

Dr. Alfred Stöbich

Mitglied des Unabhängigen Verwaltungssenates Tirol

Dr. Franz Triendl

Mitglied des Unabhängigen Verwaltungssenates Tirol

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger

Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte im Straßenverkehr (Teil II)*

Ein Einblick in die Verwaltungspraxis der UVS

3. Die Geschwindigkeitsüberschreitungen

3.1. Allgemeines

Die Geschwindigkeitsübertretungen zählen neben den Alkoholdelikten zu den **bedeutendsten Verwaltungsübertretungen** im Straßenverkehr. Sie sind nach wie vor die Hauptursache für tödliche Verkehrsunfälle. Sie unterscheiden sich von den Alkoholdelikten unter anderem dadurch, dass im allgemeinen Bewusstsein die Gefahren, die mit

einer überhöhten Geschwindigkeit verbunden sind, gerne übersehen werden und Geschwindigkeitsübertretungen von Fahrzeuglenkern gerne als „**Kavaliersdelikte**“ abgetan werden. **Hoher Fahrkomfort** und **starke Motorisierungen**, aber auch die Qualität moderner Straßen täuschen den Fahrer oftmals über die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit.

Die zunehmenden Geschwindigkeitsbegrenzungen, vor allem aus Umweltschutzgründen (insbesondere jene nach dem Immissionsschutzgesetz – Luft [IG-L] – sogenannter „Lufthunderter“), werden von vielen Lenkern als bloßes Är-

* Teil I abgedruckt in SV 2011/4, 202.

gernis und „Abzocke“ empfunden. Über die Sinnhaftigkeit so mancher dieser Beschränkung wird zumindest heftig diskutiert.

Im Rahmen dieses Artikels können nur ein paar Aspekte dieses Themas beleuchtet werden. Wir haben dazu jene (vor allem technische) herausgenommen, die vor allem im Hinblick auf die Leser dieser Zeitschrift (vor allem Sachverständige und Richter) von Interesse sein können.

3.2. Wo sind Geschwindigkeitsbeschränkungen normiert?

Die Grundlagen einer Geschwindigkeitsbeschränkung können vielfältig sein. § 20 Abs 1 StVO enthält die Grundnorm für die Anpassung der Geschwindigkeit an die **Umstände des Einzelfalles**. Die Geschwindigkeit ist **den Umständen entsprechend** anzupassen. Sie richtet sich **insbesondere** nach den

- **Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen** (Straßenverhältnisse: glitschige, nasse oder vereiste Fahrbahn; Verkehrsverhältnisse: Baustellen, Gegenverkehr, Kolonnenverkehr, Tiere auf der Fahrbahn, unklare Verkehrsverhältnisse; Sichtverhältnisse: Beschaffenheit der Straße [Kurve, Kuppe], Witterung [zB Nebel, Starkregen, Schneefall]);
- **Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung.**

In § 20 Abs 1 letzter Satz StVO findet sich auch jene Norm, die das **Langsamfahren** regelt. Demnach darf **nicht ohne zwingenden Grund** so langsam gefahren werden, dass der übrige Verkehr behindert wird (zB den Verkehr behindernde „Stadtrundfahrten“).

Mindestgeschwindigkeiten können mittels Gebotszeichen nach § 52 lit b Z 19 StVO auf Grundlage einer Verordnung nach § 43 Abs 1 lit b Z 2 StVO vorgeschrieben werden (zB für bestimmte Fahrspuren auf der Autobahn) oder ergeben sich unmittelbar aus dem Gesetz (zB 60 km/h auf Autobahnen – siehe § 46 Abs 1 StVO).

Die Standardnorm für Geschwindigkeitsbeschränkungen ist jedoch § 20 Abs 2 StVO. Aus ihr ergeben sich folgende Beschränkungen:

§ 20 Abs 2 StVO	Ortsgebiet	50 km/h
	Freilandstraße	100 km/h
	Autobahn	130 km/h

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem KFG lassen jene Geschwindigkeitsbeschränkungen, die aufgrund der StVO bestehen (etwa § 20 Abs 2 StVO), **unberührt**. So ist etwa ein LKW mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg, der nach § 58 KDV auf der Autobahnen grundsätzlich 80 km/h fahren darf, selbstverständlich an eine nach der StVO verordnete Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h auf dieser Autobahn gebunden.

§ 43 Abs 4 StVO sieht die Möglichkeit vor, die gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen unter bestimmten Vor-

aussetzungen zu **erhöhen**. Die **Erhöhung** der Geschwindigkeit muss einerseits der **Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dienen** und es dürfen aus **Gründen der Verkehrssicherheit keine Bedenken** bestehen. Von dieser Möglichkeit wurde unter Verkehrsminister *Gorbach* im Jahre 2006 Gebrauch gemacht („Tempo 160 auf der Tauernautobahn A 10“, Verordnung des BMVIT vom 31. 10. 2006). Dieses heftig umstrittene Projekt währte nicht lange – die Verordnung blieb lediglich bis 22. 4. 2007 in Kraft.

Davon sind **Ausnahmen** von den gesetzlichen bzw den per Verordnung erlassenen Geschwindigkeitsbeschränkungen im **Einzelfall** (mit Bescheid) nach § 45 Abs 2 StVO zu unterscheiden (zB Testfahrten über 130 km/h auf Autobahnen).

§ 20 Abs 3 und 3a StVO regelt die Möglichkeit der Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Zeiten, während deren eine **besondere Verkehrsdichte** zu erwarten ist, oder zur **Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen**.

Geschwindigkeitsbeschränkungen für LKW in der **Nachtzeit** finden ihre gesetzliche Grundlage in § 42 Abs 8 StVO. Danach dürfen Lastkraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr nicht schneller als 60 km/h fahren. Diese Bestimmung muss stets im Zusammenhang mit dem **LKW-Nachtfahrverbot** nach § 42 Abs 6 StVO gesehen werden.

Eine Vielzahl von Geschwindigkeitsbeschränkungen wird per **Verordnung** normiert. In der StVO gibt es mehrere Verordnungsermächtigungen zur Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Hier seien folgende hervorgehoben:

- **§ 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO („Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs“):** Die Behörden haben bei der Erlassung von Verordnungen die gesetzlichen Voraussetzungen sehr genau zu beachten. Insbesondere ist konkret, nach Durchführung eines **eingehenden Ermittlungsverfahrens**, darzulegen, dass die Verordnung aus allen relevanten Gründen **erforderlich** ist. Einer **nachvollziehbaren Interessensabwägung** kommt besondere Bedeutung zu. Ein bloß allgemein gehaltener Hinweis auf die Verkehrssicherheit oder den Umweltschutz reicht nicht aus. Insbesondere dem **zügigen Vorankommen** der Verkehrsteilnehmer ist stets Berücksichtigung zu schenken. Zahlreiche Verordnungen, die diesen Anforderungen nicht entsprachen, wurden vom VfGH als gesetzwidrig aufgehoben.⁶⁰
- **§ 43 Abs 2 StVO („Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Umweltschutzgründen“):** Nach dem Gesetzeswortlaut erstreckt sich diese Verordnungsermächtigung in örtlicher Hinsicht nur auf **bestimmte** Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken. **Generelle**, insbesondere bundeslandweite Einschränkungen der Geschwindigkeit aus „Umweltschutzgründen“ sind daher **unzulässig**.⁶¹

Weitere Verordnungsermächtigungen in der StVO sind in § 44a (für vorbereitende Verkehrsmaßnahmen) oder in § 44b (für unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen) normiert. Auch durch Anordnungen von Straßenaufsichtsorganen nach § 97 Abs 5 StVO können sich Geschwindigkeitsbeschränkungen ergeben (vor allem bei LKW-Ausleitungen auf Autobahnen). In der Praxis erfolgt dies vor allem in Form von sogenannten **Geschwindigkeitstrichtern** (100 – 80 – 60 km/h).

Neben der StVO werden auch in anderen Gesetzen Geschwindigkeitsbeschränkungen festgelegt. Hier sei vor allem auf das **KFG** und die darauf aufbauende **KDV** verwiesen. In § 58 KDV werden **fahrzeugspezifische Höchstgeschwindigkeiten** normiert. Aus § 58 Z 1 lit a KDV resultiert etwa, dass mit Kraftwagen, einschließlich Gelenkbussen, und Sattelkraftfahrzeugen jeweils mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg, ausgenommen Omnibusse, nicht schneller als 70 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 80 km/h, gefahren werden darf.

Zunehmend an Bedeutung gewinnen die Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem **IG-L**. Das IG-L hat vor allem die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen zum Ziel (vgl § 1 IG-L). Eine (unter vielen) Möglichkeiten, dieses Ziel zu erreichen, besteht in der Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (§ 14 Abs 1 IG-L). Aktuelles Datenmaterial zu diesem Themen (Studien, Evaluierungsdaten etc) siehe unter anderem unter <http://www.tirol.gv.at/themen/umwelt/umweltrecht/100-kmh-luft>.

3.3. Die Kundmachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

Neben den gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen (wie etwa § 20 Abs 2 StVO) und jenen, bei denen eine Kundmachung im BGBl ausreicht (so etwa bei den Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 20 Abs 3 und 3a StVO), beruht eine **Vielzahl von Geschwindigkeitsbeschränkungen** auf Verordnungen, die **mittels Verkehrszeichen** kundzumachen sind. Hier zeigt die Verwaltungspraxis **mitunter grobe Mängel**, die nicht selten zu einer erfolgreichen Bekämpfung von Strafbescheiden führen.

Zahlreiche **Bestimmungen der StVO** stellen völlig zu Recht darauf ab, dass der Verordnungsinhalt für den Verkehrsteilnehmer auch den Verhältnissen im Straßenverkehr entsprechend (zB bei hoher Geschwindigkeit und der damit verbundenen eingeschränkten Wahrnehmung), **sicher** und **rasch wahrgenommen** und auch **verstanden** werden kann. Die diesbezüglich strengen Anforderungen des VwGH mögen vereinzelt als überzogen angesehen werden. Betrachtet man jedoch die vielfach bestehenden „**Schilderwälder**“ und die dadurch bedingte Überforderung der Fahrzeuglenker, erscheint die Anlegung eines strengen Maßstabes durchaus gerechtfertigt.

Wahrnehmungspsychologisch ist daher angesichts der ständigen Zunahme des Verkehrsgeschehens und der steigenden Zahl an Verkehrszeichen eine **möglichst klare** und **einheitliche** Kundmachung zu fordern.

Der gesamte Inhalt der durch das Verkehrszeichen kundgemachten Verordnung muss für die **Lenker herannahender Fahrzeuge leicht und rechtzeitig** im Sinne des § 48 Abs 1 StVO **erkennbar** sein. Dies bedeutet, dass ein Verkehrsteilnehmer in der Lage sein muss, ohne große Mühe und ohne Beeinträchtigung des Verkehrs (zB durch ein Anhalten) den **Inhalt** der betreffenden Anordnung zu **erfassen** und sich **danach zu richten**.⁶²

Verordnung und Kundmachung müssen **exakt übereinstimmen** (zB was die Zeitangaben betrifft). Auch in örtlicher Hinsicht ist eine **möglichst genaue Anbringung** der Verkehrszeichen an jenen Stellen, wo der räumliche Geltungsbereich einer Verordnung beginnt und endet, geboten. Die **höchstzulässige Abweichung** beträgt nach der ständigen Judikatur des VwGH **5 m**.⁶³

Weiters dürfen nach § 48 Abs 4 StVO auf **einer** Anbringungsrichtung (Ausnahmen Z 1 bis 3) bei sonstigem Kundmachungsmangel **nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen** angebracht werden.

3.4. Die Messung der Geschwindigkeit

3.4.1. Eichpflicht

Gemäß § 13 Abs 2 Z 2 MEG sind Geschwindigkeitsmessgeräte **eichpflichtig**.

Unterscheide:

- **Eichfehlergrenzen:** die bei der **Eichung** zulässigen Abweichungen von der Richtigkeit;
- **Verkehrsfehlergrenzen:** die **im eichpflichtigen Verkehr zulässigen** Abweichungen von der Richtigkeit.

Ungeachtet der grundsätzlichen Eichpflicht ist **auch** die Messung der Geschwindigkeit mit einem **nicht geeichten Messgerät** möglich bzw kann dieses Messgerät **als Beweismittel** im Rahmen der freien Beweiswürdigung **herangezogen** werden.⁶⁴ Allerdings misst der VwGH den nicht geeichten Messgeräten eine **geringere Zuverlässigkeit** (Verlässlichkeit) zu.⁶⁵ Diese äußert sich in höheren Toleranzen, einer allfälligen zusätzlichen Absicherung des Messergebnisses und in einer „Verschärfung“ der verfahrensrechtlichen Vorschriften (zB der Pflicht der Behörde zur zeugenschaftlichen Einvernahme des Beifahrers).

3.4.2. Toleranzen

Messtoleranz ist der Überbegriff für Abzüge von mit technischen Geräten (Messgeräten) gemessenen Geschwindigkeiten (zB die Verkehrsfehlergrenze). Welche Toleranzen beim jeweiligen Messgerät in Abzug zu bringen sind, ist der Zulassung dieses Gerätes zu entnehmen. Die Toleranzen variieren oftmals von Gerät zu Gerät.

Beachtet man, dass bereits der im Fahrzeug eingebaute Tacho mitunter erheblich von der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit nach unten hin abweicht (siehe unten Punkt 3.4.6.), bedeuten diese Toleranzen einen weiteren Abzug von der „subjektiv“ wahrgenommenen (also vom Tacho abgelesenen) Geschwindigkeit.

Beispiel: Lasermessgerät „LTI 20.20 TS/KM-E“

Ein Fahrzeuglenker fährt auf der Autobahn (zulässige Geschwindigkeit 130 km/h) laut Tacho mit 160 km/h. Seine Geschwindigkeit wird mit einem Lasermessgerät „LTI 20.20 TS/KM-E“ gemessen. Dieses Messgerät hat bei einer Geschwindigkeit über 100 km/h 3 % Messtoleranz. Der Tacho seines Fahrzeuges weicht beispielsweise um 4 % von der tatsächlichen Geschwindigkeit ab.

Daraus folgt:

160 km/h laut Tacho

– 4 % Tachoabweichung = 153,6 km/h

– 3 % Messtoleranz = 148,9 km/h strafrelevante Geschwindigkeit

Grundsätzlich wäre jede Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit strafbar. In der Praxis werden jedoch erlassmäßig bestimmte Grenzen festgelegt, ab welchem Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitungen eine Bestrafung zu erfolgen hat (sogenannte **Straftoleranz**). Die Straftoleranz gründet sich in erster Linie auf die Vorgaben des § 21 VStG sowie auf verwaltungs- bzw verfahrensökonomische Erwägungen.

3.4.3. Erfordernis eines Sachverständigengutachtens

Ein Sachverständigengutachten (in der Verwaltungspraxis des UVS Tirol häufig des BEV⁶⁶) in Zusammenhang mit der Messung der Geschwindigkeit mit einem **geeichten** Messgerät wird lediglich dann einzuholen sein, wenn ein **konkretes Vorbringen** erstattet wurde, das eine korrekte Messung zumindest denkmöglich beeinflussen hätte können, wie zB Buschwerk, eine gegenüberliegende Schallschutzwand, eine Straßenkurve, reflektierende Gegenstände.⁶⁷

In der Verwaltungspraxis stellen sich damit im Zusammenhang stehende Beweisanträge oftmals als **unzulässige Erkundungsbeweise** dar.

Beispiel: „Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Frage, ob die Messung durch Buschwerk beeinträchtigt wurde“. Hier fehlt ein konkretes Vorbringen, dass die Messung durch vorhandenes Buschwerk beeinträchtigt wurde. Dieser Beweisantrag ist sohin unzulässig.

3.4.4. Die Beachtung der Verwendungsbestimmungen

Die Beachtung der jeweiligen gerätespezifischen **Verwendungsbestimmungen** ist (grundsätzlich) Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Messung, wobei **nicht jede Missachtung von Verwendungsbestimmungen** zwangsläufig zu einer Unrichtigkeit des Messergebnisses führt. Hier muss mitunter unter Beiziehung eines Sachverständigen geklärt werden, ob es sich tatsächlich um einen maßgeblichen Punkt der Verwendungsbestimmungen handelt oder nicht.

3.4.5. Umlegung des Messergebnisses auf ein nicht gemessenes Fahrzeug

Speziell bei Motorradgruppen wird mitunter seitens der Behörden das **Messergebnis** des ersten Fahrzeuges auf ein zweites, **nicht gemessenes Fahrzeug** umgelegt. Diese Vorgangsweise ist nach der Judikatur des VwGH⁶⁸ jedoch nur unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

- Messung eines Fahrzeuges mit einem geeigneten (insbesondere geeichten) Messgerät;
- das gemessene Fahrzeug fährt unmittelbar in geringem Abstand voran (zB an der Spitze der Kolonne);
- gleich bleibender Abstand aller Fahrzeuge über eine bestimmte Gesamtbeobachtungsstrecke;
- eindeutige Zuordnung des Messergebnisses zu einem konkreten Fahrzeug.

3.4.6. Die Tachoabweichung in Kraftfahrzeugen

Die im Tacho eines Fahrzeuges angezeigte Geschwindigkeit darf nie unter der tatsächlichen Geschwindigkeit liegen.⁶⁹ Aus dem Anhang II der in Anmerkung 10 zitierten Richtlinie ergibt sich ein Toleranzbereich von 10 % plus 4 km/h.

Beispiele: „Maximal zulässige Abweichungen von der Tachoanzeige“

50 km/h	→	9 km/h Abweichung
100 km/h	→	14 km/h Abweichung
130 km/h	→	17 km/h Abweichung
180 km/h	→	24 km/h Abweichung

3.4.7. Messgeräte

Als Messgeräte kommen in der Praxis vor allem Radar- und Lasermessgeräte, die Videomessung im Nachfahren, das schlichte Ablesen vom Tacho, das Abstandsmessgerät, die Section-Control, die Lidarmessung sowie der Mopedprüfstand in Frage.⁷⁰

In der Verwaltungspraxis erfolgt eine Geschwindigkeitsmessung gar nicht selten durch ein **bloßes Ablesen vom ungeeichten Tacho**. Die Polizeibeamten, mitunter gar nicht im Dienst, beobachten einen Raser und nehmen die Verfolgung ab. Die nun folgende „Messung“⁷¹ der Geschwindigkeit durch Ablesen vom ungeeichten Tacho des Polizeifahrzeuges birgt jedoch einige Probleme in sich.

Zwar handelt es sich beim bloßen Ablesen vom ungeeichten Tacho um ein grundsätzlich taugliches Mittel zur Feststellung der Geschwindigkeit eines anderen Fahrzeuges,⁷² es müssen dabei jedoch bestimmte Verhaltensregeln eingehalten werden:

1. Nachfahren in **gleich bleibendem** Abstand
2. auf einer entsprechend **langen Strecke** (= Beobachtungsstrecke)

3. entsprechendes **Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung**.⁷³

Die Unsicherheit des Messvorganges beim bloßen Ablesen vom ungeeichten Tacho muss in der Praxis mit erhöhten Toleranzen ausgeglichen werden. Dies wird jedoch vielfach übersehen, wenn seitens der Polizei nach Feststellung der „wahren“ Geschwindigkeit des Polizeifahrzeuges (dies erfolgt durch Vergleich der Tachowerte mit den zB durch eine Lasermessung erzielten Geschwindigkeitswerten) lediglich eine Toleranz von 3 % in Abzug gebracht wird. Tatsächlich, und das zeigt ein Vergleich mit dem geeichten System „Videospeed 250“, wären in diesen Fällen zum Ausgleich der Unsicherheit des Messvorganges mindestens 10 % Toleranz abzuziehen.

3.4.8. Das Frontfoto

Die von uns schon im Jahre 2009 dargelegten technischen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der **digitalen Frontfotografie**⁷⁴ scheinen immer noch nicht zur Gänze behoben zu sein. In technischer Hinsicht müssen nämlich die **verschiedenen Frontscheibenwinkel** der Fahrzeuge (beim LKW fast senkrecht, beim PKW schräg), die allfällige **Blendung** der Fahrzeuglenker sowie die **unterschiedlichen Lichtverhältnisse** je nach Aufstellungsort berücksichtigt werden. Die exakte Erfassung der Kennzeichen benötigt beispielsweise **andere Lichtenergiemengen** als die Gesichtserkennung. Um hier zufriedenstellende Ergebnisse erzielen zu können, müssen mitunter mehrere Kameras (Kennzeichen, Gesichtserfassung, Erfassung von hinten) eingesetzt werden. Damit verbunden wären jedoch nicht nur **enorm hohe Herstellungskosten**, auch die zu verarbeitende **Datenmenge** wäre extrem groß.

Frontmessungen benötigen ein besonders **starkes Objektiv**, um durch die Windschutzscheibe hindurch noch scharfe Bilder machen zu können. Gerade bei stark getönten Scheiben, bestimmten Witterungsverhältnissen (starke Sonneneinstrahlung, Schneefall) oder bei heruntergeklappter Sonnenblende ist, wie die Testphase zeigt, keinesfalls gesichert, dass das Frontfoto die gewünschten Ergebnisse liefert.

Das **Frontfoto** hat **aus Sicht der Behörde** den **Vorteil**, dass in jenen Fällen, in denen keine Anhaltung erfolgt (typischerweise bei stationärem Radar), bei entsprechender Bildqualität neben dem amtlichen Kennzeichen auch der Lenker des Fahrzeuges erkennbar wäre. Dies wäre insbesondere bei der Verfolgung von in **Deutschland** ansässigen Fahrzeuglenkern, welche bei der Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen ohne Anhaltung regelmäßig ein **Frontfoto einfordern**, eine wesentliche Verfahrenserleichterung. Hier gilt es nämlich zu bedenken, dass die deutschen Behörden Verwaltungsstrafen bei Übertretungen nach § 103 Abs 2 KFG (Lenkerauskunft) unter Hinweis auf den *ordre public* **nicht vollstrecken**. Aber auch in jenen Fällen wird die Vollstreckung von Verwaltungsstrafen in Deutschland abgelehnt, in denen das Grunddelikt (zB die Geschwindigkeitsüberschreitung) be-

straft wurde, wenn seitens der österreichischen Behörden aus dem Untätigbleiben des Zulassungsbesitzers bzw aus dessen mangelnder Mitwirkung der Schluss gezogen wird, er sei selbst der Täter.

Die oben beschriebenen Vorteile des Frontfotos erweisen sich jedoch bei den **einspurigen Kfz** (Motorräder, Mopeds etc) als **nachteilig**. Auf diesen Fahrzeugen ist vorne kein amtliches Kennzeichen angebracht. Darüber hinaus ist ein Erkennen des Lenkers aufgrund der Helmpflicht geradezu unmöglich. Für diese Fälle müsste daher ein (komplexes) System mit Front- und Heckkameras installiert werden.

Die **datenschutzrechtlichen Probleme** im Zusammenhang mit der Frontfotografie wurden mittlerweile sowohl für die StVO (vgl insbesondere § 98b) und das KFG (§ 134 Abs 3b), aber aktuell auch für das IG-L (§ 14 Abs 8 iF BGBl I 2010/77) gelöst.⁷⁵

3.4.9. Das auffrisierte Moped

Gerade jugendliche Moped-Lenker zählen zu den am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Der Grund dafür liegt oft in der **Manipulation** (zB Entfernung der Drosselung oder des Luftmengenbegrenzers, Einbau eines anderen Vergasers) ihrer Motorfahräder („Mopeds“ – rote Nummerntafel), um damit **höhere Geschwindigkeiten** (jedenfalls höher als die erlaubte Bauartgeschwindigkeit von 45 km/h) zu erreichen. Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h (mitunter auch darüber) auf der Ebene (und nicht etwa bei einer starken Fahrbahneigung) sind dabei keine Seltenheit. Weder die jugendlichen Lenker selbst noch die technische Ausführung der Fahrzeuge (vor allem die Bremsanlagen) sind für derart hohe Geschwindigkeiten ausgerichtet. Die Jugendlichen (und oft auch deren Eltern) bedenken dabei nicht, dass diese Maßnahmen nicht nur eine Gefahrenerhöhung, sondern zum Teil gravierende rechtliche Folgen nach sich ziehen.

Folgende verwaltungsrechtliche Folgen des unerlaubten „Auffrisierens“ seien hervorgehoben:

1. **Verstoß gegen § 36 lit a KFG („fehlende Zulassung“)**: Das Motorfahrzeug wird zum **Leichtmotorrad** (§ 2 Abs 1 Z 15b KFG), wofür die erforderliche Zulassung fehlt.⁷⁶
2. **Verstoß gegen § 1 Abs 3 FSG („Lenken ohne erforderliche Lenkberechtigung“)**: Für das Lenken eines Leichtmotorrades ist eine Lenkberechtigung (siehe § 18 Abs 1 FSG – Lenkberechtigung für die Klasse A eingeschränkt auf das Lenken von Leichtmotorrädern – Vorstufe A) und nicht nur ein Mopedausweis erforderlich. Über diese Lenkberechtigung verfügen die zumeist jugendlichen Lenker in den seltensten Fällen.

Dazu gesellen können sich noch:

3. **Verstoß gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen**: Im Falle einer Geschwindigkeitsübertretung, zB nach der StVO, kommt zu den obigen Bestrafungen noch eine wegen Übertretung der StVO hinzu.

4. **Verstoß gegen § 36 lit d KFG („fehlende Haftpflichtversicherung“):** Der Umstand allein, dass ein Moped auffrisiert wird, **bewirkt noch nicht**, dass eine Kfz-Haftpflichtversicherung dafür nicht besteht. Der Lenker eines auffrisierten Mopeds kann daher nach dieser Bestimmung **nur bestraft** werden, wenn **überhaupt keine Haftpflichtversicherung** vorliegt.

Das Auffrisieren eines Mopeds kann **versicherungsrechtlich** eine **Obliegenheitsverletzung** darstellen.

4. Die Rechtsfolgen

4.1. Die Verwaltungsstrafen

4.1.1. Allgemeines

Das vom VStG vorgegebene **Strafsystem** unterscheidet sich von dem des Justizstrafrechts erheblich. Während das Justizstrafrecht seine größten Wirkungen aus den gesellschaftlichen Konsequenzen einer Verurteilung zieht, sind diese Folgen bei einer Verwaltungsstrafe eher gering, weshalb der Gesetzgeber im Verwaltungsstrafbereich häufig **sehr strenge Mindeststrafen** festlegt, um einen präventiven Zweck zu erfüllen. Im Sinne dieser Prävention wurden die Strafdrohungen für Alkolenker und Schnellfahrer ab 1. 9. 2009 erheblich angehoben.

Eine Besonderheit des Verwaltungsstrafrechts liegt darin, dass für mehrere Übertretungen **kumulativ** mehrere Strafen zu verhängen sind, was in Einzelfällen zu einer als exzessiv empfundenen Strafe führen kann. Für die Verwaltungsstrafbehörde besteht **keine** Möglichkeit einer **bedingten Strafnachsicht**. Auch eine Diversion ist anders als bei Gericht nicht vorgesehen.

Ein weiterer wesentlicher systemimmanenter Unterschied besteht darin, dass bei den gerichtlichen Geldstrafen auf-

grund des dort maßgeblichen Tagessatzsystems⁷⁷ die **Einkommenssituation** in einem viel höheren Ausmaß Berücksichtigung findet als bei den Verwaltungsstrafen. Auch eine bedingte Strafnachsicht oder eine diversionelle Regelung ist im Verwaltungsstrafbereich grundsätzlich nicht vorgesehen. Das **Absehen von einer Bestrafung** gemäß § 21 Abs 1 VStG (allenfalls unter Ausspruch einer Ermahnung) ist zwar nicht ausgeschlossen, hat aber bei den Alkodelikten und erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen kaum praktische Relevanz. Ein Unterschreiten der strengen Mindeststrafdrohungen bis zur Hälfte ermöglicht lediglich die **außerordentliche Strafmilderung** gemäß § 20 VStG. Diese ist jedoch nur dann möglich, wenn die Milderungsgründe die Erschwerungsgründe wesentlich überwiegen oder der Täter ein Jugendlicher ist. Ungünstige wirtschaftliche Verhältnisse bieten keine Handhabe, die Mindeststrafe zu unterschreiten. Das kann vereinzelt auch zu Härtefällen führen.⁷⁸

4.1.2. Die Strafen für die Alkoholdelikte

Die (verwaltungsrechtlichen) **Strafnormen** für Alkoholdelikte sind ebenso wie die Straftatbestände **auf mehrere Gesetze verteilt**. In der Praxis kommt dem **Strafenkatalog der StVO**, der die gravierenderen Alkoholdelikte sanktioniert, die **größte Bedeutung** zu. Die wichtigsten Strafbestimmungen finden sich in **§ 99 Abs 1, 1a und 1b StVO**. Sie sehen je nach dem Ausmaß des Überschreitens eines bestimmten Grenzwertes unterschiedlich strenge Strafrahmen und insbesondere verschieden hohe, empfindliche Mindeststrafen vor. Für die Weigerungsdelikte kommt der strengste Strafrahmen zur Anwendung. Im Wiederholungsfall ist gemäß § 100 Abs 1 StVO auch die Verhängung von Primärarrest in der Dauer bis zu sechs Wochen zulässig. Beim **zweiten Wiederholungsfall** ist auch ein **Nebeneinander** dieser Strafarten zulässig.

Übersicht: Strafen nach § 99 Abs 1, § 99 Abs 1a und 1b StVO und § 37a FSG⁷⁹

Alkoholisierungsgrad (bzw Verweigerung)	Strafnorm	Strafrahmen	Ersatzfreiheitsstrafe
ab 1,6 ‰ und Verweigerung	§ 99 Abs 1 StVO	€ 1.600,- bis € 5.900,-	2 bis 6 Wochen
1,2 – 1,59 ‰	§ 99 Abs 1a StVO	€ 1.200,- bis € 4.400,-	10 Tage bis 6 Wochen
0,8 – 1,19 ‰	§ 99 Abs 1b StVO	€ 800,- bis € 3.700,-	1 bis 6 Wochen
0,5 – 0,79 ‰ ⁸⁰	§ 37a FSG	€ 300,- bis € 3.700,-	bis 6 Wochen

Der Abstufung des Strafrahmens liegt zugrunde, dass das Gefährdungspotenzial mit dem Grad der Alkoholisierung steigt. Die Strafbemessung erfolgt auf der Grundlage der im **§ 19 VStG** vorgegebenen Kriterien, nämlich

- das Schädigungs-, Gefährdungsausmaß, nachteilige Folgen;
- Verschuldensausmaß;
- Erschwerungs-/Milderungsgründe;⁸¹
- Einkommens-/Vermögens- und Familienverhältnisse.

Liegt keine Alkoholbeeinträchtigung im Sinne des § 5 Abs 1 StVO vor, ist eine Bestrafung nach § 99 Abs 1 lit a, Abs 1a oder 1b StVO ausgeschlossen. Im Falle der Missachtung von 0,5- oder 0,1-‰-Grenzen können allenfalls die **Strafbestimmungen des FSG, des KFG oder des GGBG** zum Tragen kommen. Für die Begehung einer **Rauschtat** ist gemäß **§ 83 SPG** mit einer Obergrenze von € 218,- ein überaus geringer Geldstrafenrahmen vorgesehen. Lediglich bei erschwerenden Umständen kann im Falle der Begehung einer Rauschtat auch eine primäre Freiheitsstrafe in der Dauer von bis zu zwei Wochen ausgesprochen werden.

In der Praxis zeigt sich, dass die **Höhe der Verwaltungsstrafe** – abgesehen vom anzuwendenden Strafraumen – in einem erheblichen Ausmaß davon bestimmt wird, wie hoch das Gefährdungsausmaß war bzw welche Folgen mit der Tat verbunden waren und ob der Täter (im Inland)⁸² einschlägig vorbestraft ist. Da sich die empfundene Schwere einer Sanktion nach subjektiven Gesichtspunkten richtet, müsste in einem höheren Ausmaß als bisher auf die Einkommensverhältnisse der betroffenen Person geachtet werden.⁸³ Freilich bleibt stets eine geringe Anzahl von **unbelehrbaren Wiederholungstätern**, die oftmals sogar ohne Lenkberechtigung lenken und über kein oder ein lediglich geringes Einkommen verfügen. In diesen Fällen droht der Vollzug der Ersatzfreiheitsstrafe. Überdies wird nach erfolgloser Verhängung von Geldstrafen mit primären Freiheitsstrafen vorzugehen sein. Die höchstzulässige Dauer der primären Freiheitsstrafe richtet sich nach der jeweiligen Strafnorm, wobei die Obergrenze für Verwaltungsbehörden aus verfassungsrechtlichen Gründen bei sechs Wochen liegt. Problematisch ist die Situation dann, wenn dem Bestraften aus gesundheitlichen Gründen eine Haftunfähigkeit bescheinigt wird und Strafdrohungen bzw Straffestsetzungen letztlich ohne faktische Auswirkungen bleiben.

Immer wieder wird die Frage aufgeworfen, ob die Strafen noch immer zu milde sind. Im Nachbarland Italien ist bei Alkoholdelikten mit einem hohen Alkoholisierungsgrad von mehr als 1,5 ‰ sogar die Beschlagnahme und Versteigerung des Taffahrzeuges vorgesehen, was unseres Erachtens grundrechtlich hochproblematisch ist. Faktum ist, dass auch nach Anhebung der Mindeststrafen noch immer eine beträchtliche Zahl an Alkolenkern auf den heimischen Straßen unterwegs ist. Dies belegt, dass es eine **Vielzahl von Einflussfaktoren** auf das Verkehrsverhalten gibt. Ein in diesem Zusammenhang wesentliches Kriterium ist die **Entdeckungswahrscheinlichkeit**, sodass der Kontrolldichte eine große Bedeutung zukommt. Ein weiterer Ansatzpunkt ist die Verringerung der Rückfallgefahr, indem neben der Bestrafung verstärkt auf **Bewusstseinsbildung** gesetzt wird. Auch dieser Gedanke wurde im Rahmen des Verkehrssicherheitspakets aufgegriffen. Dabei handelt es sich jedoch nicht um eine Strafe, sondern um eine administrative Maßnahme zum Schutz der Allgemeinheit (zu den führungsscheinrechtlichen Folgen, denen zweifelsfrei ein hoher präventiver Charakter zukommt, siehe unten Punkt 4.2.).

Übersicht: Strafen nach der StVO

Art der Delikte	Straf(sanktions)norm	Strafraumen
Standardübertretung	§ 99 Abs 3 lit a StVO	bis € 726,- (EFS bis zu 2 Wochen)
Mehr als 30 km/h	§ 99 Abs 2d StVO	€ 70,- bis € 2.180,- (EFS 24 h bis 6 Wochen)
Mehr als 40 km/h im Ortsgebiet, mehr als 50 km/h im Freiland	§ 99 Abs 2e StVO	€ 150,- bis € 2.180,- (EFS 48 h bis 6 Wochen)
Unter bes. gefährlichen Verhältnissen/ mit bes. Rücksichtslosigkeit	§ 99 Abs 2 lit c StVO	€ 36,- bis € 2.180,- (EFS 24 h bis 6 Wochen)
Missachtung der Anordnung eines Straßenaufsichtorganes	§ 99 Abs 3 lit j StVO	bis € 726,- (EFS bis zu 2 Wochen)

4.1.3. Die Strafen bei den Geschwindigkeitsübertretungen

Strafbestimmungen für Geschwindigkeitsdelikte finden sich neben der **StVO** (siehe die Übersicht unten) auch in **§ 30 IG-L** und in **§ 134 Abs 1 KFG**. Die Bestimmungen des § 100 Abs 5a (einheitliches Organstrafmandat in der Höhe von € 70,- bei Überschreitungen von mehr als 30 km/h einer ziffernmäßig festgesetzten erlaubten Höchstgeschwindigkeit), Abs 5b und 5c StVO (einheitliche Organstrafmandate und einheitliche Organverfügungen auf Autobahnen) dienen einer angestrebten bundesweiten **Vereinheitlichung** der Strafen für Geschwindigkeitsübertretungen.

Wird die höchstzulässige Geschwindigkeit **um mehr als 30 km/h überschritten**, ist nach **§ 99 Abs 2d StVO mindestens** eine Geldstrafe in der Höhe von **€ 70,-** zu verhängen. Damit soll auch gewährleistet werden, dass eine Verfolgung des Täters im **EU-Ausland** möglich ist. Die (blo- ße) Übertretung des § 99 Abs 2d StVO zieht **keine führungsscheinrechtlichen Folgen** nach sich.

Voraussetzung für die Anwendung des § 99 Abs 2e StVO ist die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

1. **im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h** oder
2. **außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h.**

Die Begehung eines derartigen Deliktes zieht führungsscheinrechtliche Folgen nach sich (siehe dazu unten Punkt 4.2.3).

§ 100 Abs 1 StVO sieht eine **generelle Erweiterung der Strafraumens** für Wiederholungstäter vor und ermöglicht – soweit spezialpräventive Gründe dies erfordern – die **Verhängung von primären Freiheitsstrafen**. So wie bei uneinsichtigen Alkolenkern ist daher auch **bei unbelehrbaren** (einschlägig vorbestraften) **Schnellfahrern unter bestimmten Voraussetzungen die Verhängung von Primärarrest bis zu sechs Wochen** (allenfalls auch neben einer Geldstrafe) zulässig.

Das im VStG geltende **Kumulationsprinzip**⁸⁴ (§ 22 VStG) führt gerade bei Schnellfahrern⁸⁵ mitunter zu Härtefällen, zumal sich aus der Addition der Einzelstrafen eine überaus hohe (dem Gesamtunrechtsgehalt der Taten nicht entsprechende) „Gesamtstrafe“ ergeben kann. Hier muss im Rahmen der Strafbemessung mitunter eine Korrektur der Strafsumme nach unten erfolgen.

4.2. Entziehung der Lenkberechtigung und sonstige Rechtsfolgen

4.2.1. Allgemeines

Ergänzend zu den strafrechtlichen Bestimmungen sieht das FSG führerscheinrechtliche Maßnahmen vor, die vorwiegend dem **Schutz der Allgemeinheit** und der **Erhöhung der Verkehrssicherheit** dienen sollen. Die bekannteste Rechtsfolge ist die Entziehung der Lenkberechtigung, die oft als die „wahre Strafe“ empfunden wird. Dieses administrativrechtliche **Rechtsfolgensystem ist überaus kompliziert und unübersichtlich**.⁸⁶ Immer wieder wird nachgebessert, werden einzelne Rechtsfolgen neu eingeführt oder verschärft. Entscheidende legislative oder systematische Verbesserungen bleiben aus.

Im Rahmen des **Verkehrssicherheitspakets 2009**⁸⁷ wurden neben der oben erwähnten Strafverschärfung auch die **Mindestentziehungszeiten für Alkolenker empfindlich erhöht**, wobei vor allem eine Staffelung für Wiederholungstäter entwickelt wurde.⁸⁸ Darüber hinaus wurde auch das sogenannte **Verkehracoaching**, eine Art „Nachschulung light“ für Ersttäter mit einer Alkoholisierung von 0,8 bis 1,19 ‰ eingeführt.⁸⁹ Für schwerer Alkoholisiertere (und Verweigerer) ist ohnedies die umfassendere **Nachschulung** vorgesehen.

Die nächste **Änderung** erfolgte mit der 13. FSG-Novelle⁹⁰ mit Wirkung vom 1. 1. 2011 und hatte die Schnellfahrer im Visier. Die bisherige Regelung wurde insoweit verschärft, als nunmehr eine Staffelung der Entziehungsdauer in Anlehnung an das Überschreitungsausmaß vorgesehen ist (siehe dazu die Tabelle zu Punkt 4.2.3.).

In Anlehnung an die beiden wichtigsten Rechtsfolgensysteme des FSG ist nachfolgende **Grobeinteilung** der Delikte möglich (siehe Übersicht oben rechts):

Deliktsgruppe	Beispiele
Vormerkdelikte	<ul style="list-style-type: none"> ● Missachtung der 0,5-‰-Grenze ● Missachtung der 0,1-‰-Grenze bei C- und D-Lenkern
Entziehungsdelikte	<ul style="list-style-type: none"> ● Alkoholdelikte ab 0,8 ‰ ● Verweigerungsdelikte (zB Alkotestverweigerung) ● qualifizierte Geschwindigkeitsdelikte (zB über 40 km/h im Ortsgebiet und über 50 km/h außerhalb)

4.2.2. Führerscheinrechtliche Folgen bei den Alkodelikten

Wird ein Kfz gelenkt oder in Betrieb genommen und hierbei eine Übertretung gemäß § 99 Abs 1 bis 1b StVO begangen, so stellt dies, auch wenn die Tat nach § 83 SPG zu beurteilen ist, einen **Verkehrsunzuverlässigkeitstatbestand** im Sinne des § 7 Abs 3 Z 1 FSG dar. Z 2 erweitert dies auf jene Kfz-Lenker, die nur deswegen nicht nach der StVO wegen Trunkenheit am Steuer bestraft werden, weil die Tat aufgrund deren besonderen Qualifikation **gerichtlich strafbar** ist (siehe oben). Gemäß § 7 Abs 2 FSG können auch **im Ausland begangene Alkodelikte** nach Maßgabe der inländischen Rechtsvorschriften zur Verkehrsunzuverlässigkeit führen. Die Alkodelikte im Sinne des § 7 Abs 3 Z 1 und 2 FSG ziehen im Regelfall eine befristete Entziehung der Lenkberechtigung nach sich, wobei seitens des Gesetzgebers (**Mindest-)Entzugszeiten** festgelegt wurden. Darüber hinaus ist der Entzug mit weiteren **führerscheinrechtlichen Anordnungen** verbunden.

Übersicht über die führerscheinrechtlichen Folgen

(Tabelle für Ersttäter, soweit kein qualifizierter Wiederholungsfall im Sinne des § 26 Abs 2 FSG)⁹¹

Alkoholisierungsgrad bzw Verweigerung	Strafnorm für das Alkoholdelikt	Entziehungsdauer (Ersttäter) ⁹²	Begleitende Anordnung (zwingend)
0,8 bis 1,19 ‰ Standardfall	§ 99 Abs 1b StVO	fix 1 Monat	Verkehracoaching ⁹³ (im Wiederholungsfall Nachschulung)
0,8 bis 1,19 ‰ qualifizierte Fälle <ul style="list-style-type: none"> ● Wiederholungsfall, ● Lenker Kl. C oder D, Unfall verschuldet ● zusätzl. Übertr. nach § 7 Abs 3 Z 4 bis 6 FSG 	§ 99 Abs 1b StVO	mind. 3 Monate	Verkehracoaching (im Wiederholungsfall Nachschulung)
0,8 bis 1,19 ‰ qualifizierte Fälle <ul style="list-style-type: none"> ● § 7 Abs 3 Z 3 FSG (bes. gef. Verhältnisse) 	§ 99 Abs 1b StVO	mind. 6 Monate	Verkehracoaching (im Wiederholungsfall Nachschulung)
1,2 bis 1,59 ‰	§ 99 Abs 1a StVO	mind. 4 Monate	Nachschulung
ab 1,6 ‰ bzw Verweigerungsdelikte	§ 99 Abs 1 lit a bis c StVO	mind. 6 Monate	Nachschulung Amtsärztliche Untersuchung VPS

Übersicht über die Mindestentzugszeiten

(Tabelle für qualifizierte Wiederholungstäter § 26 Abs 2 FSG)⁹¹

Anlasstat	Vortat (innerhalb von 5 Jahren)	Mindestentzugsdauer
ab 1,6 ‰ oder Verweigerung	ab 1,6 ‰ oder Verweigerung	12 Monate
ab 1,6 ‰ oder Verweigerung	1,2 bis 1,59 ‰	10 Monate
1,2 bis 1,59 ‰	ab 1,6 ‰ oder Verweigerung	8 Monate
1,2 bis 1,59 ‰	1,2 bis 1,59 ‰	8 Monate
0,8 bis 1,19 ‰	ab 1,6 ‰ oder Verweigerung	8 Monate
0,8 bis 1,19 ‰	1,2 bis 1,59 ‰	6 Monate

Für die Dauer der Entziehung sind die Wertungskriterien des § 7 Abs 4 FSG maßgeblich, nämlich

- die **Verwerflichkeit** der bestimmten Tatsachen,
- die **Gefährlichkeit** der Verhältnisse,
- die seither **verstrichene Zeit** und
- das **Verhalten während dieser Zeit**.

Die Führerscheinbehörde hat die Verkehrszuverlässigkeit einer Person **vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus zu beurteilen** und **nicht** nach strafrechtlichen Gesichtspunkten, wie etwa nach solchen der Vergeltung, der Strafbemessung oder der **Berücksichtigung persönlicher oder wirtschaftlicher Verhältnisse**.⁹⁴ In der Praxis ist für die Dauer der Entziehung – abgesehen von den gesetzlichen Mindestvorgaben – vor allem von Bedeutung, inwieweit der Täter schon in der Vergangenheit ein gleichartiges Delikt gesetzt hat und allenfalls auch mit einem Entzug der Lenkberechtigung konfrontiert war. Auch das **Verschulden eines Unfalles** fällt ins Gewicht, zeigt sich doch gerade daran, dass die Alkohofahrt (von vornherein) besonders gefährlich war. Weiters wird die Missachtung von Verpflichtungen nach einem Unfall *de facto* berücksichtigt.

Soweit der Betroffene seinen Wohnsitz nicht in Österreich hat, ist mit der **Aberkennung des Rechts, in Österreich vom ausländischen Führerschein Gebrauch zu machen** (sogenanntes Lenkverbot im engeren Sinn),⁹⁵ vorzugehen. Die Anordnung begleitender Maßnahmen wie etwa einer Nachschulung hat in diesem Fall zu unterbleiben.⁹⁶ Ein anderes Lenkverbot ist das sogenannte **Mopedlenkverbot gemäß § 32 Abs. 1 FSG**. Bei mangelnder Verkehrszuverlässigkeit hat die Behörde auch ein Verbot in Bezug auf das Lenken von Motorfahrrädern, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen oder Invalidenkraftfahrzeugen auszusprechen.

Die oben unter Punkt 4.2.1. angeführten Alkodelikte nehmen am Vormerksystem teil, wobei die Missachtung der 0,5-‰-Grenze zu den häufigsten Vormerkdelikten zählt.

4.2.3. Die führerscheinrechtlichen Folgen bei den Geschwindigkeitsübertretungen

Beachte die Neuerungen durch 13. FSG-Novelle (BGBl I 2010/117, Inkrafttreten: **1. 1. 2011**):
FSG neu = grau unterlegt.

Grundsatz: Gestaffelter Führerscheinentzug in 20 km/h-Schritten

Schnellfahren gem § 7 Abs 3 Z 3 und 4 FSG	Entzugsdauer	Anordnung Nachschulung	Amtsärztliches Gutachten und VPU
1. a) erster Vorfall: Überschreitung 40 km/h im Ortsgebiet, 50 km/h außerhalb	2 Wochen § 26 Abs 3 Satz 1 Z 1 FSG	nein § 26 Abs 4 FSG (zwingend bei Probeführerscheinbesitzern, § 24 Abs 3 Satz 2 Z 1 FSG)	möglich § 24 Abs 3 Satz 1 und 2 FSG
b) erster Vorfall: Überschreitung 60 km/h im Ortsgebiet, 70 km/h außerhalb	6 Wochen § 26 Abs 3 Satz 1 Z 2 FSG	s.o.	s.o.
c) erster Vorfall: Überschreitung 80 km/h im Ortsgebiet, 90 km/h außerhalb	3 Monate § 26 Abs 3 Satz 1 Z 3 FSG	s.o.	s.o.

Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte im Straßenverkehr

Schnellfahren gem § 7 Abs 3 Z 3 und 4 FSG	Entzugsdauer	Anordnung Nachschulung	Amtsärztliches Gutachten und VPU
2. a) Wiederholungsfall: (innerhalb von 2 Jahren) Überschreitung 40 km/h im Ortsgebiet, 50 km/h außerhalb	6 Wochen § 26 Abs 3 Satz 2 FSG	ja (zwingend) § 24 Abs 3 Satz 2 Z 2 FSG	möglich § 24 Abs 3 Satz 1 und 2 FSG
b) qualifizierter Wiederholungsfall: (innerhalb von 2 Jahren) wenn zumindest ein Vorfall davon Z 2 oder Z 3 ist (also zumind. ein Vorfall mind. 60 bzw. 70 km/h zu schnell)	mind. 6 Monate § 26 Abs 3 Satz 2 FSG	s.o.	s.o.
3. Besonders gefährliche Verhältnisse oder besondere Rücksichtslosigkeit (bereits bei erstem Vorfall) Neu: Überschreitung 90 km/h im Ortsgebiet, 100 km/h außerhalb = jedenfalls besonders gefährliche Verhältnisse	mind. 6 Monate § 26 Abs 1 Satz 3 FSG	möglich § 24 Abs 3 Satz 1 FSG (zwingend bei Probeführerscheinbesitzern, § 24 Abs 3 Satz 2 Z 1 FSG)	möglich § 24 Abs 3 Satz 1 und 2 FSG

Eine Entziehung der Lenkberechtigung ist jedenfalls auszusprechen, wenn **die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit**

- **im Ortsgebiet** zumindest um **mehr als 40 km/h** oder
- **außerhalb** des Ortsgebietes zumindest **um mehr als 50 km/h überschritten wird und**
- diese Überschreitung **mit einem technischen Hilfsmittel** festgestellt wurde.

Soweit der Gesetzgeber eine fixe Entziehungsdauer vorgesehen hat, entfällt die gemäß § 7 Abs 4 FSG vorzunehmende **Wertung**.⁹⁷ Es **ist** daher bei Zutreffen der oben beschriebenen Voraussetzungen die Lenkberechtigung **zu entziehen**.

Auf welcher **gesetzlichen Grundlage** (also zB StVO, KFG, IG-L) die verletzte Geschwindigkeitsbegrenzung erlassen wurde, spielt dabei **keine Rolle**. Entscheidend ist jedoch, dass die Geschwindigkeitsüberschreitung mit einem **technischen Hilfsmittel**, also zB Radar, Laser, Nachfahren mit Video, Nachfahren und Ablesen vom Tacho (geeicht und ungeeicht), Stoppuhr, festgestellt wurde. **Kein technisches Hilfsmittel** liegt hingegen vor bei einer bloßen Schätzung mit freiem Auge oder aufgrund der Angaben eines (anderen) Kfz-Lenkers.⁹⁸

Gemäß **§ 7 Abs 2 FSG** kommen **grundsätzlich auch im Ausland begangene Verkehrsverstöße** als Grundlage für eine Entziehung der Lenkberechtigung in Frage. Eine Entziehung wegen erheblicher Geschwindigkeitsüberschrei-

tungen verlangt jedoch nach dem Wortlaut des **§ 26 Abs 4 Satz 1 FSG** den Abschluss des Strafverfahrens in erster Instanz. Nach Ansicht des VwGH kann darunter nur ein von einer österreichischen Behörde durchgeführtes Strafverfahren verstanden werden.⁹⁹ Eine **Entziehung der Lenkberechtigung wegen im Ausland begangener Geschwindigkeitsdelikte** im Sinne des § 7 Abs 3 Z 4 FSG kommt daher (anders als bei Alkoholdelikten) **nicht** in Frage.

Eine **Erweiterung** des für das **Vormerkssystem** relevanten Deliktatalogs um den Bereich „Schnellfahre“ wird auf politischer Ebene immer wieder heftig diskutiert.

5. Schlussbemerkungen

In Bezug auf die verwaltungs(straf)rechtliche Verfolgung der Alkolenker und Schnellfahrer ist aus der Praxis der UVS Folgendes festzuhalten:

- Viele **rechtliche Fragen**, die den Kernbereich der Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte betreffen, sind geklärt. Vor allem durch die technischen Entwicklungen im Verkehrsbereich werden jedoch immer wieder neue Fragen aufgeworfen (Datenschutz, Kundmachung von Verkehrsbeschränkungen, neue Fahrzeuge wie zB „Segway“ usw).
- Die **Sachverhaltsfragen**, zB ob jemand tatsächlich gelenkt hat oder wie der Ablauf der Amtshandlung war, sind Gegenstand des Ermittlungsverfahrens. Deren Klärung ist daher oft sehr aufwendig.

- Die **verfahrensrechtlichen Vorgaben** sind streng. Aber nur selten können Lenker daraus Kapital schlagen.
- Die **Rechtsfolgen** für die Alkolenker sind **massiv**. Sie umfassen Geld- und Freiheitsstrafen, Entziehung der Lenkberechtigung samt Nachschulung, Amtsarzt und verkehrspsychologische Untersuchungen und Schulungen bis hin zu zivilrechtlichem Schadenersatz und Regressforderungen.
- Effizient kann nur ein **Bündel von Maßnahmen** sein (Kontrolldichte, Bewusstseinsbildung, moderne Technologien wie ein Alko-Lock-System, ein geänderter gesellschaftlicher Umgang mit Alkohol und Schnellfahrern).
- So traurig es ist: Alkohol und Schnellfahren werden auch in Zukunft große Themen bleiben und die Behörden, Justiz und Sachverständige intensiv beschäftigen.

Anmerkungen:

- ⁶⁰ Siehe zB VfGH 25. 2. 2003, V 73/02; 4. 10. 2006, B 3230/05; Beispiele für eine ausreichende Begründung finden sich in VfGH 28. 2. 2006, V 86/05; 1. 10. 2008, V 2/07.
- ⁶¹ VfGH 17. 6. 1993, V 117/92 ua, VfSlg 13.449 (Aufhebung eines generellen 80-km/h-Limits auf Freilandstraßen in Tirol).
- ⁶² VwGH 26. 2. 2004, 2003/07/0174, unter Hinweis auf VwGH 25. 4. 1985, 84/02/0267.
- ⁶³ Vgl VwGH 3. 7. 1986, 86/02/0038.
- ⁶⁴ Vgl zB VwGH 19. 6. 1978, 1787/76.
- ⁶⁵ Vgl VwGH 3. 9. 2003, 2001/03/0172.
- ⁶⁶ Bundesamt für Eich und Vermessungswesen, <http://www.bev.gv.at>.
- ⁶⁷ VwGH 27. 3. 1985, 84/03/0358; 12. 6. 1986, 86/02/0039.
- ⁶⁸ Vgl etwa VwGH 23. 2. 2001, 2001/02/0023.
- ⁶⁹ Die nähere rechtliche Regelung dazu findet sich in der Richtlinie 75/443/EWG des Rates vom 26. 6. 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Rückwärtsgang und das Geschwindigkeitsmessgerät in Kraftfahrzeugen (ABI L 196 vom 26. 7. 1975, S 1) idF der Richtlinie 97/39/EG der Kommission vom 24. 6. 1997 (ABI L 177 vom 5. 7. 1997, S 15).
- ⁷⁰ Vgl im Einzelnen *Stöbich/Triendl*, Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte, 242 ff.
- ⁷¹ Tatsächlich ist die Verwendung eines ungeeichten Tachos eine „bloße“ Schätzung (VwGH 27. 5. 1988, 87/18/0069).
- ⁷² Vgl etwa VwGH 22. 11. 1984, 84/02/0113.
- ⁷³ Vgl dazu im Einzelnen VwGH 5. 7. 2007, 2003/03/0155.
- ⁷⁴ Die Polizei in Österreich strebt eine flächendeckende Umstellung von analoger Nassfilmtechnik auf Digitaltechnik an.
- ⁷⁵ Hinzuweisen ist in datenschutzrechtlicher Hinsicht auf die Entscheidung der Datenschutzkommission (DSK) vom 3. 6. 2010, K121.359/0009-DSK/2010, zur Problematik der automatischen Geschwindigkeitsmessung durch Gemeinden. Auch im zweiten Rechtsgang – siehe VwGH 8. 9. 2009, 2008/17/0152 – stellte die DSK fest, dass die Gemeinde dadurch den Fahrzeuglenker in seinem Recht auf Geheimhaltung personenbezogener Daten verletzt hat.
- ⁷⁶ Vgl VwGH 16. 12. 1987, 87/02/0073, unter Hinweis auf VwGH 8. 11. 1976, 2994/76.
- ⁷⁷ Die Höhe der Strafe findet zunächst durch die Anzahl der Tagessätze ihren Ausdruck. In einem zweiten Schritt wird nach Maßgabe der wirtschaftlichen Verhältnisse der jeweilige Tagessatz ermittelt.
- ⁷⁸ ZB wenn durch eine unbedachte Handlung, wie etwa das Rauchen einer Zigarette während der Wartezeit oder ein kurzfristigen Verlassen des Ortes der Amtshandlung, eine Verweigerungshandlung gesetzt wurde.
- ⁷⁹ Aus Übersichtsgründen wird lediglich die BAK angeführt. Darüber hinaus wird auf die Darstellung der Rechtsfolgen für die Miss-

achtung der diversen „absoluten“ Alkoholverbote (0,1‰-Grenze) verzichtet. In Bezug auf die Ersatzfreiheitsstrafen siehe *Stöbich/Triendl*, Die Festsetzung der Ersatzfreiheitsstrafe bei Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikten, ZVR 2011, 50.

- ⁸⁰ Auch bei Nichterreichen der Grenzwerte des § 5 Abs 1 StVO können Personen durch Alkohol beeinträchtigt sein.
- ⁸¹ Die Erschwerungs- und Milderungsgründe von §§ 33 und 34 StGB sind unter Berücksichtigung der Eigenart des VStG sinngemäß anzuwenden.
- ⁸² VwGH 28. 7. 2010, 2010/02/0108 („*Ausländische Bestrafungen haben außer Acht zu bleiben*“).
- ⁸³ *Künzel/Stempkowski*, Wie effektiv sind Sanktionen im Verkehr? ZVR 2008/257.
- ⁸⁴ Im Falle eines Zusammentreffens mehrerer strafbarer Handlungen ist danach für jedes Delikt eine eigene Strafe zu verhängen. Dies gilt sowohl im Falle der Realkonkurrenz (jemand begeht durch verschiedene Taten mehrere Verwaltungsübertretungen) als auch im Falle der Idealkonkurrenz (durch ein tatsächliches Ereignis werden mehrere Straftatbestände gesetzt).
- ⁸⁵ Zum Fall *Kantner gegen Österreich* (EGMR 14. 12. 1999, Beschwerde-Nr 299990/96) siehe im Einzelnen *Stöbich/Triendl*, Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte, 325.
- ⁸⁶ *Hirtler*, Sanktionen für alkoholauffällige Fahrzeuglenker, ZVR 2007/3.
- ⁸⁷ 12. FSG-Novelle und Änderung der StVO (BGBl I 2009/93) und 9. Novelle zur FSG-DV (BGBl II 2009/274).
- ⁸⁸ § 26 Abs 2 FSG.
- ⁸⁹ 4 Kurseinheiten von je 50 Minuten, in denen einerseits Unfallfolgen transparent gemacht werden und andererseits eine Verhaltensänderung erzielt werden sollen.
- ⁹⁰ BGBl I 2010/117.
- ⁹¹ Aus Übersichtsgründen wurde lediglich die maßgebliche BAK (in Promille) angeführt. Zu beachten sind auch Entziehungsverlängerungen wie zB aufgrund von noch nicht gelöschten Vormerkungen gemäß § 25 Abs 3 Satz 2 FSG.
- ⁹² Keine Übertretung gemäß § 99 Abs 1 bis 1a StVO in der vergangenen fünf Jahren.
- ⁹³ Soweit die Entziehung einen Probeführerscheinbesitzer betrifft, ist stets eine Nachschulung anzuordnen (§ 24 Abs 3 Satz 2 Z 1 FSG).
- ⁹⁴ *Fous/Pürstl/Somereeder*, Alkohol und Suchgift im Straßenverkehr (1996) Rz 286.
- ⁹⁵ § 30 Abs 1 FSG.
- ⁹⁶ VwGH 15. 5. 2007, 2006/11/0259.
- ⁹⁷ VwGH 26. 1. 2010, 2009/11/0207.
- ⁹⁸ VwGH 24. 6. 2003, 2003/11/0064.
- ⁹⁹ VwGH 23. 5. 2003, 2003/11/0128.

Zu den Autoren:

Dr. Alfred Stöbich ist Mitglied des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol, Buchautor, Fachvortragender.

Dr. Franz Triendl ist Mitglied des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol, Buchautor, Fachvortragender, mehrere Publikationen im öffentlichen Recht.

Korrespondenz:

Dr. Alfred Stöbich
Michael-Gaismair-Straße 1, 6020 Innsbruck
Tel.: 0512 / 508 3720,
Internet: <http://www.tirol.gv.at/themen/recht/uvs>
E-Mail: alfred.stoebich@tirol.gv.at

Dr. Franz Triendl
Michael-Gaismair-Straße 1, 6020 Innsbruck
Tel.: 0512 / 508 3730
Internet: <http://www.tirol.gv.at/themen/recht/uvs>
E-Mail: franz.triendl@tirol.gv.at