlicher Hinsicht erwogen:
Gemäß § 52 lit.a Z10 lit.a StVO 1960 zeigt das Vorschriftszeichen "Geschwindig-keitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)" an, dass das Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit, die als Stundenkilometeranzahl im Zeichen angegeben ist, ab dem Standort des Zeichens verboten ist.

Mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 28. Dezember 2001, GZ: 314.501/65-III/10-01, wurde auf der Grundlage des § 43 Abs 1 StVO zur Sicherheit des sich bewegenden Verkehrs ua „auf der Rampe

von der Richtungsfahrbahn Linz der A25 zur Richtungsfahrbahn Wien der A1 vom südlichen Widerlager (unter der RFB Wien) der A1, dh von km 0,125 bis 1,570 der Rampe“ die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h beschränkt.
Mit Verordnung des BMVIT vom 4. August 2010, GZ. BMVIT-138.001/0015-II/ST5/2010, wurde auf Grund des § 43 Abs. 1 StVO 1960 der Punkt II.2. der BMVIT-Verordnung vom 28.12.2001, GZ: 314.501/65-III/10-01, dahingehend geändert, dass „auf der Rampe von der Richtungsfahrbahn Linz der A25 zur Richtungsfahrbahn Wien der A1 Westautobahn bis zur Einmündung der A25 in die Richtungsfahrbahn Wien der A1 (= km 0,125 bis km 1,570 der genannten Rampe)“ die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h beschränkt wurde.

Diese Geschwindigkeitsbeschränkung war auf der RFB Linz der A25 ordnungsgemäß durch beidseitige Anbringung der Verkehrszeichen nach § 52 lit a Z10 lit a und lit b kundgemacht.

Das abgeführte Beweisverfahren hat für das Landesverwaltungsgericht OÖ zweifelsfrei ergeben, dass sich im Straßenverlauf der A 25 Welser Autobahn im Gemeindegebiet von Pucking nur eine einzige Rampe in Fahrtrichtung Linz zur A 1 West Autobahn hin befindet, nämlich die – von der Straßenverwaltung nach den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) als solche nummerierte - Rampe 3. Diese Rampe, welche nach dem Verordnungsakt des BMVIT (GZ: 314-501/65-III/10-01) auch als „Huberbauerkurve“ bezeichnet wird, verbindet die A 25 Welser Autobahn mit der A 1 West Autobahn im Bereich des Knotens Haid. Die Rampe 3 verläuft dabei zwischen den Kilometrierungspunkten km 0,0 und km 1,570, wie ua aus dem vom Bf in der Verhandlung vorgelegten DORIS-Auszug zum „stationären Radargerät A1_186_R3“ zu entnehmen ist.
Die Rampe 3 ist der A 25 Welser Autobahn zuzuordnen (vgl LVwG OÖ 22.8.2016, LVwG-601265/33/JS/CG). Die Kilometerangaben im Digitalen OÖ. Raum-Informations-System DORIS (Flugdatum 20.6.2017) zum Bereich der Rampe von der A25, RFB Linz, zur A1, RFB Wien, entspricht nicht der tatsächlichen und durch blaue Tafeln dokumentierten Kilometrierung, was aber auf die Richtigkeit des von der belangten Behörde bezeichneten Tatorts rechtlich keinen Einfluss hat. Der Bf war aufgrund der Radarfotos und der bereits im Verfahren vor der belangten Behörde ausführlich erörterten DORIS-Fotos und Unterlagen im Hinblick auf eine unzulässige Doppelbestrafung geschützt.

Das diese Geschwindigkeitsbeschränkung überwachende stationäre Radargerät der Bauart MUVR 6FA mit der IdentifikationsNr. 2349, befindet sich unter der RFB Wien der A1 bei km 0,400 der Rampe von der A25 zur A1 und war am 18. Juli 2016, 19.22 Uhr, ordnungsgemäß geeicht – die letzte Eichung vorher fand laut Eichschein des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen am 11. Mai 2016 mit Nacheichfrist bis 31. Dezember 2019 statt.

Laut Zulassung der verwendeten Bauart des Radargerätes MUVR6FA sind bei Geschwindigkeiten über 100 km/h vom Messwert 5 % abzuziehen, dh im ggst Fall von der gemessenen Geschwindigkeit 134 km/h (zugunsten des Bf aufgerundet) 7 km/h, woraus sich die vorwerfbare Geschwindigkeit von 127 km/h ergibt.
Diese Geschwindigkeit wurde unabhängig von der Radarmessung anhand der beiden im Abstand von einer halben Sekunde gemachten Radarbilder (A- und B-Foto) durch fotogrammetrische Auswertung vom AmtsSV einwandfrei nachvollzogen und für technisch einwandfrei und als Grundlage für den Tatvorwurf geeignet befunden und die gemessene Geschwindigkeit eindeutig dem einzigen abgebildeten Fahrzeug, nämlich dem mit dem Kennzeichen x, zugeordnet. Damit hat sich der durch das ordnungsgemäß geeichte Radarmessgerät nach Toleranzabzug erzielte Wert einwandfrei bestätigt.

Die Argumente des Bf zu seiner Lenkereigenschaft sind offenbar nicht auf ein Bestreiten der Richtigkeit der Lenkerauskunft der Zulassungsbesitzerin des Pkw zu sehen, sondern auf den Ort der Übertretung laut Schuldspruch.
Das Beweisverfahren hat damit ohne jeden Zweifel ergeben, dass der Bf als Lenker des Pkw x die zur Tatzeit 18. Juli 2016, 19.22 Uhr, ordnungsgemäß verordnete und durch Straßenverkehrszeichen kundgemachte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h nach Abzug der vorgeschriebenen Toleranzen um 27 km/h überschritten hat.
Das Landesverwaltungsgericht OÖ gelangt aus all diesen Überlegungen zur Überzeugung, dass der Bf den ihm zur Last gelegten Tatbestand erfüllt und, da ihm die Glaubhaftmachung mangelnden Verschuldens im Sinne des § 5 Abs 1 VStG nicht gelungen ist, sein Verhalten als Verwaltungsübertretung zu verantworten hat.

Zur Strafbemessung ist zu sagen, dass der Strafrahmen des § 99 Abs 3 StVO 1960 bis 726 Euro Geldstrafe, für den Fall der Uneinbringlichkeit bis 2 Wochen Ersatzfreiheitsstrafe reicht.

Die belangte Behörde hat die bisherige Unbescholtenheit des Bf – zutreffend – als Milderungsgrund gewertet und keine erschwerenden Umstände berücksichtigt. Zugrundegelegt wurden ein geschätztes Einkommen von 1600 Euro netto monatlich sowie das Fehlen von Sorgepflichten und Vermögen.
Seine finanziellen Verhältnisse hat der Bf in der Verhandlung mit „812 Euro monatlich Notstandshilfe, keine Sorgepflichten, kein Vermögen“ bekanntgegeben.

Angesicht des doch wesentlich niedrigeren Einkommens war eine Herabsetzung der Straße gerechtfertigt. Die nunmehr verhängte Strafe ist nach den Kriterien des § 19 VStG bemessen und liegt im untersten Bereich des gesetzlichen Strafrahmens, wobei die Ersatzfreiheitsstrafe im Verhältnis zur Geldstrafe festzusetzen war. Der Kostenbeitrag für das Verfahren vor der belangten Behörde bleibt unverändert.

Von geringer Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes – nämlich der Verkehrssicherheit – oder geringer Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat oder geringem Verschulden des Bf im Sinne des § 45 Abs 1 Z 4 und letzter Satz VStG kann keine Rede sein, sodass der Ausspruch einer Ermahnung verwehrt war. Eine Anwendung des § 20 VStG kommt mangels gesetzlicher Mindeststrafe nicht in Betracht.
Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Zu II.:

Gemäß § 52 Abs 8 VwGVG entfällt die Vorschreibung eines Kostenbeitrages zum Beschwerdeverfahren.

Zu III.:

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. Für den Bf ist nach der Bestimmung des § 25a Abs. 4 VwGG keine Revision zulässig. Nach dieser Bestimmung ist eine Revision wegen Verletzung in Rechten (Art. 133 Abs. 6 Z 1 B-VG) nicht zulässig, wenn in einer Verwaltungsstrafsache – wie gegenständlich – eine Geldstrafe von bis zu 750 Euro und keine Freiheitsstrafe verhängt werden durfte sowie im Erkenntnis eine Geldstrafe von bis zu 400 Euro verhängt wurde.

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. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde ist eine Eingabengebühr von 240 Euro zu entrichten.

Da für den vorliegenden Fall gemäß § 25a Abs. 4 VwGG eine Revision nur wegen Verletzung in subjektiven Rechten (Art. 133 Abs. 6 Z 1 B-VG) ausgeschlossen ist,

steht der belangten Behörde und der revisionslegitimierten Formalpartei die außerordentliche Revision beim Verwaltungsgerichtshof offen, die beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich einzubringen ist.

Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann.

Hinweis

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

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Bissenberger