

ADAC

DAR DEUTSCHES AUTORECHT

RECHTSZEITSCHRIFT DES ADAC

Redaktionsleitung

Dr. Eckhart Jung
Fachanwalt für Verkehrsrecht, Puchheim

Beirat

Prof. Dr. Michael Brenner
Friedrich-Schiller-Universität Jena

Angela Diederichsen
Richterin am BGH, Karlsruhe

Gregor Galke
Vorsitzender Richter am BGH, Karlsruhe

Prof. Dr. Klaus Geppert
FU Berlin, Richter am KG a.D.

Wolfgang Halm
Rechtsanwalt, Köln

Dr. h.c. Eckart Hien
Präsident des BVerwG a.D., Leipzig

Werner Kaessmann
Rechtsanwalt und Notar
Generalsyndikus des ADAC, Dortmund

Prof. Dr. Peter König
Richter am BGH, Leipzig

Dr. Joachim Kummer
Rechtsanwalt beim BGH, Ettlingen

Prof. Dr. Stephan Lorenz
Ludwig-Maximilians-Universität München

Kay Nehm
Generalbundesanwalt a.D.,
Präsident VGT, Karlsruhe

Wilhelm Schluckebier
Richter des BVerfG, Karlsruhe

Dr. h. c. Wolfgang Spindler
Präsident des BFH a.D., München

Prof. Dr. Ansgar Staudinger
Universität Bielefeld

Aus dem Inhalt:

Literatur

Dr. Frank Albrecht, Notwendigkeit einer Reform des
Verkehrszentralregisters S. 677

Andreas Engelbrecht, Der Regress des Sozialleistungs-
trägers nach einem Unfall S. 684

Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Zur zukünftigen kollisionsrecht-
lichen Ausgestaltung des Direktanspruchs des Geschädigten
gegen die gegnerische Haftpflichtversicherung S. 691

Rechtsprechung

VerfGH Wien, Kein Verstoß gegen EMRK bei Verwaltungs-
strafe gegen deutschen Fahrzeughalter auf Grund
Verstoßes gegen Mitwirkungspflicht (m. Anm. Dr. Adam) . . . S. 695

BGH, Bei Unfall mit Leasingfahrzeug Versicherungsent-
schädigung für LG bei Vertrag mit Andienungsrecht S. 698

BGH, Kürzung auf Null bei absoluter Fahruntüchtigkeit
(m. Anm. Dr. Schimikowski) S. 700

LG Bonn, Wertminderung nach Gasverpuffung im
Inneren eines Pkw S. 709

OVG Bremen, MPU-Anordnung auch bei Alkohol-
auffälligkeit außerhalb des Straßenverkehrs möglich S. 713

OVG Münster, Fahrerlaubnisentziehung
für Wiederholungstäter (m. Anm. Hillmann) S. 718

DAR-Service

Dr. Christian Adam, Messungen zur Verkehrsüberwachung
in Österreich. S. 723

Stephen Covell, Schadensersatz bei Unfällen
mit tödlichem Ausgang in England und Wales S. 730

Sabine Jungebauer, Anmerkung zum Urteil über Termins-
gebühr, OLG Saarbrücken vom 8. 8. 2011 (1 Ws 89/11) . . S. 734

ADAJUR-Report

Obergerichtliche Rechtsprechung in Zusammenhang
mit winterlichen Räum- und Streupflichten. S. IV

12 Dezember 2011
81. Jahrgang
Seiten 677–736

Reform des Mehrfachtäterpunktesystems

Messungen zur Verkehrsüberwachung in Österreich

von Rechtsanwalt *Dr. Christian Adam*¹, Salzburg

I. EINLEITUNG

Regelmäßig werde ich von deutschen Kollegen angesprochen, wie es nur möglich sein kann, dass in Österreich eine *Schätzung der Geschwindigkeit* ausreicht, um Schnellfahrer zu bestrafen. Es ist in Österreich tatsächlich, wenn auch mit Einschränkungen zutreffend, dass der Verwaltungsgerichtshof den Organen der Straßenaufsicht oder der Sicherheitswache („freies Amtsauge“) grundsätzlich zubilligt, sich ein Urteil darüber zu bilden, ob ein Kraftwagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit in erheblichem Maße überschreitet. Die Wahrnehmung des Amtorgans wird folglich als taugliches Beweismittel für die Feststellung einer Geschwindigkeitsübertretung und somit als Basis einer Bestrafung für zulässig erachtet². Einschränkungen werden jedoch dadurch getroffen, dass das Amtorgan zum einen auf einer bestimmten Streckenlänge³ ausreichend freie Sicht auf das Fahrzeug haben muss, zum anderen dadurch, dass nur die Schätzung einer erheblichen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verwaltungsstrafrechtlich von Relevanz sein kann. Das Mindestmaß einer erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitung scheidet das Höchstgericht ab einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um etwa ein Drittel an⁴.

Doch um die mögliche Verwunderung gleich zu relativieren ist festzuhalten, dass die Schätzung durch das „freie Amtsauge“ keinesfalls die Regel darstellt und nur noch im Einzelfall angewandt wird. So beispielsweise⁵ dann, wenn ein Lenker die Aufforderung eines Polizisten zum Anhalten ignoriert und mit „quietschenden Reifen beschleunigt“ um sich der beabsichtigten Verkehrskontrolle zu entziehen. Die Zeiten, in welchen sich ein Amtorgan einfach an eine Straße gestellt hat, sei es unter Verwendung einer Stoppuhr, sei es ohne, um mit freiem Auge Geschwindigkeitssünder zu ertappen, scheinen – im Zeitalter der Lasermessung - endgültig der Vergangenheit anzugehören, wie sich auch das Höchstgericht seit fast 20 Jahren nicht mehr mit dieser Thematik befassen musste⁶.

Schließlich hat der technische und elektronische Fortschritt im Hinblick auf Geschwindigkeits- und sonstige Messungen auch vor Österreich nicht halt gemacht. Die weiteren Ausführungen beschäftigen sich daher ausschließlich mit Messungen zur Verkehrsüberwachung unter Zuhilfenahme technischer Einrichtungen.

¹ Der Autor ist ADAC-Vertrauensanwalt in Österreich, einer der Kanzleischwerpunkte ist das Verkehrsrecht.

² VwGH, 15.11.1961, ZI. 1091/61.

³ Ausreichend sind knapp 100m, VwGH 18.9.1963, ZI. 1072/62.

⁴ VwGH 29.9.1993, 92/03/0042 und Vorjudikatur.

⁵ Beispiel aus einem aktuellen, von der Kanzlei des Autors betreuten Verwaltungsstrafverfahren.

⁶ Soweit überblickbar.+

II. GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Bis ins Jahr 2009 waren die Grundlagen für die Zulässigkeit technischer Messungen ziemlich lapidar in § 134 KFG 1967 geregelt. Das Gesetz beschränkte sich darauf, an mit Messgeräten gemessenen Überschreitungen einer ziffernmäßig festgesetzten, erlaubten Höchstgeschwindigkeit bestimmte Rechtsfolgen zu knüpfen. Hierbei hat der Gesetzgeber offensichtlich an punktuelle Messungen gedacht⁷. Weiters waren (und sind) Fahrtenschreiber oder digitale Kontrollgeräte als geeignete Messgeräte zur Feststellung von Geschwindigkeitsübertretungen zulässig⁸.

Hinsichtlich einer Wegstreckenmessung normierten sowohl KFG 1967 als auch StVO 1960⁹ bis ins Jahr 2009, dass zur Feststellung einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten Höchstgeschwindigkeit auch automatische Geschwindigkeitsmesssysteme verwendet werden können, mit denen die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeuges auf einer bestimmten Wegstrecke gemessen werden kann. Die Normen stellten also allein auf die „Section Control“¹⁰ ab. Hinsichtlich sonstiger bildverarbeitender oder videogestützter technischer Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung fanden sich keine ausdrücklichen Bestimmungen im Gesetz.

Das im Datenschutzgesetz 2000¹¹ im Verfassungsrang verankerte Grundrecht auf Datenschutz wurde im Bereich der Verkehrsüberwachung zunächst nahezu gänzlich vernachlässigt¹², ein Spannungsfeld zwischen diesem Grundrecht und den Einrichtungen der Verkehrsüberwachung musste sich zwangsläufig aufbauen.

Es war daher nur mehr eine Frage der Zeit, bis sich die Höchstgerichte mit den im Spannungsfeld stehenden Einrichtungen, konkret der Section Control und der Abstandsmessung, zu beschäftigen hatten, zumal auch in der Literatur kritische Stimmen laut wurden¹³.

Im Erkenntnis vom 15.6.2007¹⁴ hatte sich der Verfassungsgerichtshof dann mit der „Section Control“ zu befassen. Im Ergebnis erachtete der Gerichtshof auf

⁷ Manche Autoren sehen Messungen mit einem stationär postierten Radargerät als wegstreckenbezogen an. Der Autor schließt sich, gleich dem Gesetzgeber, dieser Meinung nicht an, da bei wegstreckenbezogenen Messungen zumindest zwei Messeinrichtungen vorhanden sein müssen. Vielleicht wäre der Begriff „stationäre Geschwindigkeitsmessung“ treffender gewesen. Für die Zwecke dieses Aufsatzes ist die Einordnung ohne Bedeutung.

⁸ § 134 Abs. 3 und 3a KFG 1967 i.d.F. BGBl I Nr. 6/2008.

⁹ § 134 Abs. 3b KFG 1967 i.d.F. BGBl I Nr. 6/2008, eine identische Formulierung findet sich auch in § 100 Abs. 5 StVO 1960 i.d.F. BGBl I Nr. 52/2005. § 134 KFG 1967 trägt die Überschrift „Strafbestimmungen“, § 100 StVO 1960 „Besondere Vorschriften für das Strafverfahren“, woraus sich die Bedeutung der Bestimmungen für den historischen Gesetzgeber unschwer errahnen lässt.

¹⁰ Warum sich in Österreich diese anglizistische Wortkreation durchgesetzt hat, lässt sich nicht ergründen. Worte der deutschen Sprache wie z.B. „Abschnittsmessung“, „Abschnittskontrolle“ oder „Sektorenüberwachung“ wären ebenso zutreffend wie passender gewesen. Der Gesetzgeber des Jahres 2009 hat sich in § 98a StVO 1960 für den Terminus „abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung“ entschieden.

¹¹ DSG 2000, BGBl I 165/1999.

¹² Mit Ausnahme der „Section Control“.

¹³ Vgl. nur *Kunnert*, Die abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung (Section Control) aus datenschutzrechtlicher Sicht, ZVR 2006, S. 78ff.

¹⁴ VfGH, 15.6.2007, G147, 148/06 u.a.

Verfassungsebene § 100 Abs. 5 StVO 1960 als taugliche Grundlage für die „Section Control“. Diese Bestimmung wurde daher nicht als verfassungswidrig aufgehoben, das Gesetzesprüfungsverfahren hinsichtlich § 134 Abs. 3b KFG 1967 wurde eingestellt. Der Gerichtshof referierte jedoch, dass die allgemeinen Grundsätze des 2. Abschnitts des DSG 2000 eine fehlende Ermächtigung im Sinne des § 1 Abs. 2 DSG 2000 nicht ersetzen können. Hieraus war unschwer abzuleiten, dass der Einsatz anderer technischer Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung einer ausdrücklichen gesetzlichen Ermächtigung bedarf.

Im Erkenntnis vom 9.12.2008¹⁵ hat der Verfassungsgerichtshof zu der im Verfahren gegenständlichen Geschwindigkeits- und Abstandsmessung judiziert, dass diese ohne gesetzliche Grundlage durchgeführt worden ist. Der Beschwerdeführer hatte vorgebracht, dass mit dem Messgerät in das Grundrecht auf Datenschutz von Kraftfahrzeuglenkern eingegriffen werde, wie auch, dass eine gesetzliche Grundlage für Abstandsmessungen fehle¹⁶. Das Höchstgericht folgte im Ergebnis dieser Argumentation und hob den angefochtenen Bescheid¹⁷ als verfassungswidrig auf.

Somit war der Gesetzgeber gefordert, die gesetzlichen Voraussetzungen für den erweiterten¹⁸ Einsatz bildverarbeitender technischer Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung zu schaffen. Schließlich wurde die technische Verkehrsüberwachung mittels Bildaufzeichnungsgeräten in rechtspolitischer Hinsicht als wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr angesehen. Der Gesetzgeber hat erkannt, dass für den Einsatz der genannten Einrichtungen im Bereich der Verkehrsüberwachung ausdrückliche Bestimmungen unerlässlich sind, welche zudem den datenschutzrechtlichen Anforderungen entsprechen müssen. Sichergestellt wurde auch, dass kein Eingriff in Persönlichkeitsrechte erfolgt.

Dass es den Abgeordneten zum Parlament wohl nicht ausschließlich um die Verkehrssicherheit, sondern vielmehr um die Bestrafung aller „Verkehrsröwdys“ ging, lässt sich der Wortmeldung des Abgeordneten Keck (SPÖ) in der Debatte im Verkehrsausschuss entnehmen. Dieser begrüßte die künftige Möglichkeit zur Frontfotografie im Rahmen von Geschwindigkeitsmessungen und erwartete sich explizit, dass dadurch „deutsche Verkehrsröwdys“ leichter verfolgt werden können¹⁹.

Mit der am 26.3.2009 in Kraft getretenen 22. StVO-Novelle²⁰ wurden, unter der Überschrift „Besondere Vorschriften für die Verkehrsüberwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen“, die §§ 98a bis 98f StVO 1960 neu in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen. Gesetzliche Grundlagen unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Vorgaben wurden für die „abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung“²¹, die „punktuelle Geschwindigkeitsmessung“²², die „Abstandsmessung“²³, die „Überwachung der

¹⁵ VfGH, 9.12.2008, B 1944/07.

¹⁶ Die in FN 9 angezogenen Bestimmungen beziehen sich allein auf *ziffernmäßig festgesetzte Höchstgeschwindigkeiten*, nicht aber auf die Ermittlung einer *Durchschnittsgeschwindigkeit*.

¹⁷ Verfahrensgegenständlich war ein Berufungserkenntnis, mit welchem der Berufung gegen ein wegen Geschwindigkeitsüberschreitung um 24 km/h, begangen auf der Inntalautobahn A12, erlassenes Straferkenntnis keine Folge gegeben wurde.

¹⁸ Abgesehen von der „Section Control“.

¹⁹ Republik Österreich, Parlamentskorrespondenz Nr. 134 vom 26.2.2009.

²⁰ BGBl I Nr. 16/2009.

²¹ § 98a StVO 1960 i.d.F. BGBl I 16/2009.

²² § 98b StVO 1960 i.d.F. BGBl I 16/2009.

²³ § 98c StVO 1960 i.d.F. BGBl I 16/2009.

Beachtung von Lichtzeichen²⁴, die „Überwachung aus Fahrzeugen“²⁵ und die „Verkehrsbeobachtung“²⁶ geschaffen. Zudem wurden sowohl § 100 Abs. 5b StVO 1960 als auch § 134 Abs. 3b KFG 1967 entsprechend adaptiert.

Im Folgenden werden die nunmehr zulässigen Messarten im Zuge der Verkehrsüberwachung dargestellt.

III. GESCHWINDIGKEIT UND GESCHWINDIGKEITSMESSUNGEN

1. ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

Die in Österreich zulässige Fahrgeschwindigkeit ist ziffernmäßig in § 20 Abs. 2 StVO 1960 bestimmt: Sofern die Behörde nicht gemäß § 43²⁷ 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.

Im Behördenverfahren können bei Zutreffen der Voraussetzungen²⁸ folglich auch andere ziffernmäßig bestimmte Höchstgeschwindigkeiten verordnet werden. Des Weiteren greift auch das Immissionsschutzgesetz - Luft²⁹ in die Regelung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ein, indem das Gesetz eine an den jeweiligen Landeshauptmann gerichtete Verordnungsermächtigung zur Anordnung von (u.a.) Geschwindigkeitsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge oder nur bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen enthält.

2. DIE EINZELNEN MESSARTEN DER GESCHWINDIGKEITSMESSUNG

A/ DIE „KLASSISCHE RADARBOX“:

Soweit überblickbar, werden Verkehrsgeschwindigkeitsmessgeräte des Schweizer Herstellers Multinova AG zu Zwecken der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung³⁰ als Standgeräte verwendet, so z.B. die Type MU VR 6FA³¹. Neben älteren Modellen kommen zunehmend auch Digitalkameras zum Einsatz, sodass das manuelle Wechseln des Films und die manuelle Auswertung der Bilder entfallen. Die Standgeräte fertigen Heckfotos von jenen Kraftfahrzeugen, welche die eingestellte Auslösegeschwindigkeit überschreiten, sodass regelmäßig zwar das gemessene Kraftfahrzeug samt Kennzeichen, nicht aber der Lenker erkennbar ist. Die Problematik punkto Verfolgung ausländischer, insbesondere deutscher Geschwindigkeitssünder ist evident und wurde an anderer Stelle

²⁴ § 98d StVO 1960 i.d.F. BGBl I 16/2009.

²⁵ § 98e StVO 1960 i.d.F. BGBl I 16/2009.

²⁶ § 98f StVO 1960 i.d.F. BGBl I 16/2009, für das gegenständliche Thema ohne Relevanz.

²⁷ § 43 StVO 1960.

²⁸ Auf die gesetzlichen Vorgaben ist hier nicht einzugehen.

²⁹ Kurz IG-L, BGBl I 115/1997 i.d.g.F.

³⁰ Vgl. FN 7.

³¹ Der ADAC-Praxistest vom 16.10.2001 hat sich u.a. auf das Gerät Multanova 6F bezogen, die dort referierten, möglichen Messfehler werden durch die eichrechtlichen Toleranzen aufgefangen.

thematisiert³². Nach und nach sollen die ortsfesten, „klassischen Radarboxen“ durch moderne Frontradargeräte ersetzt werden.

Die sensibilisierte Diskussion um die Einführung und Verwendung bildverarbeitender technischer Einrichtungen hat aber auch zu Skurrilem geführt. So hatte sich im Jahre 2006 ein der Geschwindigkeitsübertretung beschuldigter Kraftfahrzeuglenker im Berufungsverfahren mit der Behauptung, die Messung sei mittels nicht zulässiger „Section Control“ erfolgt, durchgesetzt und die Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens erreicht. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dieses Berufungserkenntnis nicht akzeptiert und den Verwaltungsgerichtshof angerufen. Im Höchstgerichtsverfahren kristallisierte sich heraus, dass die Geschwindigkeitsmessung dem Einstellungsgrund entgegen sehr wohl mit einem ortsfesten Radargerät vorgenommen worden war, welches aber sinniger Weise die Bezeichnung „11 Section Control Nr. 175“ trug³³.

B/ FRONTRADAR:

(Erst) Seit Inkrafttreten der 22. Novelle zur Straßenverkehrsordnung am 26.3.2009 ist es in Österreich legal, Frontradargeräte zur automationsunterstützten Feststellung der Überschreitung einer ziffernmäßig festgelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu verwenden. Die Ermittlung von Daten, die zur Identifizierung von Fahrzeugen oder Fahrzeuglenkern geeignet sind, ist auf die Fälle einer festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung zu beschränken, die so ermittelten Daten dürfen ausschließlich zum Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen eben dieser Geschwindigkeitsüberschreitung verwendet werden. Soweit die bildgebende Erfassung von Personen außer dem Fahrzeuglenker technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind diese Personen ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen.

Die österreichische Autobahnbetreibergesellschaft ASFINAG ist, im Sinne der offensichtlich auch politisch gewünschten Bestrafung ausländischer Raser³⁴ zur Hebung der Verkehrssicherung, der gesetzlichen Ermächtigung gefolgt und hat bereits im Jahre 2009 begonnen, auf Autobahnen Frontradargeräte zu installieren. Nicht etwa, dass hierbei auf Hersteller zurückgegriffen wurde, deren Geräte sich im Ausland vielfach bewährt haben. Nein, Österreich wäre nicht Österreich, wenn nicht das Rad neu erfunden hätte werden müssen. Dies mit der Folge, dass die installierten Frontradargeräte keine, unscharfe oder verspiegelte Bilder lieferten, welche allesamt als Beweismittel für eine Geschwindigkeitsübertretung untauglich waren. Das Frontradar mutierte zur „Lachnummer“. Nach vielfachen Versuchen der Fehlerbehebung greift die ASFINAG nunmehr³⁵ auf die in Deutschland klaglos funktionierenden Geräte des Herstellers Jenoptik-Robotics zurück, sodass fortan den Lenker tatsächlich zeigende Fotos vorhanden sein werden³⁶.

Über Erfahrungen mit den neuen Frontradarmessgeräten kann noch nicht referiert werden. Neben den Frontfotos wird zusätzlich auch das Heck des Kraftfahrzeuges fotografiert. Auf den Autobahnen sind derzeit die nachstehenden Standorte eingerichtet³⁷, weitere Standorte werden evaluiert, wie das Innenministerium zudem den Einsatz des Frontradars auf niederrangigen Straßen prüfen lässt.

Autobahn A7 Mühlkreis-Autobahn beim Tunnel Niedernhart in Linz (Oberösterreich)
Autobahn A8 Innkreis-Autobahn bei Aisterheim/Weibern (Oberösterreich)

³² Vgl. nur *Adam*, Die Mitwirkungspflicht des Fahrzeughalters im österreichischen Verwaltungsstrafverfahren in DAR 10/2010, S. 567ff, aber auch Vertragsanwälte-Mitteilung der Juristischen Zentrale des ADAC vom 26.8.2009, Nr. 54/2009.

³³ VwGH 30.11.2007, 2007/02/0260.

³⁴ Vgl. FN 19.

³⁵ Etwa seit Oktober 2011.

³⁶ Kronenzeitung, Ausgabe Salzburg vom 7.10.2011; die Kosten der Umrüstung soll (angeblich) der ErsthHersteller Siemens übernommen haben.

³⁷ Tageszeitung Kurier vom 5.9.2011, S. 15

Autobahn A10 Tauern-Autobahn beim Knoten Villach (Kärnten)
Autobahn A10 Tauern-Autobahn bei Niederalm (Salzburg)
Autobahn A10 Tauern-Autobahn bei Puch (Salzburg)
Autobahn A12 Inntal-Autobahn bei Innsbruck, Höhe Sieglagen (Tirol)
Autobahn A21 Wiener Außenring-Autobahn (bzw. S 1) bei Brunn am Gebirge
(Niederösterreich)

C/ LASERMESSUNG:

Laser-Verkehrsgeschwindigkeitsmessgeräte wurden in Österreich erstmals im Jahre 1992 für eichfähig erklärt, geeicht und zur die Geschwindigkeit ermittelnden Verkehrsüberwachung eingesetzt. Ursprünglich wurde die Bauart LTI 20.20 TS/KM des Anbieters LTI verwendet, in Folge der technischen Entwicklung wurden Modifikationen, vornehmlich programmtechnischer Natur vorgenommen und im Zuge einer Nacheichung genehmigt. Das Lasergeschwindigkeitsmessgerät, gerne kurz als „Laserpistole“ bezeichnet, funktioniert mittels sendender und reflektierender Infrarotlichtimpulse und ist nach entsprechender Einschulung relativ einfach zu bedienen. Vor Messbeginn muss ein Funktionstest, die so genannte „0-Messung“, durchgeführt werden, die Messungen hernach haben entsprechend den Verwendungsbestimmungen für das jeweilige Gerät zu erfolgen. Das Gerät kann auf einem Stativ fixiert werden oder als Handmessgerät Verwendung finden. Eine Anhaltung des Kraftfahrzeuges nach erfolgter Messung ist nicht unbedingt erforderlich, die Strafbehörde wendet sich (zunächst) an den Halter des Kraftfahrzeuges³⁸. Eine fotografische Dokumentation erfolgt nicht, der Messbeamte ist (sanktionslos) angehalten, das Messergebnis schriftlich festzuhalten³⁹.

Der Autor erinnert sich, als Rechtsvertreter eines wegen eines Geschwindigkeitsdeliktes in Anspruch genommenen Beschuldigten vor einigen Jahren in einem Berufungsverfahren einem mittels Laser die Geschwindigkeit messenden Polizisten (abgekürzt) unterstellt zu haben, er hätte – wohlwollend formuliert - das Messgerät nicht vorschriftsgemäß bedient. Im Zuge der an Ort und Stelle anberaumten Berufungsverhandlung konnte sowohl der Polizist sein Messvermögen (erfolgreich) unter Beweis stellen, als auch dem Autor „Probemessungen“ ermöglicht wurden. Der Autor kann seither bestätigen, dass es bei Fehlmessungen (z.B. bei Anvisieren der Windschutzscheibe anstelle des Kennzeichens) zu keiner Geschwindigkeitsausweisung kommt, sondern der Vorgang als inkorrekt bezeichnet und abgebrochen wird. Gleiches gilt, wenn die Vorbereitung des Gerätes nicht nach der Bedienungsanleitung erfolgt.

Die Behörden können im Verwaltungsstrafverfahren regelmäßig einen gültigen Eichschein für das verwendete Messgerät vorlegen. Wenn nun auch der messende Polizist in seiner zeugenschaftlichen Einvernahme darlegt, dass die Messung unter Beachtung der Verwendungsbestimmungen erfolgt sei, ist es trotz fehlendem Foto nur schwer möglich, erfolgreich den Gegenbeweis anzutreten. Auch das Hinzuziehen von (Amts-) Sachverständigen bringt regelmäßig nicht den gewünschten Erfolg. Die im ADAC-Praxistest „Laser“⁴⁰ referierten, möglichen Fehlerquellen oder Ungenauigkeiten können auch in Österreich vorkommen. Die Rechtsprechung begnügt sich mit dem Verweis auf die Eichung des Messgerätes.

D/ ABSCHNITTSBEZOGENE GESCHWINDIGKEITSÜBERWACHUNG:

³⁸ Vgl. Adam, Die Lenkeraskunft nach österreichischem Recht, DAR 10/2001, S. 567ff und den in FN 32 erwähnten Aufsatz.

³⁹ Allein aus Beweiszwecken.

⁴⁰ Durchgeführt Juli – August 2005.

Diese, vielfach „Section Control“ genannte Messart⁴¹ ist eine Einrichtung der bildverarbeitenden, streckenbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung. Der Beginn und das Ende der Messstrecke ist anzukündigen⁴². Diese Messmethode wird in Österreich seit September 2003 eingesetzt. Mittels Kameras und Infrarotsensoren werden Kraftfahrzeuge, Fahrzeuglenker und Kennzeichen am Beginn und am Ende der Messstrecke erfasst. Die Software der Messeinrichtung errechnet nach dem Passieren der Messstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit. Überschreitet diese die zulässige Höchstgeschwindigkeit, erfolgt automatisiert die direkte, digitale Datenübertragung an die zuständige Verwaltungsstrafbehörde. Wird keine Überschreitung festgestellt, so werden die erfassten Daten automatisch gelöscht⁴³.

Derzeit sind in Österreich folgende „Section Control Strecken“ ständig verordnet⁴⁴:

Autobahn A2 Süd-Autobahn im Wechselabschnitt (Niederösterreich)
Autobahn A2 Süd-Autobahn im Bereich Graz-Ost (Steiermark)
Autobahn A8 Innkreis-Autobahn im Bereich Suben (Oberösterreich)
Autobahn A9 Pyhrn-Autobahn im Plabutschunnel (Graz – Steiermark)
Autobahn A12 Inntal-Autobahn bei Amras (Tirol)
Autobahn A22 Donauufer-Autobahn im Kaisermühlentunnel (Wien)
Autobahn A23 Südosttangente Wien im Bereich Hanssonkurve

Zudem stehen mobile Geräte in Verwendung, welche vor allem in Baustellenbereichen verwendet werden.

IV. WEITERE MESSUNGEN ZUR VERKEHRSÜBERWACHUNG

A/ ABSTANDSMESSUNG:

Für Zwecke der automationsunterstützten Feststellung einer Unterschreitung des erforderlichen Sicherheitsabstands beim Hintereinanderfahren dürfen die Behörden jeweils räumlich und zeitlich begrenzt bildverarbeitende technische Einrichtungen verwenden⁴⁵. Eingesetzt wird das Abstands- und Geschwindigkeitskontrollsystem VKS 3.0, seit April 2010 in der Softwareversion VKS 3.1. Das System verwendet drei Kameras, welche zumindest drei Meter über der Fahrbahnoberfläche montiert werden⁴⁶. Zuvor sind auf der Fahrbahn vier Messmarkierungen in einem Abstand von jeweils 50m anzubringen, um ein Messfeld zu erzeugen⁴⁷. Eine Videokamera misst Abstand und Geschwindigkeit, der zweiten Kamera kommt eine Verkehrsbeobachtungsfunktion (Fernstrecke) zu, während die dritte Kamera die Identifizierung des Fahrzeuges (Fahrzeuglenker, Kennzeichen) vornimmt. Die Daten werden mittels Computersoftware automatisch kontrolliert und aussortiert. Den Verwaltungsstrafbehörden werden nur die für eine Verwaltungsübertretung

⁴¹ Siehe zur Bezeichnung FN 10.

⁴² Seit dem Inkrafttreten der 22. StVO Novelle am 26.3.2009.

⁴³ Die datenschutzrechtlichen Vorgaben entsprechen den im Punkt „Frontradar“ referierten.

⁴⁴ Stand Oktober 2011; kundgemacht jeweils im BGBl II; es müssen nicht alle verordneten Messstrecken auch tatsächlich eingerichtet bzw. ständig in Betrieb sein.

⁴⁵ Für Details zur Messung vgl. die ADAC-Untersuchung zu Abstandsmessungen in Deutschland vom März 2007.

⁴⁶ Derzeit nur auf Brücken; nicht zu verwechseln mit den die Fahrbahn überspannenden Mautportalen zur Kontrolle der Entrichtung der streckenbezogenen Maut auf Autobahnen.

⁴⁷ Zu erkennen an kurzen, am Fahrbahnrand situierten weißen Querstrichen vor einer überführenden Brücke.

relevanten Dokumentationen übermittelt, das System scheidet alle anderen Fälle aus. Eine bildgebende Erfassung ist nur hinsichtlich des Lenkers zulässig, allenfalls erfasste, weitere Fahrzeuginsassen sind ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen. Die vom System der Behörde überspielten Daten⁴⁸ dürfen ausschließlich für die verwaltungsstrafrechtliche Verfolgung der Unterschreitung des notwendigen Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren gemäß § 18 StVO 1960 und wegen einer allenfalls gleichzeitig festgestellten Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten, zulässigen Höchstgeschwindigkeit verwendet werden.

Die Kameras sind von derart geringer Größe, dass sie aus der Entfernung kaum wahrnehmbar sind. Das dazu gehörende, mit der Computeranlage ausgerüstete Fahrzeug wird von den Behörden üblicher Weise so postiert, dass auch dieses für herannahende Fahrzeuge nicht sichtbar ist. Aufgrund der Effektivität des Systems sind wegen Sicherheitsabstandsdelikten erlassene Strafbescheide eher selten erfolgreich bekämpfbar. Das „Fernstreckenvideo“ entkräftet manch schablonenhafte Verantwortung eines inkriminierten Fahrzeuglenkers⁴⁹. Aufgrund der systemimmanenten Toleranzwerte zugunsten des Fahrzeuglenkers ist es nicht auszuschließen, dass allenfalls hinzugezogene (Amts-) Sachverständige sogar einen geringeren Abstand als den von der Software ausgewiesenen errechnen⁵⁰.

B/ „ROTLICHTVERSTÖSSE“

Das Gesetz spricht von der Überwachung der Beachtung von Lichtzeichen, um diese allgemein gehaltene Formulierung dann sofort auf Rotlichtzeichen einzuschränken. Geregelt wird also die automationsunterstützte Feststellung einer Missachtung eines Rotlichtzeichens. Die ermittelten Daten dürfen ausschließlich für die Identifizierung des Fahrzeuges oder des Verkehrsteilnehmers und hier auch nur für Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen eben dieses Rotlichtverstoßes verwendet werden. Mittels einer Digitalkamera werden Fahrzeuge erfasst, die trotz rotem Ampellicht in eine Kreuzung einfahren. Die Auslösung der Kamera erfolgt durch Überfahren der in den Straßenbelag eingearbeiteten Induktionsschleifen in Echtzeit. Abgesehen von der Tatörtlichkeit, der Verkehrsampel und der Anhaltelinie wird der Heckbereich des Fahrzeuges samt Kennzeichen erfasst, (derzeit) nicht jedoch der Fahrzeuglenker. Das Gesetz spricht von der Ermittlung von Daten, die zur Identifizierung von Fahrzeugen oder Verkehrsteilnehmern geeignet sind. Es ist daher gesetzlich nicht ausgeschlossen, dass in der Zukunft mittels einer weiteren Kamera auch ein Foto des Fahrzeuglenkers erstellt werden wird. Dies ist auch aus der gesetzlichen Formulierung abzuleiten, dass im Falle der bildgebenden Erfassung von Personen, die keine Übertretung begangen haben – soweit diese technisch nicht ausgeschlossen werden kann – dieselben ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen sind. Die derzeit in Salzburg verwendete technische Einrichtung des Herstellers Siemens beschränkt sich auf das erwähnte Heckfoto, die Daten der Rotlichtsünder werden direkt der zuständigen Verwaltungsstrafbehörde überspielt.

⁴⁸ Das Video kann in 25 Bilder pro Sekunde zergliedert werden, um den gemessenen Vorgang exakt im Detail nachvollziehen zu können.

⁴⁹ Z.B. Plötzliches Abbremsen des Vordermannes oder Drängeln bei Fahrspurwechsel.

⁵⁰ Sachverständige werden üblicherweise erst im Berufungsverfahren auf entsprechenden Beweisantrag hin zugezogen.

Die Verbreitung von Rotlichtkameras ist in Österreich (noch) relativ gering. So soll es z.B. in der Bundeshauptstadt Wien im Jahre 2010 gar keine derartige Messeinrichtung gegeben haben⁵¹, derzeit ist in der Stadt Salzburg eine Einrichtung installiert, die Installation weiterer fünf Kameras in nächster Zeit ist vorgesehen.

C/ ÜBERWACHUNG AUS FAHRZEUGEN:

Unter der Voraussetzung der eigenen dienstlichen Wahrnehmung von Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung, aufgrund dieser erlassener Verordnungen, oder gegen kraftfahrrechtliche Vorschriften⁵² ist es der Behörde gestattet, zum Zwecke der Dokumentation dieser Übertretungen für nachfolgende Verwaltungsstrafverfahren in Fahrzeugen installierte, bildverarbeitende technische Einrichtungen zu verwenden.

Das Gesetz beschränkt den Einbau technischer Einrichtungen nicht auf vierrädrige Kraftfahrzeuge, sodass solche auch in Dienstmotorräder eingebaut werden können. Für die Videoüberwachung werden Einrichtungen des Systems ProViDa 2000 verwendet, in Motorrädern auch GPS-Geräte. Von der Verkehrsüberwachung aus Fahrzeugen heraus werden vornehmlich Geschwindigkeitsdelikte, Abstandsdelikte, Überholdelikte und solche des inkorrekten Spurwechsels durch Nachfahren dokumentiert und verfolgt. In naher Zukunft wird die technische Aufrüstung durch den Einbau digitaler Anlagen erfolgen⁵³.

V. ERGÄNZENDE AUSFÜHRUNGEN

A/ MESSTOLERANZEN:

Ein regelmäßig in Fachkreisen diskutiertes Thema ist jenes des Anspruchs auf einen ziffernmäßigen Abzug von der gemessenen Geschwindigkeit. Ein generelles Anrecht hierauf ist der österreichischen Rechtsordnung fremd. Jedoch sind nach den Vorschriften des Maß- und Eichrechts Toleranzen vorgesehen, damit mögliche Eichfehlergrenzen nicht zu Lasten des erappten Verkehrssünder gehen. Diese finden sich in den jeweiligen Bauartzulassungen zur Eichung. Bei Messungen mittels eines ortsfesten Radargerätes sind bei einem Messwert von unter 100km/h 5 km/h, über 100km/h 5% abzuziehen. Bei Lasermessungen betragen die Toleranzwerte 3 km/h bzw. 3%. Diese Werte gelten auch für die „Section Control“ und Messungen mittels VKS 3.0. Bei Messung mittels elektronischer Nachfahreinrichtung sind bei Nachrechenbarkeit des Abstandes 5 km/h bzw. 5%, ohne Nachrechenbarkeit des Abstandes 10 km/h bzw. 10% in Abzug zu bringen. Die Rechtsprechung unterscheidet bei Messungen mittels Tachometer auch, ob dieser geeicht ist oder nicht. Der Verwaltungsgerichtshof geht bei Geschwindigkeitsmessung mittels eines ungeeichten Tachometers von einer allgemein üblichen Toleranz von 10 km/h aus⁵⁴.

B/ RADARWARNUNG MITTELS BLINKZEICHENS:

⁵¹ Ungeprüfte Aussage eines Wiener Verkehrsjuristen.

⁵² Das Gesetz erwähnt insbesondere eine ziffernmäßig bestimmte Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, eine Unterschreitung eines erforderlichen Sicherheitsabstands beim Hintereinanderfahren gemäß § 18 StVO 1960 und die Missachtung einer Verkehrsregelung durch Lichtzeichen.

⁵³ Im Wirkungsbereich der Polizeidirektion Salzburg werden bereits erste Testeinbauten und Testversuche vorgenommen.

⁵⁴ VwGH 2.9.2003, 2001/03/0157.

Hinsichtlich Radarwarnung anderer Verkehrsteilnehmer durch optische Blinkzeichen (Lichthupe) waren die Höchstgerichte⁵⁵ lange Zeit uneins. Mit Erkenntnis vom 30.10.2006⁵⁶ schloss sich der Verwaltungsgerichtshof der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs an und erachtete eine Radarwarnung durch kurze Blinkzeichen, die nicht mehrmals wiederholt werden unter der Voraussetzung für nicht mehr strafbar, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden.

C/ RADARWARNUNG UNTER VERWENDUNG TECHNISCHER HILFSMITTEL

Der Einsatz von technischen Radarwarneinrichtungen ist in Österreich grundsätzlich verboten, obwohl solche am österreichischen Markt angeboten werden. Strafbar ist nicht nur der Besitz sondern auch die Einfuhr von Geräte nach Österreich, die aktiv über Funkwellen Radarstandorte aufspüren. Erlaubt sind in Österreich aber GPS-Navigationsgeräte, die stationäre Radarboxen als point of interest (POI) anzeigen⁵⁷.

⁵⁵ Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof.

⁵⁶ VwGH 30.10.2006, 2006/02/0168.

⁵⁷ Ausführlich *Erenli*, Radarwarngeräte, in ZVR 2010, S. 145ff; zusammenfassend ÖAMTC-Information vom 28.01.2010, „Radarwarner größtenteils illegal!“.