

TE Lvwg Erkenntnis 2014/2/14 LVwG-2013/15/2611-4

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 14.02.2014

Entscheidungsdatum

14.02.2014

Index

83 Naturschutz Umweltschutz

90/01 Straßenverkehrsordnung

Norm

VO LGBl 36/2011 §4 Abs3

StVO §44 Abs1a

StVO §44c

IG-L §14

1. IG-L § 14 heute
2. IG-L § 14 gültig ab 23.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2018
3. IG-L § 14 gültig von 26.04.2017 bis 22.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
4. IG-L § 14 gültig von 19.08.2010 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2010

Anmerkung

Zur Kundmachung durch Verkehrsbeeinflussungssysteme siehe VwGH vom 25.06.2014, ZI 2013/07/0294.

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Mag. Gerold Dünser über die Beschwerde des Herrn S W, geb. am xx.xx.xxxx, vertreten durch Rechtsanwalt N C, Adresse, PLZ Ort, Deutschland, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft X vom 08.07.2013, ZI XX-XXXX-2013, Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Mag. Gerold Dünser über die Beschwerde des Herrn S W, geb. am xx.xx.xxxx, vertreten durch Rechtsanwalt N C, Adresse, PLZ Ort, Deutschland, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft römisch zehn vom 08.07.2013, ZI XX-XXXX-2013,

zu Recht erkannt:

I. Gemäß den §§ 27 und 50 VwGVG wird die Beschwerde mit der Maßgabe als unbegründet abgewiesen, als dass die durch die Tat verletzte Verwaltungsvorschrift (§ 44a Z 2 VStG) mit „§ 30 Abs 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft iVm § 4 Abs 3 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl Nr 36/2011“ richtig gestellt wird. römisch eins. Gemäß den Paragraphen 27 und 50 VwGVG wird die Beschwerde mit der Maßgabe als unbegründet abgewiesen, als

dass die durch die Tat verletzte Verwaltungsvorschrift (Paragraph 44 a, Ziffer 2, VStG) mit „§ 30 Absatz eins, Ziffer 4, Immissionsschutzgesetz-Luft in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 3, der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl Nr 36/2011“ richtig gestellt wird.

Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 20 % der verhängten Strafe, sohin im vorliegenden Fall Euro 52,00, zu bezahlen. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 20 % der verhängten Strafe, sohin im vorliegenden Fall Euro 52,00, zu bezahlen.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Abs 1 VwGG die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 B-VG zulässig. römisch zwei. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Absatz eins, VwGG die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, oder ordentliche Revision, im Fall der Nichtzulassung der Revision nur außerordentliche Revision, an den Verwaltungsgerichtshof, Judenplatz 11, 1010 Wien, erhoben werden. Gegen Entscheidungen gemäß § 25a Abs 4 VwGG ist lediglich die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, zulässig. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht einzubringen. Gegen diese Entscheidung kann binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, oder ordentliche Revision, im Fall der Nichtzulassung der Revision nur außerordentliche Revision, an den Verwaltungsgerichtshof, Judenplatz 11, 1010 Wien, erhoben werden. Gegen Entscheidungen gemäß Paragraph 25 a, Absatz 4, VwGG ist lediglich die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, zulässig. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht einzubringen.

Die Beschwerde bzw die Revision ist durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw eine bevollmächtigte Rechtsanwältin einzubringen und es ist eine Eingabegebühr von Euro 240,00 zu entrichten.

Entscheidungsgründe

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer spruchgemäß Folgendes zur Last gelegt:

„Sie haben folgende Verwaltungsübertretung begangen:

Tatzeit: 18.02.2013, 22.06 Uhr

Tatort: Vomp, auf der Inntalautobahn A-12, Höhe Strkm 52.060

Fahrzeug: PKW XX-1234XX

Sie haben als LenkerIn des angeführten Kraftfahrzeuges die gem § 4 Abs 1 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl Nr 36/2011, im Sanierungsgebiet auf der A-12 Inntalautobahn erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 45 km/h überschritten. Die in Betracht kommende Messtoleranz wurde bereits zu Ihren Gunsten abgezogen. Sie haben als LenkerIn des angeführten Kraftfahrzeuges die gem Paragraph 4, Absatz eins, der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, „im Sanierungsgebiet auf der A-12 Inntalautobahn erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 45 km/h überschritten. Die in Betracht kommende Messtoleranz wurde bereits zu Ihren Gunsten abgezogen.

Der Beschuldigte hat dadurch folgende Rechtsvorschrift verletzt:

§ 30 Abs 1 Zif 4 Immissionsschutzgesetz-Luft iVm der zitierten Verordnung Paragraph 30, Absatz eins, Zif 4 Immissionsschutzgesetz-Luft in Verbindung mit der zitierten Verordnung“

Im fristgerecht dagegen erhobenen Rechtsmittel wird zusammenfassend ausgeführt, dass ein Nachweis über die objektive Verwirklichung der Tat nicht erfolgt sei. Es habe sich die Behörde mit den umfangreichen Argumenten im Schriftsatz vom 21.03.2013 nicht auseinandergesetzt. Es sei die Begründung der Strafbemessung unzureichend, wozu darauf hingewiesen wurde, dass der Beschwerdeführer einen umweltfreundlichen Hybrid-PKW verwende. Außerdem wurde ausdrücklich angeführt, dass die tatsächlichen Umweltdaten, die im Falle des Überschreitens der Grenzwerte

die Grundlage für eine Geschwindigkeits-beschränkung bilden, nicht bekanntgegeben worden seien, obwohl dies ausdrücklich angefordert worden sei. Insgesamt rügt er, dass sein Recht auf ein faires Verfahren nach Art 6 EMRK verletzt worden sei. Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen wurde auf die bisherigen Ausführungen und Anträge Bezug genommen. Im fristgerecht dagegen erhobenen Rechtsmittel wird zusammenfassend ausgeführt, dass ein Nachweis über die objektive Verwirklichung der Tat nicht erfolgt sei. Es habe sich die Behörde mit den umfangreichen Argumenten im Schriftsatz vom 21.03.2013 nicht auseinandergesetzt. Es sei die Begründung der Strafbemessung unzureichend, wozu darauf hingewiesen wurde, dass der Beschwerdeführer einen umweltfreundlichen Hybrid-PKW verwende. Außerdem wurde ausdrücklich angeführt, dass die tatsächlichen Umweltdaten, die im Falle des Überschreitens der Grenzwerte die Grundlage für eine Geschwindigkeits-beschränkung bilden, nicht bekanntgegeben worden seien, obwohl dies ausdrücklich angefordert worden sei. Insgesamt rügt er, dass sein Recht auf ein faires Verfahren nach Artikel 6, EMRK verletzt worden sei. Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen wurde auf die bisherigen Ausführungen und Anträge Bezug genommen.

Festgehalten wird, dass bereits im Schriftsatz vom 26.04.2013 die Ordnungsmäßigkeit der Messung angezweifelt wurde. Angemerkt wird, dass in diesem Schriftsatz die Bekanntgabe der Vermögensverhältnisse ausdrücklich verweigert wurde.

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol hat als im Jahr 2013 noch zuständige Behörde zunächst eine Stellungnahme der verordnungserlassenden Behörde betreffend die Bekanntgabe der Gründe, welche für die Schaltung der immissionsgesteuerten Verkehrsbeeinflussungsanlage zum damaligen Zeitpunkt maßgeblich waren, eingeholt. In der diesbezüglichen Stellungnahme vom 22.10.2013, ZI X-123/456, wird ausgeführt, dass zum angegebenen Tatzeitpunkt am 18.02.2013 die für die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlichen Daten aufgrund eines technischen Gebrechens der maßgeblichen Verkehrszählstelle nicht richtig erhoben worden seien. Dementsprechend habe für den gegenständlichen Zeitpunkt entsprechend der maßgeblichen Verordnung des Landeshauptmannes, LGBl Nr 36/2012 (gemeint offensichtlich: 2011), zu Folge dessen § 4 Abs 3 für den betroffenen Bereich eine gleichbleibende Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gegolten. Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol hat als im Jahr 2013 noch zuständige Behörde zunächst eine Stellungnahme der verordnungserlassenden Behörde betreffend die Bekanntgabe der Gründe, welche für die Schaltung der immissionsgesteuerten Verkehrsbeeinflussungsanlage zum damaligen Zeitpunkt maßgeblich waren, eingeholt. In der diesbezüglichen Stellungnahme vom 22.10.2013, ZI X-123/456, wird ausgeführt, dass zum angegebenen Tatzeitpunkt am 18.02.2013 die für die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlichen Daten aufgrund eines technischen Gebrechens der maßgeblichen Verkehrszählstelle nicht richtig erhoben worden seien. Dementsprechend habe für den gegenständlichen Zeitpunkt entsprechend der maßgeblichen Verordnung des Landeshauptmannes, Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2012, (gemeint offensichtlich: 2011), zu Folge dessen Paragraph 4, Absatz 3, für den betroffenen Bereich eine gleichbleibende Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gegolten.

In der Betreffsache wurde daraufhin am 26.11.2013 die mündliche Berufungsverhandlung durchgeführt. Im Rahmen der mündlichen Berufungsverhandlung wurde auch der Messbeamte, der die gegenständliche Lasermessung durchgeführt hat, als Zeuge einvernommen. Der Eichschein des bezughabenden Messgerätes wurde bereits von der Bezirkshauptmannschaft X eingeholt. In der Betreffsache wurde daraufhin am 26.11.2013 die mündliche Berufungsverhandlung durchgeführt. Im Rahmen der mündlichen Berufungsverhandlung wurde auch der Messbeamte, der die gegenständliche Lasermessung durchgeführt hat, als Zeuge einvernommen. Der Eichschein des bezughabenden Messgerätes wurde bereits von der Bezirkshauptmannschaft römisch zehn eingeholt.

Das Landesverwaltungsgericht Tirol geht von folgendem Sachverhalt aus:

Der Beschwerdeführer hat am 18.02.2013, um 22.06 Uhr, das Fahrzeug mit dem Kennzeichen XX-1234XX (Fahrzeug der Marke BMW, Baureihe 7er; Hybridfahrzeug) auf der A 12 Inntalautobahn, in Fahrtrichtung Innsbruck, bei Strkm 52,060, gelenkt, als er von einer Lasermessung durch die Polizei erfasst wurde. Dabei wurde festgestellt, dass der Beschwerdeführer mit einer um die Messfehlertoleranz bereinigten Geschwindigkeit von 145 km/h statt der an Ort und Stelle über die Verkehrsbeeinflussungsanlage angezeigten 100 km/h nach den Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes-Luft gefahren ist. Dies ergibt sich aus der Anzeige der Autobahnpolizeiinspektion X vom 21.02.2013. Der Beschwerdeführer hat am 18.02.2013, um 22.06 Uhr, das Fahrzeug mit dem Kennzeichen XX-1234XX (Fahrzeug der Marke BMW, Baureihe 7er; Hybridfahrzeug) auf der A 12 Inntalautobahn, in Fahrtrichtung Innsbruck, bei

Strkm 52,060, gelenkt, als er von einer Lasermessung durch die Polizei erfasst wurde. Dabei wurde festgestellt, dass der Beschwerdeführer mit einer um die Messfehlertoleranz bereinigten Geschwindigkeit von 145 km/h statt der an Ort und Stelle über die Verkehrsbeeinflussungsanlage angezeigten 100 km/h nach den Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes-Luft gefahren ist. Dies ergibt sich aus der Anzeige der Autobahnpolizeiinspektion römisch zehn vom 21.02.2013.

Soweit die Rechtmäßigkeit der Geschwindigkeitsmessung bezweifelt wird, so wird festgehalten, dass dazu der Messbeamte bei der mündlichen Verhandlung vom 26.11.2013 als Zeuge einvernommen wurde. Der Messbeamte hat dabei geschildert, wie die Messung durchgeführt wurde, dass vor Durchführung der Messung eine Prüfung der Visiereinrichtung sowie eine Nullmessung durchgeführt wurde und insgesamt eine Verwechslung des Fahrzeuges mit einem anderen Fahrzeug ausgeschlossen werden könne. Weiters war der Abstand zwischen dem Messbeamten und dem Fahrzeug zum Zeitpunkt der Messung mit 375 Meter jedenfalls im Rahmen der durch die Verwendungsbestimmungen vorgesehenen Reichweiten. Die Einvernahme des Messbeamten, welcher auf die Verwendung dieses Geräts geschult ist, hat sohin keinerlei Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die Messung, welche mit einem geeichten Messgerät der Marke Y, Eichschein Nr 1234; Datum der Eichung 08.02.2012 (mit Ablauf der Nacheichfrist zum 31.12.2015) ein falsches Ergebnis ergeben hätte. Dass tatsächlich der Beschwerdeführer das Fahrzeug gelenkt hat, steht genauso als erwiesen fest. Dazu wird festgehalten, dass der Beschwerdeführer von der Polizei nach erfolgter Messung angehalten wurde. Er hat dabei keine weiteren Angaben gemacht. Obgleich im Fahrzeug damals eine zweite Person gesessen ist, kann ausgeschlossen werden, dass eine andere Person als der Beschwerdeführer als Lenker in Frage kommt, zumal er nach der Messung unmittelbar von der Polizei angehalten wurde und zwischen dem Ort der Messung und dem Ort der Anhaltung keine Möglichkeit bestanden hat, von der Autobahn abzufahren und dementsprechend einen Fahrerwechsel vorzunehmen. Auch wurde vom Beschwerdeführer, welcher bei der mündlichen Verhandlung durch seinen Rechtsvertreter vertreten wurde, nicht konkret dargelegt, dass eine andere Person als er das Fahrzeug gelenkt hätte.

Nach Durchführung des Beweisverfahrens bestehen sohin beim Landesverwaltungsgericht Tirol keinerlei Bedenken, dass der Beschwerdeführer damals das Fahrzeug gelenkt hat, dies mit einer Geschwindigkeit von 145 km/h, obgleich zum Tatzeitpunkt auf der Verkehrs-beeinflussungsanlage eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h mit dem Zusatz „IG-L“ kundgemacht gewesen ist.

Wie bei der mündlichen Verhandlung erörtert, wird weiters festgestellt, dass das VBA-Portal am westlichen Ende des gegenständlichen Anordnungsbereichs auf der auch vom Beschwerdeführer verwendeten Fahrbahn nach der bezughabenden Verordnung nach dem IG-L nicht wie in der Verordnung angegeben bei Strkm 88,997, sondern bei Strkm 89,003, sohin in einer Abweichung von 6 Meter positioniert gewesen ist. Dazu wurde mit einem weiteren Schriftsatz des Beschwerdeführers vom 23.12.2013 vorgebracht, dass aus diesem Grund eine nicht ordnungsgemäße Kundmachung der Verordnung LGBI Nr 36/2011 erfolgt sei. Dazu wird auf die rechtlichen Ausführungen verwiesen. Wie bei der mündlichen Verhandlung erörtert, wird weiters festgestellt, dass das VBA-Portal am westlichen Ende des gegenständlichen Anordnungsbereichs auf der auch vom Beschwerdeführer verwendeten Fahrbahn nach der bezughabenden Verordnung nach dem IG-L nicht wie in der Verordnung angegeben bei Strkm 88,997, sondern bei Strkm 89,003, sohin in einer Abweichung von 6 Meter positioniert gewesen ist. Dazu wurde mit einem weiteren Schriftsatz des Beschwerdeführers vom 23.12.2013 vorgebracht, dass aus diesem Grund eine nicht ordnungsgemäße Kundmachung der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, erfolgt sei. Dazu wird auf die rechtlichen Ausführungen verwiesen.

Weiters ergibt sich aus der ebenfalls im Rahmen der mündlichen Verhandlung erörterten Stellungnahme des Landeshauptmannes von Tirol, dass zum Tatzeitpunkt die Daten für eine ordnungsgemäße Berechnung der Schwellenwerte zur Auslösung der Schaltung nicht erhoben werden konnten, weshalb sich die verordnungserlassende Behörde betreffend die Anordnung auf § 4 Abs 3 der Verordnung gestützt hat. Konkret hat der Datenausfall den Zeitraum 12.07.2012 bis 3.05.2013 betroffen. Auch dazu wird auf die rechtlichen Ausführungen verwiesen. Weiters ergibt sich aus der ebenfalls im Rahmen der mündlichen Verhandlung erörterten Stellungnahme des Landeshauptmannes von Tirol, dass zum Tatzeitpunkt die Daten für eine ordnungsgemäße Berechnung der Schwellenwerte zur Auslösung der Schaltung nicht erhoben werden konnten, weshalb sich die verordnungserlassende

Behörde betreffend die Anordnung auf Paragraph 4, Absatz 3, der Verordnung gestützt hat. Konkret hat der Datenausfall den Zeitraum 12.07.2012 bis 3.05.2013 betroffen. Auch dazu wird auf die rechtlichen Ausführungen verwiesen.

Rechtliche Erwägungen:

Mit Ablauf des 31. Dezember 2013 bei den unabhängigen Verwaltungsbehörden anhängige Verfahren können gemäß § 3 Abs 7 Z 2 Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetz von den Verwaltungsgerichten weitergeführt werden, wenn die Rechtssache in diesem Zeitpunkt zur Zuständigkeit eines einzelnen Mitglieds der unabhängigen Verwaltungsbehörde gehört hat, danach zur Zuständigkeit des Einzelrichters eines Verwaltungsgerichtes gehört und es sich um denselben Organwalter handelt. Diese Voraussetzungen liegen im vorliegenden Fall vor, weshalb das Verfahren vom hier entscheidenden Richter des Landesverwaltungsgerichts Tirol fortzusetzen war. Mit Ablauf des 31. Dezember 2013 bei den unabhängigen Verwaltungsbehörden anhängige Verfahren können gemäß Paragraph 3, Absatz 7, Ziffer 2, Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetz von den Verwaltungsgerichten weitergeführt werden, wenn die Rechtssache in diesem Zeitpunkt zur Zuständigkeit eines einzelnen Mitglieds der unabhängigen Verwaltungsbehörde gehört hat, danach zur Zuständigkeit des Einzelrichters eines Verwaltungsgerichtes gehört und es sich um denselben Organwalter handelt. Diese Voraussetzungen liegen im vorliegenden Fall vor, weshalb das Verfahren vom hier entscheidenden Richter des Landesverwaltungsgerichts Tirol fortzusetzen war.

Gemäß § 3 Abs 1 der Verordnung des Landeshauptmannes vom 5. April 2011, mit der auf bestimmten Abschnitten der A 12 Inntal Autobahn eine immissionsabhängige Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eingeführt wird, LGBl Nr 36/2011 (in Folge: Verordnung LGBl Nr 36/2011) gilt als Gebiet im Sinne dieser Verordnung ein Streckenabschnitt auf der Autobahn, für den aufgrund dieser Verordnung eine einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit festgelegt wird; der Name dieses Gebietes richtet sich nach der Bezeichnung der Luftmessstelle, die zur Steuerung dieses Gebietes herangezogen wird. Gemäß Paragraph 3, Absatz eins, der Verordnung des Landeshauptmannes vom 5. April 2011, mit der auf bestimmten Abschnitten der A 12 Inntal Autobahn eine immissionsabhängige Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eingeführt wird, Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, (in Folge: Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011,) gilt als Gebiet im Sinne dieser Verordnung ein Streckenabschnitt auf der Autobahn, für den aufgrund dieser Verordnung eine einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit festgelegt wird; der Name dieses Gebietes richtet sich nach der Bezeichnung der Luftmessstelle, die zur Steuerung dieses Gebietes herangezogen wird.

Das Gebiet Vomp umfasst gemäß § 3 Abs 1 lit b der Verordnung LGBl Nr 36/2011 auf der A 12 Inntal Autobahn die Bereiche Das Gebiet Vomp umfasst gemäß Paragraph 3, Absatz eins, Litera b, der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, auf der A 12 Inntal Autobahn die Bereiche

1. auf der Richtungsfahrbahn Bregenz von Straßenkilometer 38,533 im Gemeindegebiet von Wiesing bis Straßenkilometer 88,997 im Gemeindegebiet von Unterperfuss und
2. auf der Richtungsfahrbahn Kufstein von Straßenkilometer 88,806 im Gemeindegebiet von Unterperfuss bis Straßenkilometer 38,668 im Gemeindegebiet von Wiesing.

Wenn der für ein Gebiet errechnete Immissionsbeitrag den für dieses Gebiet gemäß § 3 der Verordnung LGBl Nr 36/2011 definierten Schwellenwert um mehr oder gleich $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschreitet oder die Immissionsbelastung einer Luftmessstelle in einem Gebiet den Warnwert erreicht, wird für dieses Gebiet gemäß § 4 Abs 1 der Verordnung LGBl Nr 36/2011 die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h festgesetzt. Wenn der für ein Gebiet errechnete Immissionsbeitrag den für dieses Gebiet gemäß Paragraph 3, der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, definierten Schwellenwert um mehr oder gleich $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschreitet oder die Immissionsbelastung einer Luftmessstelle in einem Gebiet den Warnwert erreicht, wird für dieses Gebiet gemäß Paragraph 4, Absatz eins, der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h festgesetzt.

Wenn der für ein Gebiet errechnete Immissionsbeitrag den für dieses Gebiet gemäß § 3 der Verordnung LGBl Nr 36/2011 definierten Schwellenwert um mehr oder gleich $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unterschreitet und die Immissionsbelastung einer Luftmessstelle in einem Gebiet den Warnwert nicht erreicht, wird für dieses Gebiet die Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h wieder aufgehoben. Wenn der für ein Gebiet errechnete Immissionsbeitrag den für dieses Gebiet gemäß Paragraph 3, der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, definierten Schwellenwert um mehr oder gleich $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unterschreitet und die Immissionsbelastung einer Luftmessstelle in einem Gebiet den

Warnwert nicht erreicht, wird für dieses Gebiet die Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h wieder aufgehoben.

Die Immissionsbelastung ist jede halbe Stunde zu messen und die Immissionsbeiträge sind jede halbe Stunde neu zu berechnen. Sowohl die Anordnung als auch die Aufhebung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist frühestens nach einer Stunde wieder zu ändern.

Wenn in der Zeit von 1.00 Uhr bis 5.00 Uhr an der Messstelle Kundl oder der Messstelle Vomp eine durchgehende Belastung von mindestens $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ als Halbstundenmittelwert erreicht wird, wird für das jeweilige Gebiet gemäß § 4 Abs 2 der Verordnung LGBl Nr 36/2011 die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 5.10 Uhr bis 18.10 Uhr am selben Tag mit 100 km/h festgesetzt. Wenn in der Zeit von 1.00 Uhr bis 5.00 Uhr an der Messstelle Kundl oder der Messstelle Vomp eine durchgehende Belastung von mindestens $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ als Halbstundenmittelwert erreicht wird, wird für das jeweilige Gebiet gemäß Paragraph 4, Absatz 2, der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 5.10 Uhr bis 18.10 Uhr am selben Tag mit 100 km/h festgesetzt.

Soweit aufgrund eines technischen Gebrechens die für die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlichen Daten nicht erhoben werden können oder die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung aus sonstigen Gründen für einen Zeitraum von mehr als 48 Stunden nicht durchgeführt werden kann, wird gemäß § 4 Abs 3 der Verordnung LGBl Nr 36/2011 in der Zeit vom 1. November eines jeden Jahres bis zum 30. April des Folgejahres für den betroffenen Bereich für die Dauer des Ausfalls der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung eine gleich bleibende Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h festgesetzt. Soweit aufgrund eines technischen Gebrechens die für die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlichen Daten nicht erhoben werden können oder die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung aus sonstigen Gründen für einen Zeitraum von mehr als 48 Stunden nicht durchgeführt werden kann, wird gemäß Paragraph 4, Absatz 3, der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, in der Zeit vom 1. November eines jeden Jahres bis zum 30. April des Folgejahres für den betroffenen Bereich für die Dauer des Ausfalls der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung eine gleich bleibende Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h festgesetzt.

Wie sich aus der oben wiedergegebenen Stellungnahme der verordnungserlassenden Behörde ergibt, war eine formgültige Berechnung des für die Schaltung erforderlichen Schwellenwerts auf Grund eines technischen Fehlers nicht möglich. Insofern war zu überprüfen, in wie weit sich die Anordnung einer reduzierten höchstzulässigen Geschwindigkeit auf dem betreffenden Teilstück der A 12 Inntalautobahn auf § 4 Abs 3 der Verordnung LGBl Nr 36/2011 stützen konnte. Wie sich aus der oben wiedergegebenen Stellungnahme der verordnungserlassenden Behörde ergibt, war eine formgültige Berechnung des für die Schaltung erforderlichen Schwellenwerts auf Grund eines technischen Fehlers nicht möglich. Insofern war zu überprüfen, in wie weit sich die Anordnung einer reduzierten höchstzulässigen Geschwindigkeit auf dem betreffenden Teilstück der A 12 Inntalautobahn auf Paragraph 4, Absatz 3, der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, stützen konnte.

In den Erläuterungen zur Stammfassung der Verordnung des Landeshauptmannes, mit der auf bestimmten Abschnitten der A 12 Inntal Autobahn eine reduzierte höchstzulässige Geschwindigkeit angeordnet wurde (LGBl 72/2007), wird zu dieser Regelung folgendes ausgeführt: „Da die Anlage noch nicht im Dauerbetrieb getestet werden konnte, kann derzeit noch schwer abgeschätzt werden, in wie weit und mit welcher Häufigkeit es zu Ausfällen bei der Berechnung der Schwellwerte und Erhebung der Eingangsdaten kommt. Aus diesem Grund war vorzusehen, dass dann, wenn die Anlage in der Winterzeit für mehr als zwei Tage ausfällt, eine statische Geschwindigkeitsbeschränkung gelten soll. Diese Bestimmung war erforderlich, um dem Schutzzweck des IG-Luft gerecht zu werden. Bei kürzeren Ausfällen der Steuerung wird hingegen keine statische Beschränkung eingeführt. Jedenfalls kommt es auch dann zu keiner Beschränkung, wenn die Anzeige als solche ausfällt, da die Kundmachung der Verordnung von der Anzeige abhängig ist.“ In den Erläuterungen zur Stammfassung der Verordnung des Landeshauptmannes, mit der auf bestimmten Abschnitten der A 12 Inntal Autobahn eine reduzierte höchstzulässige Geschwindigkeit angeordnet wurde (Landesgesetzblatt 72 aus 2007), wird zu dieser Regelung folgendes ausgeführt: „Da die Anlage noch nicht im Dauerbetrieb getestet werden konnte, kann derzeit noch schwer abgeschätzt werden, in wie weit und mit welcher Häufigkeit es zu Ausfällen bei der Berechnung der Schwellwerte und Erhebung der Eingangsdaten kommt. Aus diesem Grund war vorzusehen, dass dann, wenn die Anlage in der Winterzeit für mehr als zwei Tage ausfällt, eine statische Geschwindigkeitsbeschränkung gelten soll. Diese Bestimmung war erforderlich, um dem Schutzzweck des IG-Luft

gerecht zu werden. Bei kürzeren Ausfällen der Steuerung wird hingegen keine statische Beschränkung eingeführt. Jedenfalls kommt es auch dann zu keiner Beschränkung, wenn die Anzeige als solche ausfällt, da die Kundmachung der Verordnung von der Anzeige abhängig ist.“

Diese Regelung ist auch vor dem Hintergrund der zuvor noch auf diesem Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn geltenden statischen Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem IG-L in den Wintermonaten 2006/2007 zu sehen. So war es die offensichtliche Intention des Verordnungsgebers, dass bei technischen Problemen in den Wintermonaten jedenfalls eine reduzierte Geschwindigkeitsbegrenzung gelten soll, sofern diese über die VBA- Anlage kundgemacht werden kann. Korrespondierend damit wird in den besagten Erläuterungen etwa auch auf Seite 14 ausgeführt: „Neben einem reduzierten Luftaustausch in den Nachtstunden ist insbesondere auch in den Wintermonaten durch die erhöhte Anzahl und Dauer an Inversionswetterlagen ein ungehinderter Luftaustausch massiv eingeschränkt. Die Immissionssteuerung nimmt auf diese immissionshygienisch negativen Verhältnisse bedacht.“ Diese Regelung ist auch vor dem Hintergrund der zuvor noch auf diesem Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn geltenden statischen Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem IG-L in den Wintermonaten 2006 aus 2007, zu sehen. So war es die offensichtliche Intention des Verordnungsgebers, dass bei technischen Problemen in den Wintermonaten jedenfalls eine reduzierte Geschwindigkeitsbegrenzung gelten soll, sofern diese über die VBA- Anlage kundgemacht werden kann. Korrespondierend damit wird in den besagten Erläuterungen etwa auch auf Seite 14 ausgeführt: „Neben einem reduzierten Luftaustausch in den Nachtstunden ist insbesondere auch in den Wintermonaten durch die erhöhte Anzahl und Dauer an Inversionswetterlagen ein ungehinderter Luftaustausch massiv eingeschränkt. Die Immissionssteuerung nimmt auf diese immissionshygienisch negativen Verhältnisse bedacht.“

In Summe sieht die fragliche Verordnung daher nicht nur eine mögliche Grundlage für die Anordnung einer reduzierten höchstzulässigen Geschwindigkeit vor, sondern ein bestimmtes Konzept, das zu einer derartigen Anordnung führen kann: So stützt sich die Anordnung im Regelfall auf die kontinuierlich erhobenen Parameter, welche in den Anlagen der Verordnung näher dargestellt werden. Dazu sei lediglich ergänzend angemerkt, dass unter Umständen schon bei der Bestimmung der für die Auslösung der Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlichen Parameter auch ein Ersatzwertverfahren zur Anwendung kommt, bei welchem einzelne fehlende Parameter unter bestimmten Voraussetzungen ersetzt werden können (vgl dazu die Ausführungen in Punkt 1.4, Anlage 1 der Verordnung LGBl Nr 36/2011). Wenn es aber bereits in den Nachtstunden zu einer erheblichen Luftbelastung gekommen ist, so gilt die Geschwindigkeitsbegrenzung an den darauf folgenden Tagstunden unabhängig von der konkreten Situation der Luftgüte in den auf die Nachtzeit folgenden Stunden. Schließlich soll durch die Regelung in § 4 Abs 3 der Verordnung LGBl Nr 36/2011 sichergestellt werden, dass trotz technischer Gebrechen bei der Frage der Erhebung der für die Berechnung der Schwellenwerte erforderlichen Parameter in den lufthygienisch sensiblen Wintermonaten jedenfalls eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgt. In diesem Fall gilt zur Wahrung der in § 1 Abs 1 IG-L definierten Ziele des Gesetzes, insbesondere des dauerhaften Schutzes der Gesundheit des Menschen sowie der vorsorglichen Verringerung der Immissionen von Luftschadstoffen, in den Wintermonaten jedenfalls eine reduzierte höchstzulässige Geschwindigkeit. In Summe sieht die fragliche Verordnung daher nicht nur eine mögliche Grundlage für die Anordnung einer reduzierten höchstzulässigen Geschwindigkeit vor, sondern ein bestimmtes Konzept, das zu einer derartigen Anordnung führen kann: So stützt sich die Anordnung im Regelfall auf die kontinuierlich erhobenen Parameter, welche in den Anlagen der Verordnung näher dargestellt werden. Dazu sei lediglich ergänzend angemerkt, dass unter Umständen schon bei der Bestimmung der für die Auslösung der Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlichen Parameter auch ein Ersatzwertverfahren zur Anwendung kommt, bei welchem einzelne fehlende Parameter unter bestimmten Voraussetzungen ersetzt werden können vergleiche dazu die Ausführungen in Punkt 1.4, Anlage 1 der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011,). Wenn es aber bereits in den Nachtstunden zu einer erheblichen Luftbelastung gekommen ist, so gilt die Geschwindigkeitsbegrenzung an den darauf folgenden Tagstunden unabhängig von der konkreten Situation der Luftgüte in den auf die Nachtzeit folgenden Stunden. Schließlich soll durch die Regelung in Paragraph 4, Absatz 3, der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, sichergestellt werden, dass trotz technischer Gebrechen bei der Frage der Erhebung der für die Berechnung der Schwellenwerte erforderlichen Parameter in den lufthygienisch sensiblen Wintermonaten jedenfalls eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgt. In diesem Fall gilt zur Wahrung der in Paragraph eins, Absatz eins, IG-L definierten Ziele des Gesetzes, insbesondere des dauerhaften Schutzes der Gesundheit des Menschen sowie der vorsorglichen Verringerung der Immissionen von Luftschadstoffen, in den Wintermonaten jedenfalls eine reduzierte höchstzulässige Geschwindigkeit.

Dieses Konzept ist nach Ansicht des entscheidenden Richters des Landesverwaltungsgerichts Tirol nachvollziehbar; bei einer Auslegung der Bestimmungen der Verordnung LGBl Nr 36/2011 nach den Zielen der Luftreinhaltung, wie sie in § 1 Abs 1 IG-L wiedergegeben werden, ist daher die Regelung in § 4 Abs 3 besagter Verordnung sachlich gerechtfertigt und geht nicht über das erforderliche Ziel hinaus. Insofern besteht keine Veranlassung für die amtswegige Befassung des Verfassungsgerichtshofes mit der Prüfung der gegenständlichen Verordnung. In Summe konnte sich die Anordnung im Tatzeitraum daher auf die Regelung in § 4 Abs 3 besagter Verordnung stützen. Insofern war die übertretene Vorschrift auch entsprechend richtig zu stellen. Dieses Konzept ist nach Ansicht des entscheidenden Richters des Landesverwaltungsgerichts Tirol nachvollziehbar; bei einer Auslegung der Bestimmungen der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 36 aus 2011, nach den Zielen der Luftreinhaltung, wie sie in Paragraph eins, Absatz eins, IG-L wiedergegeben werden, ist daher die Regelung in Paragraph 4, Absatz 3, besagter Verordnung sachlich gerechtfertigt und geht nicht über das erforderliche Ziel hinaus. Insofern besteht keine Veranlassung für die amtswegige Befassung des Verfassungsgerichtshofes mit der Prüfung der gegenständlichen Verordnung. In Summe konnte sich die Anordnung im Tatzeitraum daher auf die Regelung in Paragraph 4, Absatz 3, besagter Verordnung stützen. Insofern war die übertretene Vorschrift auch entsprechend richtig zu stellen.

Zur Frage der Kundmachung der Verordnung:

Im Verfahren ist auf Grund einer Stellungnahme des Landeshauptmannes weiters zu Tage getreten, dass das Portal der VBA am westlichen Ende des Anordnungsbereichs nicht bei Straßenkilometer 88,997, sondern bei Straßenkilometer 89,003 positioniert war. In der Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 23.12.2013 wird dazu ausgeführt, dass die Gebietsbeschreibung der zum Tatzeitpunkt geltenden Verordnung nicht exakt mit dem Standort des Überkopfwegweisers übereingestimmt habe. Nach der Rechtsprechung sei eine Abweichung bis zu maximal 5 Meter zulässig, im vorliegenden Fall werde diese Grenze mit einer Abweichung von 6 Meter überschritten, weshalb keine ordnungsgemäße Kundmachung vorliege.

Zwar ist der Beschwerdeführer damit im Recht, dass nach der Judikatur des VwGH eine Abweichung von mehr als fünf Meter bei der Aufstellung von Verkehrszeichen zu einem Kundmachungsmangel führt, der die Unanwendbarkeit der derart falsch kundgemachten Verordnung nach sich zieht (vgl VwGH 25.11.2009, 2009/02/0095). Zwar ist der Beschwerdeführer damit im Recht, dass nach der Judikatur des VwGH eine Abweichung von mehr als fünf Meter bei der Aufstellung von Verkehrszeichen zu einem Kundmachungsmangel führt, der die Unanwendbarkeit der derart falsch kundgemachten Verordnung nach sich zieht (vergleiche VwGH 25.11.2009, 2009/02/0095).

Diese Judikatur bezieht sich allerdings auf die Frage der Rechtmäßigkeit der Kundmachung von Verordnungen, die mit Straßenverkehrszeichen erfolgt ist. Zur Frage, wann von einem Kundmachungsmangel bei einer Verkehrsbeeinflussungsanlage auszugehen ist, besteht soweit ersichtlich noch keine höchstgerichtliche Judikatur.

Nach Ansicht des entscheidenden Richters des Landesverwaltungsgerichts Tirol bestehen sachliche Gründe dafür, die vom VwGH für die Kundmachung von Verordnungen durch Verkehrszeichen vorgegebene Judikatur auf diese Kundmachungsform nicht anzuwenden. So erfolgt die Kundmachung einer Verordnung durch Straßenverkehrszeichen in der Regel nach der Erlassung der Verordnung: der jeweilige Ordnungsgeber setzt durch die Bestimmung des örtlichen Geltungsbereichs einer Verordnung eine Anordnung, die vom Straßenerhalter umzusetzen ist. Wenn der Straßenerhalter bei diesem Akt eine abweichende Positionierung der Verkehrszeichen vornimmt, so setzt er sich über die Anordnung des Ordnungsgebers hinweg, die Verordnung wird damit als Ganzes nicht entsprechend kundgemacht.

Bei der Kundmachung einer Verordnung durch eine Verkehrsbeeinflussungsanlage, insbesondere bei der vorliegenden Verordnung, wird aber zunächst eine komplexe technische Infrastruktur geschaffen und nach deren Errichtung eine Verordnung für den Bereich erlassen, in dem diese Infrastruktur zur Verfügung steht. So wurde schon in den Zielbestimmungen der Verordnung LGBl Nr 86/2006, mit welcher auf der A 12 Inntal Autobahn vom 01.11.2006 bis zum 30.04.2007 eine statische Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem IG-L angeordnet wurde ausdrücklich festgehalten (vgl § 1 dieser Verordnung): „Um eine zielgerichtete Maßnahme zu gewährleisten, soll die starre 100 km/h-Beschränkung lediglich bis zur Inbetriebnahme einer immissionsgesteuerten Verkehrsbeeinflussungsanlage in Geltung stehen.“ Bei der Kundmachung einer Verordnung durch eine Verkehrsbeeinflussungsanlage, insbesondere bei der vorliegenden Verordnung, wird aber zunächst eine komplexe technische Infrastruktur geschaffen und nach deren Errichtung eine Verordnung für den Bereich erlassen, in dem diese Infrastruktur zur Verfügung steht. So wurde schon

in den Zielbestimmungen der Verordnung Landesgesetzblatt Nr 86 aus 2006,, mit welcher auf der A 12 Inntal Autobahn vom 01.11.2006 bis zum 30.04.2007 eine statische Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem IG-L angeordnet wurde ausdrücklich festgehalten (vergleiche Paragraph eins, dieser Verordnung): „Um eine zielgerichtete Maßnahme zu gewährleisten, soll die starre 100 km/h-Beschränkung lediglich bis zur Inbetriebnahme einer immissionsgesteuerten Verkehrsbeeinflussungsanlage in Geltung stehen.“

Diese eindeutige Festlegung des Ordnungsgebers aus dem Jahr 2006 zeigt schon, dass mit der Erlassung einer Verordnung, mit der eine immissionsabhängige Geschwindigkeitssteuerung eingeführt wird, so lange zugewartet wurde, bis diese technische Infrastruktur errichtet wurde. In Kenntnis der bestehenden Struktur wurde sodann für diese eine entsprechende Anordnung erlassen.

Auch sieht § 14 Abs 1 IG-L ausdrücklich vor, dass zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Dauer erhöhter Neigung zu Grenzwert-überschreitungen sowie zum optimierten Einsatz von temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen flexible Systeme, wie immissionsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlagen, verwendet werden können. Der Gesetzgeber spricht somit ausdrücklich davon, dass bestimmte Systeme zur Anordnung verwendet werden können, was schon alleine sprachlich die Existenz der Infrastruktur vor der Erlassung der Verordnung impliziert. Schließlich hat der zuständige Bundesminister auch in der VBA-Verordnung IG-L, BGBl II Nr 302/2007 eine Kollisionsregel für den Fall vorgesehen, dass auf derselben VBA-Anlage parallel Schaltungen von Anordnungen nach dem IG-L einerseits und nach der StVO andererseits erfolgen (vgl § 3 der Verordnung BGBl II Nr 302/2007). Auch sieht Paragraph 14, Absatz eins, IG-L ausdrücklich vor, dass zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Dauer erhöhter Neigung zu Grenzwert-überschreitungen sowie zum optimierten Einsatz von temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen flexible Systeme, wie immissionsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlagen, verwendet werden können. Der Gesetzgeber spricht somit ausdrücklich davon, dass bestimmte Systeme zur Anordnung verwendet werden können, was schon alleine sprachlich die Existenz der Infrastruktur vor der Erlassung der Verordnung impliziert. Schließlich hat der zuständige Bundesminister auch in der VBA-Verordnung IG-L, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr 302 aus 2007, eine Kollisionsregel für den Fall vorgesehen, dass auf derselben VBA-Anlage parallel Schaltungen von Anordnungen nach dem IG-L einerseits und nach der StVO andererseits erfolgen (vergleiche Paragraph 3, der Verordnung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr 302 aus 2007.).

Aus diesen Gründen kann eine Kundmachung von Verordnungen durch Verkehrszeichen gemäß § 44 Abs 1 StVO nicht mit einer Kundmachung durch ein Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß § 44c Abs 3 iVm § 44 Abs 1a StVO gleichgesetzt werden. Die Festsetzung des örtlichen Geltungsbereichs der Anordnung, wie sie durch die Angabe der Straßenkilometer in den Begriffsbestimmungen in § 3 besagter Verordnung erfolgt, impliziert daher, dass der Landeshauptmann die Verordnung für den Bereich der vermeintlich dort positionierten VBA-Portale vornehmen wollte. Soweit sich allerdings bei einer Nachmessung Abweichungen ergeben, so stellt sich nicht die Frage der ordnungsgemäßen Kundmachung der Verordnung, sondern letztlich jene, in wie weit die Verordnung in ihrem örtlichen Geltungsbereich ausreichend bestimmt ist. Dies ist nach Auffassung des entscheidenden Richters des Landesverwaltungsgerichts Tirol dann zu bejahen, wenn jedenfalls keine Bedenken darüber bestehen, für welchen örtlichen Bereich die Anordnung gelten soll, in concreto auf welche Portale sich diese bezieht. Zumal es sich aber nach dieser Auffassung um eine Frage der Bestimmtheit der Verordnung handelt, steht dem Verwaltungsgericht zu Folge des Art 135 Abs 4 iVm Art 89 Abs 1 B-VG eine nähere Überprüfung der Verordnung in inhaltlicher Hinsicht nicht zu: dies obliegt dem Verfassungsgerichtshof in seinem Normprüfungsmonopol. Aus diesen Gründen kann eine Kundmachung von Verordnungen durch Verkehrszeichen gemäß Paragraph 44, Absatz eins, StVO nicht mit einer Kundmachung durch ein Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß Paragraph 44 c, Absatz 3, in Verbindung mit Paragraph 44, Absatz eins a, StVO gleichgesetzt werden. Die Festsetzung des örtlichen Geltungsbereichs der Anordnung, wie sie durch die Angabe der Straßenkilometer in den Begriffsbestimmungen in Paragraph 3, besagter Verordnung erfolgt, impliziert daher, dass der Landeshauptmann die Verordnung für den Bereich der vermeintlich dort positionierten VBA-Portale vornehmen wollte. Soweit sich allerdings bei einer Nachmessung Abweichungen ergeben, so stellt sich nicht die Frage der ordnungsgemäßen Kundmachung der Verordnung, sondern letztlich jene, in wie weit die Verordnung in ihrem örtlichen Geltungsbereich ausreichend bestimmt ist. Dies ist nach Auffassung des entscheidenden Richters des Landesverwaltungsgerichts Tirol dann zu bejahen, wenn jedenfalls keine Bedenken darüber bestehen, für welchen örtlichen Bereich die Anordnung gelten soll, in concreto auf welche Portale sich diese bezieht. Zumal es sich aber nach dieser Auffassung um eine Frage der Bestimmtheit der Verordnung handelt, steht

dem Verwaltungsgericht zu Folge des Artikel 135, Absatz 4, in Verbindung mit Artikel 89, Absatz eins, B-VG eine nähere Überprüfung der Verordnung in inhaltlicher Hinsicht nicht zu: dies obliegt dem Verfassungsgerichtshof in seinem Normprüfungsmonopol.

In Summe führt daher die unpräzise Bezeichnung des örtlichen Geltungsbereichs in der Verordnung im vorliegenden Fall nicht zu einer mangelhaften Kundmachung, weshalb der Einwand im Rechtsmittel für die durch eine Verkehrsbeeinflussungsanlage kundgemachte Verordnung ins Leere geht.

Gemäß § 5 Abs 1 VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Im Falle eines "Ungehorsamsdeliktes" - als welches sich auch die gegenständliche Verwaltungsübertretung darstellt - tritt somit insofern eine Verlagerung der Behauptungslast ein, als die Behörde lediglich die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes zu beweisen hat, während es Sache des Täters ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Gemäß Paragraph 5, Absatz eins, VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Im Falle eines "Ungehorsamsdeliktes" - als welches sich auch die gegenständliche Verwaltungsübertretung darstellt - tritt somit insofern eine Verlagerung der Behauptungslast ein, als die Behörde lediglich die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes zu beweisen hat, während es Sache des Täters ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Der Beschwerdeführer hat im gesamten Verfahren nichts dargetan, was Zweifel an seinem Verschulden aufkommen ließe. Die Übertretung steht daher auch in subjektiver Hinsicht fest, wobei aufgrund des Ausmaßes der Geschwindigkeitsüberschreitung von einem Vorsatz in Form der Wissentlichkeit auszugehen ist. Wenn nämlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung um beinahe 50 km/h überschritten wird, ist auszuschließen, dass dies versehentlich passiert ist, sondern hat der Beschwerdeführer die angeordnete reduzierte höchstzulässige Geschwindigkeit ganz offensichtlich nicht einhalten wollen. Zumal diese auf der Verkehrsbeeinflussungsanlage für jeden Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar kundgemacht war, wusste er, dass er bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 145 km/h gegen die bezughabende Verordnung verstößt.

Nach § 19 Abs 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Nach Paragraph 19, Absatz eins, VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Nach § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Nach Paragraph 19, Absatz 2, VStG sind im ordentlichen Verfahren überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die Paragraphen 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Das Immissionsschutzgesetz-Luft sieht für Übertretungen, wie sie dem Beschwerdeführer zur Last gelegt werden, Geldstrafen von bis zu Euro 2.180,00 vor. Die Behörde hat über den Beschwerdeführer eine Strafe in der Höhe von Euro 260,00, sohin im Ausmaß von nicht einmal 12 % des zur Verfügung stehenden Strafrahmens, verhängt. In Anbetracht der vorsätzlichen Begehungsweise und des gravierenden Ausmaßes der Übertretung erweist sich die

Strafzumessung im derart vorgenommenen Ausmaß als jedenfalls nicht unverhältnismäßig. Auch wird festgehalten, dass der Beschwerdeführer, der nach den Ausführungen im Schriftsatz vom 21.03.2013 selbstständig tätig ist und zum Tatzeitpunkt einen modernen BMW der 7er-Baureihe gelenkt hat, mit Schriftsatz vom 26.04.2013 die Bekanntgabe seiner Vermögensverhältnisse ausdrücklich verweigert hat.

Der Beschwerdeführer ist bereits mehrfach verwaltungsstrafrechtlich aufgrund von Übertretungen nach dem Sicherheitspolizeigesetz und nach der Straßenverkehrsordnung strafvorgemerkt, wobei sich zwei Verwaltungsvorstrafen nach der Straßenverkehrsordnung auf Delikte betreffend die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beziehen. Diese Übertretungen sind als einschlägig ebenfalls erschwerend zu werten.

In Summe bestehen daher keinerlei Bedenken dahingehend, dass die Strafe von der Behörde festgesetzten zu hoch angesetzt worden wäre. Insofern sei lediglich abschließend festgehalten, dass alleine der Umstand, dass das vom Beschwerdeführer gelenkte Fahrzeug ein Hybridfahrzeug darstellt, und auch nichts an der Strafbemessung ändert. So kann bei einem Fahrzeug mit einem Hubraum von 4.395 cm³ und einer Leistung von 330 PS selbst dann, wenn es sich um ein Hybridfahrzeug handelt, nicht von einem besonders umweltschonenden Fahrzeug gesprochen werden, was sich schon alleine aus dem CO²-Ausstoß von 219 g/km laut Fahrzeugpapieren ergibt. Aber auch generell wird festgehalten, dass die Frage, wie umweltfreundlich oder schädlich das jeweilige Fahrzeug ist, mangels Anhaltspunkte in der Verordnung bei der Strafbemessung nicht weiters zu berücksichtigen ist.

Die Verpflichtung zur Vorschreibung eines Beitrages zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens ergibt sich aus § 52 VwGVG; auf die diesbezüglichen Bestimmungen sei hier verwiesen. Die Verpflichtung zur Vorschreibung eines Beitrages zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens ergibt sich aus Paragraph 52, VwGVG; auf die diesbezüglichen Bestimmungen sei hier verwiesen.

Zur Zulässigkeit der Revision:

Gemäß § 25a Abs 1 VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art 133 Abs 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen. Gemäß Paragraph 25 a, Absatz eins, VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Gemäß Art 133 Abs 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Hat das Erkenntnis nur eine geringe Geldstrafe zum Gegenstand, kann durch Bundesgesetz vorgesehen werden, dass die Revision unzulässig ist. Gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Hat das Erkenntnis nur eine geringe Geldstrafe zum Gegenstand, kann durch Bundesgesetz vorgesehen werden, dass die Revision unzulässig ist.

Zumal Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zur Frage der Kundmachung von Verordnungen durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen soweit ersichtlich nicht besteht, war die Revision für zulässig zu erklären.

Landesverwaltungsgericht Tirol

Mag. Gerold Dünser

(Richter)

Hinweis: Zur Kundmachung durch Verkehrsbeeinflussungssysteme siehe VwGH vom 25.06.2014, ZI2013/07/0294.

Schlagworte

Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem IG-L;

Kundmachung durch Verkehrsbeeinflussungssystem

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGTI:2014:LVwG.2013.15.2611.4

Zuletzt aktualisiert am

06.08.2014

Quelle: Landesverwaltungsgericht Tirol LVwg Tirol, <https://www.lwg-tirol.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at