

TE Lvwg Erkenntnis 2016/4/15 LVwG 30.10-2340/2015

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 15.04.2016

Entscheidungsdatum

15.04.2016

Index

83 Naturschutz Umweltschutz

90/01 Straßenverkehrsordnung

40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

IG-L 1997 §14

IG-L 1997 §30 Abs1 Z4

StVO 1960 §20 Abs2

VStG 1991 §22 Abs2

1. StVO 1960 § 20 heute
2. StVO 1960 § 20 gültig ab 24.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
3. StVO 1960 § 20 gültig von 01.07.2005 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
4. StVO 1960 § 20 gültig von 22.07.1998 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
5. StVO 1960 § 20 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
6. StVO 1960 § 20 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
7. StVO 1960 § 20 gültig von 01.10.1988 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 573/1987

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch die Richterin Dr. Clement über die Beschwerde des Herrn J S, geb. am xx, vertreten durch Rechtsanwalt K M, H, P, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Graz-Umgebung vom 08.07.2015, GZ: BHGU-15.1-12265/2015,

zu R e c h t e r k a n n t:

1) Gemäß § 50 iVm § 28 Abs 1 Verwaltungsgerichtsverfahrgesetz (im Folgenden VwGVG) wird die Beschwerde dem Grunde nach 1) Gemäß Paragraph 50, in Verbindung mit Paragraph 28, Absatz eins, Verwaltungsgerichtsverfahrgesetz (im Folgenden VwGVG) wird die Beschwerde dem Grunde nach abgewiesen.

Zu Punkt 1) des Straferkenntnisses wird der Beschwerde hinsichtlich der Strafhöhe Folge gegeben und die Geldstrafe

gemäß § 19 VStG iVm § 38 VwGVG mit € 70,00 (zehn Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) neu festgesetzt. Zu Punkt 1) des Straferkenntnisses wird der Beschwerde hinsichtlich der Strafhöhe Folge gegeben und die Geldstrafe gemäß Paragraph 19, VStG in Verbindung mit Paragraph 38, VwGVG mit € 70,00 (zehn Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) neu festgesetzt.

Dadurch vermindert sich der Kostenbeitrag für das Verwaltungsstrafverfahren zu Punkt 1) des Straferkenntnisses der belangten Behörde auf den Betrag von € 10,00.

Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer binnen zwei Wochen ab Zustellung bei sonstiger Exekution zu Punkt 2) des Straferkenntnisses einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von € 14,00 zu leisten. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer binnen zwei Wochen ab Zustellung bei sonstiger Exekution zu Punkt 2) des Straferkenntnisses einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von € 14,00 zu leisten.

Die Kostenbeiträge sowie die neu festgesetzte Geldstrafe sind binnen zwei Wochen ab Zustellung des Erkenntnisses bei sonstigen Zwangsfolgen zu leisten.

Der Antrag, der belangten Behörde möge der Ersatz der Kosten des Verfahrens gemäß § 52 Abs 9 VwGVG aufgetragen werden, wird abgewiesen. Der Antrag, der belangten Behörde möge der Ersatz der Kosten des Verfahrens gemäß Paragraph 52, Absatz 9, VwGVG aufgetragen werden, wird abgewiesen.

2) Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz

(im Folgenden VwGG) zu Punkt 1) des Straferkenntnisses und gemäß

§ 25a Abs 4 VwGG zu Punkt 2) des Straferkenntnisses eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig. 2) Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz, (im Folgenden VwGG) zu Punkt 1) des Straferkenntnisses und gemäß, Paragraph 25 a, Absatz 4, VwGG zu Punkt 2) des Straferkenntnisses eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

Der belangten Behörde steht die Möglichkeit einer ordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof nicht offen.

Entscheidungsgründe

Mit dem aus dem Spruch ersichtlichen Straferkenntnis, wurde dem Beschwerdeführer in Punkt 1) zur Last gelegt, er habe am 16.04.2015 um 18.20 Uhr auf der A2, StrKm xx, Richtung W, Gemeinde L, den Pkw mit dem polizeilichen Kennzeichen xx gelenkt, wobei dieser Ort im Sanierungsgebiet gemäß der Verordnung des Landeshauptmannes der Steiermark liegt und dabei die zu diesem Zeitpunkt in diesem Korridor festgelegte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 51 km/h überschritten. Die in Betracht kommende Messtoleranz sei bereits zu seinen Gunsten abgezogen worden.

Er habe dadurch die Rechtsvorschriften des § 30 Abs 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft iVm § 3 Abs 1 und 2 der Verordnung des Landeshauptmannes von

Steiermark LGBl Nr. 117/2014 verletzt und wurde eine Geldstrafe von € 215,00

(1 Tag 10 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 30 Abs 1 Z 4 Immissions-schutzgesetz-Luft verhängt. Er habe dadurch die Rechtsvorschriften des Paragraph 30, Absatz eins, Ziffer 4, Immissionsschutzgesetz-Luft in Verbindung mit Paragraph 3, Absatz eins und 2 der Verordnung des Landeshauptmannes von , Steiermark Landesgesetzblatt Nr. 117 aus 2014, verletzt und wurde eine Geldstrafe von € 215,00 , (1 Tag 10 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß Paragraph 30, Absatz eins, Ziffer 4, Immissions-schutzgesetz-Luft verhängt.

Weiters habe er laut Punkt 2) des Straferkenntnisses die auf Autobahnen zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h um 21 km/h überschritten. Die in Betracht kommende Messtoleranz sei bereits zu seinen Gunsten abgezogen worden.

Er habe dadurch die Rechtsvorschriften des § 20 Abs 2 StVO verletzt und wurde gemäß § 99 Abs 3 lit. a StVO eine Geldstrafe von € 70,00 (im Uneinbringlichkeitsfall 18 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt. Er habe dadurch die Rechtsvorschriften des Paragraph 20, Absatz 2, StVO verletzt und wurde gemäß Paragraph 99, Absatz 3, Litera a, StVO eine Geldstrafe von € 70,00 (im Uneinbringlichkeitsfall 18 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt.

Dagegen richtet sich die rechtzeitig eingebrachte Beschwerde, mit welcher vorgebracht wird, dass bereits im Einspruch darauf hingewiesen worden sei, dass der Beschwerdeführer ein Fahrzeug der Marke TESLA Elektroauto gelenkt habe

und die Behörde diesen Umstand nicht gewürdigt habe. Die Rechtsansicht der belangten Behörde sei unrichtig, da kein Zweifel bestehe, dass das Immissionsschutzgesetz-Luft nicht für Elektroautos zu gelten habe. Das IG-L ziele zweifelsohne auf den Zweck ab, Emissionen durch Verbrennungsmotoren hintanzuhalten. Es könne nicht sein, dass Fahrzeuge die null Emissionen haben, unter das Immissionsschutzgesetz-Luft subsumiert werden. Der Beschwerdeführer sehe in der Nichtausnahme eine krasse Ungleichbehandlung, die klar dem Zweck des Gesetzes widerspreche. Das Straferkenntnis widerspreche daher auch dem Europarecht, weil das Gesetz vor allem auch auf einer EU-Richtlinie beruhe. Bedenken wegen unterschiedlicher Höchstgeschwindigkeiten seien nicht nachvollziehbar und wenig zeitgemäß. Schwerverkehr und PKW-Verkehr hätten bislang auch unterschiedliche Geschwindigkeiten und würden nach wie vor in sicherer Koexistenz fahren. Es wird angeregt, dass das Landesverwaltungsgericht Steiermark das Strafverfahren unter Einbeziehung des § 45 VStG abhandle. Zur zweiten Übertretung des Straferkenntnisses wird vorgebracht, dass den im Akt aufliegenden Bildern aufgrund der äußerst schlechten Qualität, keine Beweiskraft zukomme. Auf den Bildern sei weder das Fahrzeug geschweige denn ein amtliches Kennzeichen zu erkennen. Nicht einmal die Farbe des Kraftfahrzeuges könne verifiziert werden. Es werden daher die Anträge gestellt, den Bescheid wegen Rechtswidrigkeit aufzuheben, eine mündliche Verhandlung gemäß § 24 Abs 3 VwGVG anzuberaumen und der belangten Behörde den Ersatz der Kosten des Verfahrens im Sinne des

§ 52 Abs 9 VwGVG aufzutragen. Dagegen richtet sich die rechtzeitig eingebrachte Beschwerde, mit welcher vorgebracht wird, dass bereits im Einspruch darauf hingewiesen worden sei, dass der Beschwerdeführer ein Fahrzeug der Marke TESLA Elektroauto gelenkt habe und die Behörde diesen Umstand nicht gewürdigt habe. Die Rechtsansicht der belangten Behörde sei unrichtig, da kein Zweifel bestehe, dass das Immissionsschutzgesetz-Luft nicht für Elektroautos zu gelten habe. Das IG-L ziele zweifelsohne auf den Zweck ab, Emissionen durch Verbrennungsmotoren hintanzuhalten. Es könne nicht sein, dass Fahrzeuge die null Emissionen haben, unter das Immissionsschutzgesetz-Luft subsumiert werden. Der Beschwerdeführer sehe in der Nichtausnahme eine krasse Ungleichbehandlung, die klar dem Zweck des Gesetzes widerspreche. Das Straferkenntnis widerspreche daher auch dem Europarecht, weil das Gesetz vor allem auch auf einer EU-Richtlinie beruhe. Bedenken wegen unterschiedlicher Höchstgeschwindigkeiten seien nicht nachvollziehbar und wenig zeitgemäß. Schwerverkehr und PKW-Verkehr hätten bislang auch unterschiedliche Geschwindigkeiten und würden nach wie vor in sicherer Koexistenz fahren. Es wird angeregt, dass das Landesverwaltungsgericht Steiermark das Strafverfahren unter Einbeziehung des Paragraph 45, VStG abhandle. Zur zweiten Übertretung des Straferkenntnisses wird vorgebracht, dass den im Akt aufliegenden Bildern aufgrund der äußerst schlechten Qualität, keine Beweiskraft zukomme. Auf den Bildern sei weder das Fahrzeug geschweige denn ein amtliches Kennzeichen zu erkennen. Nicht einmal die Farbe des Kraftfahrzeuges könne verifiziert werden. Es werden daher die Anträge gestellt, den Bescheid wegen Rechtswidrigkeit aufzuheben, eine mündliche Verhandlung gemäß Paragraph 24, Absatz 3, VwGVG anzuberaumen und der belangten Behörde den Ersatz der Kosten des Verfahrens im Sinne des, Paragraph 52, Absatz 9, VwGVG aufzutragen.

Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der mündlichen Verhandlung wird nachfolgender Sachverhalt festgestellt:

Am 16.04.2015 um 18.20 Uhr lenkte der Beschwerdeführer einen Personen-kraftwagen der Marke Tesla Motors mit dem polizeilichen Kennzeichen xx auf der A2, bei StrKm xx, Richtung W. Die A2 liegt im Sanierungsgebiet gemäß § 2 Luftreinhalteverordnung 2011, LGBl Nr 2/2012. Zur Tatzeit war in Fahrtrichtung W mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem am Anzeigenquerschnitt bei Kilometer xx, im Korridor Ost eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h mit dem Zusatz „IG-L“ ordnungsgemäß kundgemacht. Der Beschwerdeführer überholte das ebenfalls in Richtung W fahrende Fahrzeug des Meldungslegers und konnte dieser einen gleichbleibenden Abstand herstellen und über eine Strecke von 300 m mindestens nachfahren. Dies wurde mit der im Fahrzeug eingebauten Multivisions-Anlage filmisch festgehalten und die im Akt erliegenden Lichtbilder aus dieser Nachfahrt ausgearbeitet. Der Beschwerdeführer hielt zur Tatzeit am Tatort eine Geschwindigkeit von 151 km/h mit seinem Fahrzeug ein. Am 16.04.2015 um 18.20 Uhr lenkte der Beschwerdeführer einen Personen-kraftwagen der Marke Tesla Motors mit dem polizeilichen Kennzeichen xx auf der A2, bei StrKm xx, Richtung W. Die A2 liegt im Sanierungsgebiet gemäß Paragraph 2, Luftreinhalteverordnung 2011, Landesgesetzblatt Nr 2 aus 2012,. Zur Tatzeit war in Fahrtrichtung W mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem am Anzeigenquerschnitt bei Kilometer xx, im Korridor Ost eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h mit dem Zusatz „IG-L“ ordnungsgemäß kundgemacht. Der Beschwerdeführer überholte das ebenfalls in Richtung W fahrende Fahrzeug des Meldungslegers und konnte dieser einen gleichbleibenden Abstand herstellen und über eine Strecke von 300 m mindestens nachfahren. Dies

wurde mit der im Fahrzeug eingebauten Multivisions-Anlage filmisch festgehalten und die im Akt erliegenden Lichtbilder aus dieser Nachfahrt ausgearbeitet. Der Beschwerdeführer hielt zur Tatzeit am Tatort eine Geschwindigkeit von 151 km/h mit seinem Fahrzeug ein.

Beweiswürdigung:

Die getroffenen Feststellungen stützen sich einerseits auf den unbedenklichen Schaltplan der ASFINAG-Service GmbH, aus welchem sehr wohl, entgegen den Ausführungen in der Stellungnahme vom 08.06.2015 der Kilometerabschnitt, für welchen die Geschwindigkeitsbeschränkung gegolten hat unter der Rubrik „Objektivfilter“, hervorgeht. Es ergeben sich keinerlei Hinweise, dass dieser Schaltplan nicht den Tatsachen entspricht. Es handelt sich um eine computer-unterstützte Abfrage und hat der Bearbeiter des Verkehrsinformationsteams der ASFINAG keinerlei Interesse am Ausgang des Verfahrens. Dies deckt sich auch mit der Aussage des einvernommenen Zeugen BI Hans Pöstinger, welcher sich an die Nachfahrt hinter dem Fahrzeug des Beschwerdeführers noch erinnern konnte, weil der Beschwerdeführer anlässlich der Anhaltung wiederholt auf sein Fahrzeug der Marke Tesla hingewiesen habe. Der Zeuge legte glaubwürdig dar, dass die 100 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung an der Überkopfanzeige bei Passieren durch das Fahrzeug des Meldungslegers aktiviert war und er überdies darauf geachtet habe, dass auch bei Nachfahrt hinter dem Fahrzeug des Beschwerdeführers der gesamte Verkehrsfluss auf der A2 sich an diese 100 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung gehalten hat. In Zusammenhang mit dem Schaltplan, wonach ein Zeitfilter von 18.10 Uhr bis 18.30 Uhr am 16.04.2015 aufscheint, ist daher für den Tatzeitpunkt um 18.20 Uhr davon auszugehen, dass zur Tatzeit am Tatort die Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß „IG-L“ ordnungsgemäß kundgemacht war und auch für den Beschwerdeführer bei Durchfahren der Überkopfanzeige sichtbar. Dass der Beschwerdeführer ein Fahrzeug der Marke Tesla gelenkt hat, wird nicht bestritten, sodass diesbezüglich den Angaben des Beschwerdeführers, welche sich mit der Anzeige decken, gefolgt werden kann. Das Vorbringen, dass in diesem Fahrzeug die zulässige Höchstgeschwindigkeit mittels „Head-up-Display“ angezeigt wird, wurde in der Verhandlung insofern relativiert, als eingestanden wurde, dass die Erfassung von Überkopfanzeigen nicht funktioniert haben könnte. Die Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung wurde vom Beschwerdeführer ebenfalls nie konkret bestritten. Die schlechte Qualität der von der Multivision ausgearbeiteten Lichtbilder, auf welchen kein amtliches Kennzeichen zu erkennen sei, vermag die Angaben des einvernommenen Zeugen BI Pö nicht zu erschüttern. Dieser konnte nachvollziehbar und glaubwürdig darlegen, dass während der gesamten Nachfahrt das Fahrzeug nie aus den Augen verloren worden sei und er daher mit Sicherheit sagen könne, dass dieses Fahrzeug auch angehalten worden sei. Der Beschwerdeführer bestreitet ja gar nicht zur Tatzeit am Tatort gewesen zu sein. Der Zeuge legte auch glaubwürdig dar, die Nachfahrt aufgenommen zu haben und dann mit gleichbleibendem Abstand über eine sehr lange Strecke dem Beschwerdeführer nachgefahren zu sein. Er verwies diesbezüglich auf die Anzeige, was durchaus aufgrund der lange zurückliegenden Zeit verständlich ist und der Glaubwürdigkeit des Meldungslegers keinesfalls schadet.

Im Zusammenhang mit den ausgearbeiteten Lichtbildern der Multivision kann daher eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 151 km/h – eine Messtoleranz von 5 % wurde abgezogen – festgestellt werden.

Rechtliche Beurteilung:

Zu Punkt 1) des Straferkenntnisses:

Die maßgeblichen Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes-LuftBGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 77/2010 (im Folgenden IG-L) und der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft, LGBl. Nr. 117/2014 (im Folgenden VBA-Verordnung - IG-L Steiermark) lauten wie folgt: Die maßgeblichen Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes-Luft Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 115 aus 1997, „zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 77 aus 2010, (im Folgenden IG-L) und der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft, Landesgesetzblatt Nr. 117 aus 2014, (im Folgenden VBA-Verordnung - IG-L Steiermark) lauten wie folgt:

Gemäß § 30 Abs 1 Z 4 IG-L begeht eine Verwaltungsübertretung sofern die Tat nicht den Tatbestand einer mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlung bildet und ist mit Geldstrafe bis zu € 2.180,00 zu bestrafen, wer einer gemäß §§ 14 und 16 Abs 1 Z 4 erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung gemäß § 10 zuwider handelt. Gemäß Paragraph 30, Absatz eins, Ziffer 4, IG-L begeht eine Verwaltungsübertretung sofern die Tat nicht den Tatbestand einer

mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlung bildet und ist mit Geldstrafe bis zu € 2.180,00 zu bestrafen, wer einer gemäß Paragraphen 14 und 16 Absatz eins, Ziffer 4, erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung gemäß Paragraph 10, zuwider handelt.

§ 2 VBA-Verordnung IG-L-Steiermark lautet auszugsweise: Paragraph 2, VBA-Verordnung IG-L-Steiermark lautet auszugsweise:

„Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

1. Sanierungsgebiete: die gemäß § 2 der Luftreinhalteverordnung 2011, LGBL. Nr. 2/2012, in der jeweils geltenden Fassung festgelegten Sanierungsgebiete.1. Sanierungsgebiete: die gemäß Paragraph 2, der Luftreinhalteverordnung 2011, Landesgesetzblatt Nr. 2 aus 2012,, in der jeweils geltenden Fassung festgelegten Sanierungsgebiete.

2. Korridore: nachfolgende innerhalb der Sanierungsgebiete liegenden Autobahnabschnitte der A 2 sowie der A 9; Die Angaben der Koordinaten der Autobahnabschnitte erfolgen anhand des Europäischen Terrestrischen Referenzsystem-ETRS89 in Breitengrad (N) und Längengrad (E) als Dezimalgrad. Die Daten wurden mittels einer vor Ort erfolgten Vermessung unter Zuhilfenahme des Dienstes APOS (Austrian Positioning Service) des BEV ermittelt. Als Messpunkt dient der jeweils in Fahrtrichtung auf der rechten Seite stehende Steher der Überkopfkonstruktion bzw. das in Fahrtrichtung rechts stehende Verkehrszeichen.

Korridor

Autobahn

Fahrtrichtung

Abschnittsbereich

Koordinaten

Ost

A2 Süd Autobahn

Klagenfurt

Anschlussstelle Sinabelkirchen bis Knoten Graz-West

N 47,09943°,

E 15,80657°

und

N 47,00701°

E 15,43232°

Ost

A2 Süd Autobahn

Wien

Knoten Graz-West bis Anschlussstelle Sinabelkirchen

N 47,00220°

E 15,41883°

und

N 47,09541°

E 15,82576°

...“

§ 3 VBA-Verordnung IG-L-Steiermark: Paragraph 3, VBA-Verordnung IG-L-Steiermark:

„(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für einen Korridor wird auf 100 km/h beschränkt, wenn der prognostizierte gleitende Dreistundenmittelwert für PM10 (Anlage 1, Kap. 1.2.3.1.) den Schwellenwert 1 für diesen Korridor erreicht oder überschreitet. Die für die Erstellung der Prognose erforderliche Immissionsbelastung ist mittels der für die jeweiligen Korridore festgelegten Luftmessstellen festzustellen. Die Messungen, die Prognose und der Vergleich mit dem Schwellenwert 1 haben jede halbe Stunde zu erfolgen.

(2) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für einen Korridor wird auf 100 km/h beschränkt, wenn der Immissionsbeitrag den Schwellenwert 2 für diesen Korridor erreicht oder überschreitet. Die Berechnung des Immissionsbeitrages, die Prognose und der Vergleich mit dem Schwellenwert 2 hat jede halbe Stunde zu erfolgen.

(3) Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird innerhalb eines Korridors aufgehoben, wenn die Voraussetzungen der Abs. 1 und 2 nicht mehr gegeben sind.(3) Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird innerhalb eines Korridors aufgehoben, wenn die Voraussetzungen der Absatz eins und 2 nicht mehr gegeben sind.

(4) Sowohl die Anordnung als auch die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung darf frühestens eine halbe Stunde nach der letzten Schaltung erfolgen.

(5) Die Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß Abs. 1 und 2 gelten nicht, wenn nach der Straßenverkehrsordnung 1960 (in der Fassung BGBl. I Nr. 27/2014) niedrigere oder gleich hohe Höchstgeschwindigkeiten angeordnet werden.“(5) Die Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß Absatz eins und 2 gelten nicht, wenn nach der Straßenverkehrsordnung 1960 (in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 27 aus 2014,) niedrigere oder gleich hohe Höchstgeschwindigkeiten angeordnet werden.“

Gemäß § 4 Abs 1 leg. cit. wird die Verordnung gemäß § 14 Abs 6c IG-L mittels Verkehrsbeeinflussungssystem kundgemacht.Gemäß Paragraph 4, Absatz eins, leg. cit. wird die Verordnung gemäß Paragraph 14, Absatz 6 c, IG-L mittels Verkehrsbeeinflussungssystem kundgemacht.

Gemäß § 14 Abs 1 IG-L können auf diesem Gesetz verordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen generell für Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs 1 Z 1 KFG erlassen werden, somit auch für Elektrofahrzeuge. Eine Ausnahme – wie vom Beschwerdeführer in der Beschwerde vorgebracht – für Elektrofahrzeuge findet sich nur in § 14 Abs 2 Z 5 IG-L für zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs, nicht aber für Geschwindigkeitsbeschränkungen. Darin ist aber – entgegen dem Beschwerdevorbringen – keine unsachliche Gleichbehandlung von Elektrofahrzeugen, die keine Feinstaubpartikel ausstoßen, mit Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor zu erkennen, weil der Verfassungsgerichtshof diese Gleichbehandlung wegen des durch unterschiedliche Tempolimits bewirkten erhöhten Sicherheitsrisikos als gerechtfertigt ansieht (VfGH 26.09.2011, B165/11). Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 29.07.2015, Ra 2015/07/0078 ausgeführt, dass ein Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug ist, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Unter diese Begriffsbestimmung fallen auch Elektroautos. Der Verwaltungsgerichtshof zitiert in dieser Entscheidung auch die Materialien zur IG-L Novelle BGBl I 77/2010 und kommt zu dem Ergebnis, dass dem Gesetzgeber das Problem der Elektrofahrzeuge bewusst war und dieses nicht etwa übersehen habe. Diese Fahrzeuge seien ausdrücklich nur von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Verkehrs ausgenommen, nicht aber von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung auf Grundlage des IG-L gilt somit auch für Elektrofahrzeuge, sodass der Beschwerdeführer die ihm zur Last gelegte Tat zu verantworten hat. Gemäß Paragraph 14, Absatz eins, IG-L können auf diesem Gesetz verordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen generell für Kraftfahrzeuge gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer eins, KFG erlassen werden, somit auch für Elektrofahrzeuge. Eine Ausnahme – wie vom Beschwerdeführer in der Beschwerde vorgebracht – für Elektrofahrzeuge findet sich nur in Paragraph 14, Absatz 2, Ziffer 5, IG-L für zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs, nicht aber für Geschwindigkeitsbeschränkungen. Darin ist aber – entgegen dem Beschwerdevorbringen – keine unsachliche Gleichbehandlung von Elektrofahrzeugen, die keine Feinstaubpartikel ausstoßen, mit Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor zu erkennen, weil der Verfassungsgerichtshof diese Gleichbehandlung wegen des durch unterschiedliche Tempolimits bewirkten erhöhten Sicherheitsrisikos als gerechtfertigt ansieht (VfGH 26.09.2011, B165/11). Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 29.07.2015, Ra 2015/07/0078 ausgeführt, dass ein Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug ist, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie

Oberleitungen entnommen wird. Unter diese Begriffsbestimmung fallen auch Elektroautos. Der Verwaltungsgerichtshof zitiert in dieser Entscheidung auch die Materialien zur IG-L Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 77 aus 2010, und kommt zu dem Ergebnis, dass dem Gesetzgeber das Problem der Elektrofahrzeuge bewusst war und dieses nicht etwa übersehen habe. Diese Fahrzeuge seien ausdrücklich nur von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Verkehrs ausgenommen, nicht aber von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung auf Grundlage des IG-L gilt somit auch für Elektrofahrzeuge, sodass der Beschwerdeführer die ihm zur Last gelegte Tat zu verantworten hat.

Zu Punkt 2. des Straferkenntnisses:

Gemäß § 20 Abs 2 StVO 1960 darf, sofern die Behörde nicht eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt (§ 43 Abs 1) oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt (§ 43 Abs 4), der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren. Gemäß Paragraph 20, Absatz 2, StVO 1960 darf, sofern die Behörde nicht eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt (Paragraph 43, Absatz eins,) oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt (Paragraph 43, Absatz 4,), der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren.

Gemäß § 99 Abs 3 lit a StVO begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu € 726,00, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest bis zu zwei Wochen, zu bestrafen wer als Lenker eines Fahrzeuges, als Fußgänger, als Reiter oder als Treiber oder Führer von Vieh gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen verstößt. Gemäß Paragraph 99, Absatz 3, Litera a, StVO begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu € 726,00, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest bis zu zwei Wochen, zu bestrafen wer als Lenker eines Fahrzeuges, als Fußgänger, als Reiter oder als Treiber oder Führer von Vieh gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen verstößt.

Das durchgeführte Ermittlungsverfahren hat zweifelsfrei ergeben, dass der Beschwerdeführer im angeführten Bereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit gemäß § 20 Abs 2 StVO von 130 km/h auf Autobahnen um zumindest 21 km/h (nach Abzug einer Toleranz von 5 % mit welcher Änderungen des Reifendrucks, Fehler beim Abgreifen des Geschwindigkeitssignales sowie Tiefenabstands-änderungen ausgeglichen werden) überschritten hat. Nach geltender Rechtsprechung stellt die Geschwindigkeitsermittlung mit dem verwendeten Geschwindigkeitsmessgerät Multavision, welches zum Tatzeitpunkt aufrecht geeicht war, ein taugliches und zulässiges Beweismittel zur Feststellung der eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit dar. Konkrete Umstände für eine fehlerhafte Ermittlung der Geschwindigkeit im Zuge der Nachfahrt durch den Meldungsleger wurden nicht vorgebracht oder aufgezeigt, sodass keine weiteren Ermittlungen anzustellen waren. Das durchgeführte Ermittlungsverfahren hat zweifelsfrei ergeben, dass der Beschwerdeführer im angeführten Bereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit gemäß Paragraph 20, Absatz 2, StVO von 130 km/h auf Autobahnen um zumindest 21 km/h, (nach Abzug einer Toleranz von 5 % mit welcher Änderungen des Reifendrucks, Fehler beim Abgreifen des Geschwindigkeitssignales sowie Tiefenabstands-änderungen ausgeglichen werden) überschritten hat. Nach geltender Rechtsprechung stellt die Geschwindigkeitsermittlung mit dem verwendeten Geschwindigkeitsmessgerät Multavision, welches zum Tatzeitpunkt aufrecht geeicht war, ein taugliches und zulässiges Beweismittel zur Feststellung der eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit dar. Konkrete Umstände für eine fehlerhafte Ermittlung der Geschwindigkeit im Zuge der Nachfahrt durch den Meldungsleger wurden nicht vorgebracht oder aufgezeigt, sodass keine weiteren Ermittlungen anzustellen waren.

§ 14 IG-L und § 20 Abs 2 StVO stehen in Konkurrenz zueinander und liegt Idealkonkurrenz vor. Die Strafen sind gemäß § 22 Abs 1 VStG nebeneinander zu verhängen, da die Verwaltungsstraftatbestände nicht denselben Unwert sanktionieren, weil das eine Delikt den Unrechtsgehalt des anderen Deliktes auch nicht in jeder Beziehung mitumfasst. Es liegt auch keine verfassungswidrige Doppelbestrafung vor. Das Doppelbestrafungsverbot verbietet es, jemanden mehr als einmal wegen desselben Straftatbestandes zu verfolgen. Prinzipiell ist es daher zulässig im Falle der Idealkonkurrenz eine Person wegen Übertretung gegen mehrere Straftatbestände durch ein und dasselbe Verhalten zu verfolgen. Der Verfassungsgerichtshof sieht die Grenze des Art. 4 Abs 1 des 7. ZP-EMRK dahingehend, dass ein weitergehendes Strafbedürfnis entfällt, weil das eine Delikt den Unrechtsgehalt des anderen Deliktes in jeder Beziehung mitumfasst. Die Regelung des IG-Luft verfolgt den Schutzzweck der Reinhaltung der Luft und steht somit der Umweltschutzgedanke im Vordergrund, während der Zweck des § 20 Abs 2 StVO vorwiegend in der Verkehrssicherheit

zu erblicken ist. Der Unrechts- und Schuldgehalt des Täterverhaltens wird daher nicht schon durch eines der herangezogenen Delikte vollständig erschöpft, insbesondere ist der Schutzzweck der Verkehrssicherheit durch eine Bestrafung nach dem IG-Luft nicht erfasst. Auch Hojesky/Lenz/Wollansky gehen in ihrem Kurzkomentar zum IG-L zu § 30 von einer zulässigen Doppelbestrafung gemäß § 22 VStG aus. Auch Stöbich/Triendl, Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte im Straßenverkehr S 385 ff, verweisen auf die Verschiedenheit und der eindeutigen Unterscheidbarkeit der verletzten Rechtsgüter. Paragraph 14, IG-L und Paragraph 20, Absatz 2, StVO stehen in Konkurrenz zueinander und liegt Idealkonkurrenz vor. Die Strafen sind gemäß Paragraph 22, Absatz eins, VStG nebeneinander zu verhängen, da die Verwaltungsstraftatbestände nicht denselben Unwert sanktionieren, weil das eine Delikt den Unrechtsgehalt des anderen Deliktes auch nicht in jeder Beziehung mitumfasst. Es liegt auch keine verfassungswidrige Doppelbestrafung vor. Das Doppelbestrafungsverbot verbietet es, jemanden mehr als einmal wegen desselben Straftatbestandes zu verfolgen. Prinzipiell ist es daher zulässig im Falle der Idealkonkurrenz eine Person wegen Übertretung gegen mehrere Straftatbestände durch ein und dasselbe Verhalten zu verfolgen. Der Verfassungsgerichtshof sieht die Grenze des Artikel 4, Absatz eins, des 7. ZP-EMRK dahingehend, dass ein weitergehendes Strafbedürfnis entfällt, weil das eine Delikt den Unrechtsgehalt des anderen Deliktes in jeder Beziehung mitumfasst. Die Regelung des IG-Luft verfolgt den Schutzzweck der Reinhaltung der Luft und steht somit der Umweltschutzgedanke im Vordergrund, während der Zweck des Paragraph 20, Absatz 2, StVO vorwiegend in der Verkehrssicherheit zu erblicken ist. Der Unrechts- und Schuldgehalt des Täterverhaltens wird daher nicht schon durch eines der herangezogenen Delikte vollständig erschöpft, insbesondere ist der Schutzzweck der Verkehrssicherheit durch eine Bestrafung nach dem IG-Luft nicht erfasst. Auch Hojesky/Lenz/Wollansky gehen in ihrem Kurzkomentar zum IG-L zu Paragraph 30, von einer zulässigen Doppelbestrafung gemäß Paragraph 22, VStG aus. Auch Stöbich/Triendl, Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte im Straßenverkehr S 385 ff, verweisen auf die Verschiedenheit und der eindeutigen Unterscheidbarkeit der verletzten Rechtsgüter.

Es bleibt daher zu prüfen, ob die über den Beschwerdeführer verhängten Strafen schuld- und tatangemessen festgesetzt wurden.

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

Wie bereits ausgeführt, ist das Ziel der übertretenen VBA-Verordnung-IG-Luft Steiermark, die durch den Verkehr verursachte Immissionsbelastung beim Feinstaub zu verringern und somit die Luftqualität zu verbessern.

Im Hinblick darauf, dass jedoch die Folgen der Übertretung, da der Beschwerdeführer ein Elektrofahrzeug gelenkt hat, mit jenen eines Verbrennungsmotors nicht gleichzusetzen sind und somit die Umwelt nicht derart belastet worden ist, wie bei einem Benzin- oder Dieselmotor, war die Strafe spruchgemäß herabzusetzen.

Zu Punkt 2. des Straferkenntnisses wurde durch die Übertretung des

§ 20 Abs 2 StVO die Verkehrssicherheit erheblich reduziert, da die höchstzulässige Geschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h nicht unwesentlich überschritten worden ist. Solche erhöhte Geschwindigkeiten sind immer wieder Ursache für schwere und schwerste Verkehrsunfälle, da mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit das Wahrnehmungsvermögen des Lenkers herabgesetzt wird, die Bremswege verlängert sind und somit eine erhöhte Unfallgefahr bewirkt wird. Zu Punkt 2. des Straferkenntnisses wurde durch die Übertretung des, Paragraph 20, Absatz 2, StVO die Verkehrssicherheit erheblich reduziert, da die höchstzulässige Geschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h nicht unwesentlich überschritten worden ist. Solche erhöhte Geschwindigkeiten sind immer wieder Ursache für schwere und schwerste Verkehrsunfälle, da mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit das Wahrnehmungsvermögen des Lenkers herabgesetzt wird, die Bremswege verlängert sind und somit eine erhöhte Unfallgefahr bewirkt wird.

Gemäß § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegen-einander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Gemäß Paragraph 19, Absatz 2, VStG sind im ordentlichen

Verfahren (Paragraphen 40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegen-einander 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.

Mildernd ist die bisherige Unbescholtenheit zu werten, Erschwerungsgründe liegen keine vor. Als Verschuldensform ist Fahrlässigkeit gegeben. Dass die Einhaltung der Vorschrift eine besondere Aufmerksamkeit erfordert habe oder dass die Verwirklichung des Tatbestandes aus besonderen Gründen nur schwer hätte vermieden werden können, ist im Verfahren nicht hervorgekommen. Auch unter Berücksichtigung von Sorgepflichten für eine Ehegattin und eine Tochter sind die festgesetzten Geldstrafen schuld- und tatangemessen, bei einem monatlichen Nettoeinkommen von € 2.000,00.

Da der Beschwerde hinsichtlich der Strafhöhe zu Punkt 1) des Straferkenntnisses Folge gegeben wurde, fallen gemäß § 52 Abs 8 VwGVG keine Kosten des Beschwerdeverfahrens an. Da der Beschwerde hinsichtlich der Strafhöhe zu Punkt 1) des Straferkenntnisses Folge gegeben wurde, fallen gemäß Paragraph 52, Absatz 8, VwGVG keine Kosten des Beschwerdeverfahrens an.

Zu Punkt 2) war ein Kostenbeitrag von 20 % der verhängten Strafe gemäß § 52 VwGVG als Kostenbeitrag für das Beschwerdeverfahren vorzuschreiben. Im Verwaltungsstrafverfahren ist eine Kostentragungspflicht für jeden Beteiligten gemäß § 74 AVG, welcher gemäß § 24 VStG iVm § 38 VwGVG auch im verwaltungsgerichtlichen Strafverfahren Anwendung findet, vorgesehen. In § 52 Abs 9 VwGVG sind die behördlichen Kosten gemeint, da diese Bestimmung den bisherigen § 66 Abs 1 VStG ersetzt. Diese Bestimmung sieht jedoch keinen Ersatz der einem Beschuldigten im Verwaltungsstrafverfahren erwachsenen Kosten durch das Verwaltungsgericht oder die Behörde vor. Der Antrag des Beschwerdeführers auf Ersatz der Kosten dieses Verfahrens im Sinne des § 52 Abs 9 VwGVG wird daher abgewiesen. Zu Punkt 2) war ein Kostenbeitrag von 20 % der verhängten Strafe gemäß Paragraph 52, VwGVG als Kostenbeitrag für das Beschwerdeverfahren vorzuschreiben. Im Verwaltungsstrafverfahren ist eine Kostentragungspflicht für jeden Beteiligten gemäß Paragraph 74, AVG, welcher gemäß Paragraph 24, VStG in Verbindung mit Paragraph 38, VwGVG auch im verwaltungsgerichtlichen Strafverfahren Anwendung findet, vorgesehen. In Paragraph 52, Absatz 9, VwGVG sind die behördlichen Kosten gemeint, da diese Bestimmung den bisherigen Paragraph 66, Absatz eins, VStG ersetzt. Diese Bestimmung sieht jedoch keinen Ersatz der einem Beschuldigten im Verwaltungsstrafverfahren erwachsenen Kosten durch das Verwaltungsgericht oder die Behörde vor. Der Antrag des Beschwerdeführers auf Ersatz der Kosten dieses Verfahrens im Sinne des Paragraph 52, Absatz 9, VwGVG wird daher abgewiesen.

Revision:

Die ordentliche Revision ist zu Punkt 1) des Straferkenntnisses unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungs-gerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor. Die ordentliche Revision ist zu Punkt 1) des Straferkenntnisses unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungs-gerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Gemäß § 25a VwGG ist eine Revision wegen Verletzung in Rechten (Art. 133 Abs 6 Z 1 B-VG) zu Punkt 2) des Straferkenntnisses nicht zulässig, wenn in einer Verwaltungsstrafsache oder in einer Finanzstrafsache eine Geldstrafe von bis zu € 750,00 und keine Freiheitsstrafe verhängt werden durfte und im Erkenntnis eine Geldstrafe von bis zu € 400,00 verhängt wurde. Nachdem die Voraussetzungen des § 25a Abs 4 VwGG hier vorliegen, kann der Beschwerdeführer gegen diese Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes Steiermark keine Revision

erheben. Gemäß Paragraph 25 a, VwGG ist eine Revision wegen Verletzung in Rechten (Artikel 133, Absatz 6, Ziffer eins, B-VG) zu Punkt 2) des Straferkenntnisses nicht zulässig, wenn in einer Verwaltungsstrafsache oder in einer Finanzstrafsache eine Geldstrafe von bis zu € 750,00 und keine Freiheitsstrafe verhängt werden durfte und im Erkenntnis eine Geldstrafe von bis zu € 400,00 verhängt wurde. Nachdem die Voraussetzungen des Paragraph 25 a, Absatz 4, VwGG hier vorliegen, kann der Beschwerdeführer gegen diese Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes Steiermark keine Revision erheben.

Der belangten Behörde steht eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nicht offen, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor. Der belangten Behörde steht eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nicht offen, da keine Rechtsfrage im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Geschwindigkeitsüberschreitung, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Kumulation, Idealkonkurrenz

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGST:2016:LVwG.30.10.2340.2015

Zuletzt aktualisiert am

08.06.2016

Quelle: Landesverwaltungsgericht Steiermark LVwG Steiermark, <http://www.lvwg-stmk.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at