

TE Lvwg Erkenntnis 2021/6/1 LVwG-2020/37/2639-17

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 01.06.2021

Entscheidungsdatum

01.06.2021

Index

90/01 Straßenverkehrsrecht

40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

StVO 1960 §43

StVO 1960 §44

StVO 1960 §52

StVO 1960 §54

StVO 1960 §99

VStG §5

VStG §19

VwGVG 2014 §50

VwGVG 2014 §52

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol erkennt durch seinen Richter Dr. Hirn über die Beschwerde des AA, Adresse 1, **** Z, vertreten durch BB, Rechtsanwalt in **** Y, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 19.10.2020, ZI ***, betreffend eine Verwaltungsübertretung nach der Straßenverkehrsordnung 1960 (belangte Behörde: Bezirkshauptmannschaft Y), nach Abhaltung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht:

1. Die Beschwerde wird mit der Maßgabe als unbegründet abgewiesen, dass es im Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses

bei der Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden ist (§ 44a Z 2 VStG):

„§ 52 lit a Z 6b Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl Nr 159/1960 in der Fassung BGBl I Nr 37/2019, in Verbindung mit (iVm) der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020, ZI ****“

und bei der Strafsanktionsnorm (§ 44a Z 3 VStG):

„§ 99 Abs 3 lit a StVO 1960, BGBl Nr 159/1960 idF BGBl I Nr 39/2013“

zu lauten hat.

2. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von Euro 44,00 zu leisten.

3. Die ordentliche Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang:

1. Verfahren vor der belangten Behörde:

Mit Straferkenntnis vom 19.10.2020, ZI ***, hat die Bezirkshauptmannschaft Y AA, Adresse 1, **** Z, zur Last gelegt, als Lenker des einspurigen Kraftfahrzeuges (Motorrad) mit dem amtlichen Kennzeichen **-*****, welches ein Standgeräusch (Nahfeldpegel) von mehr als 95 dB aufweisen würde, am 13.06.2020 um 14:00 Uhr die B *** im Gebiet der Gemeinde W bei km 3,800 in Richtung W, gegenüber Einfahrt CC, befahren zu haben, obwohl das Befahren dieses Straßenabschnittes mit einspurigen Kraftfahrzeugen, die ein Standgeräusch (Nahfeldpegel) von mehr als 95 dB aufweisen würden, gemäß der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020,

ZI ***, in der Zeit vom 10.06. bis 31.10. verboten sei. Es sei ein Standgeräusch (Nahfeldpegel) von 100 dB festgestellt worden. Dadurch habe der Beschuldigte § 52a lit 6b Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) in Verbindung mit (ivm) der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020, ZI ***, verletzt, weswegen über ihn gemäß § 99 Abs 3 lit a StVO 1960 eine Geldstrafe in Höhe von Euro 220,00 (Ersatzfreiheitsstrafe: 101 Stunden) verhängt wurde. Die Kosten des Verwaltungsstrafverfahrens hat die Bezirkshauptmannschaft Y mit Euro 22,00 festgesetzt.

Gegen dieses Straferkenntnis hat AA, Adresse 1, **** Z, vertreten durch BB, Rechtsanwalt in **** Y, mit Schriftsatz vom 18.11.2020 Beschwerde erhoben und beantragt, das angefochtene Straferkenntnis aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen.

Mit Schriftsatz vom 26.11.2020, Zahl ***, hat die Bezirkshauptmannschaft Y den Akt mit dem Ersuchen um Entscheidung über die Beschwerde gegen das Straferkenntnis vom 19.10.2020, Zahl ***, vorgelegt.

2. Verfahrensgang beim Landesverwaltungsgericht Tirol:

Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat bei der Bezirkshauptmannschaft X den Verordnungsakt bzw die relevanten Ergebnisse des Verfahrens zur Erlassung der Verordnung vom 09.06.2020 angefordert. Mit Schriftsatz vom 18.12.2020 hat die Bezirkshauptmannschaft X die wesentlichen Aktenteile zum Fahrverbot für Motorräder mit einem Standgeräusch von mehr als 95 dB(A) übermittelt und folgende Unterlagen vorgelegt:

- ? Lärmtechnisches Gutachten und lärmmedizinische Stellungnahme
- ? Aufforderung zur Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens
- ? Verordnung vom 09.06.2020, ZI ***, samt erläuternden Bemerkungen
- ? Aktenvermerk über die Aufstellung der Verkehrszeichen an der B *** DD samt Fotodokumentation

Über Ersuchen des Landesverwaltungsgerichtes Tirol vom 05.01.2021,

ZI ***, hat der lärmtechnische Amtssachverständige EE die Stellungnahme vom 25.01.2021, ZI ***, erstattet. Zu den sachverständigen Darlegungen hat der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 09.03.2021 Stellung genommen und in diesem Schriftsatz, aber auch bereits in den Äußerungen vom 30.12.2020 und 22.02.2021, die Befangenheit des dem Verfahren beigezogenen lärmtechnischen Amtssachverständigen EE geltend gemacht.

Mit Schriftsatz vom 12.03.2021 hat die Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht des Amtes der Tiroler Landesregierung dem Landesverwaltungsgericht Tirol das Schreiben der Europäischen Kommission, Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie und Unternehmen und KMU, vom 26.01.2021, betreffend das Fahrverbot für besonders laute Motorräder in den Bezirken X und V, weitergeleitet.

Auf die Anfrage des Landesverwaltungsgerichtes Tirol vom 18.03.2021,

ZI ***, hat die FF die Mitteilung vom 07.04.2021 erstattet und Unterlagen zu der am 14.07.2020 bei dem auf den Beschwerdeführer zugelassenen Motorrad durchgeführten Nahfeldpegelmessung beigelegt.

Mit Schriftsatz vom 20.04.2021 hat der Beschwerdeführer nochmals eine umfangreiche Stellungnahme zur Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020 sowie zu der ihm zur Last gelegten Verwaltungsübertretung erstattet und seiner Stellungnahme weitere Schriftsätze beigefügt.

Am 11.05.2021 hat die öffentliche mündliche Verhandlung stattgefunden. Der Beschwerdeführer hat auf sein bisheriges schriftliches Vorbringen, insbesondere die Beschwerde vom 18.11.2020 sowie die Stellungnahmen vom 30.12.2020, 22.02.2021, 09.03.2021 und 20.04.2021 verwiesen. Nochmals hat der Beschwerdeführer die Verfassungs- und Gesetzeswidrigkeit der verfahrensrelevanten Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020 behauptet. Zudem betonte der Beschwerdeführer, dass eine Bestrafung schon deswegen ausscheide, da das verfahrensgegenständliche, auf ihn zugelassene Motorrad zum Tatzeitpunkt tatsächlich ein Standgeräusch von unter 95 dB (A) aufgewiesen hätte. Ergänzend dazu der Beschwerdeführer weitere Unterlagen, insbesondere die von GG verfasste Stellungnahme vom 05.05.2021, vorgelegt. Der Rechtsmittelwerber hat zudem den bereits schriftlich erhobenen Einwand der Befangenheit des des lärmtechnischen Amtssachverständigen EE wiederholt.

Beweis wurde aufgenommen durch die Einvernahme des Beschwerdeführers als Partei und durch die Einvernahme des lärmtechnischen Amtssachverständigen EE sowie durch Einsichtnahme und Verlesung des behördlichen Aktes und des Aktes des Landesverwaltungsgerichtes Tirol, jeweils samt Beilagen.

Weitere Beweise wurden nicht aufgenommen. Die Beweisanträge des rechtsfreundlich vertretenen Beschwerdeführers auf Einvernahme des JJ als Zeugen zum Beweis dafür, dass es keine gesetzliche Grundlage zur Änderung des in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Nahfeldpegels nach Umsetzung der RL 97/24-EG gäbe und eine solche nachträgliche Eintragung nur auf freiwilliger Basis erfolge, sowie auf Einholung einer Auskunft bei der Verkehrsabteilung zu einer näher bezeichneten Frage hat das Landesverwaltungsgericht Tirol als unerheblich zurückgewiesen. Der Beschwerdeführer hat zudem beantragt, das Landesverwaltungsgericht Tirol möge zu bestimmten Themen Anfragen an die Bezirkshauptmannschaft X sowie an die Europäische Kommission richten. Dieser Antrag zielt darauf ab, die aufgeworfenen Themen durch die Bezirkshauptmannschaft X sowie die Europäische Kommission rechtlich beurteilen zu lassen. Rechtsfragen sind nicht Gegenstand von Sachverhaltsermittlungen. Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat auch eine dementsprechende Feststellung getroffen.

II. Beschwerdevorbringen:

Der Beschwerdeführer macht als Verfahrensmangel geltend, dass sich die belangte Behörde mit seinen Beweisanträgen nicht auseinandergesetzt habe. Darüber hinaus bestreitet er im Hinblick auf die verfahrensgegenständlich relevante Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020, dass diese ordnungsgemäß kundgemacht worden sei.

Zum Beschwerdegrund der Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides bringt der Beschwerdeführer vor, die im angefochtenen Straferkenntnis angeführte Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X sei gesetzes- und verfassungswidrig. Ohne sachlich ausreichenden Grund habe diese Verordnung die Rechtslage verändert, auf die sich die Rechtsunterworfenen, insbesondere aber auch er [= der Beschwerdeführer] bei der Anschaffung eines dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967) entsprechenden Fahrzeuges verlassen haben dürfen. Zudem handle es sich bei dem gewählten Ansatz des „Standgeräusches“ um ein untaugliches Mittel, um eine Lärmreduzierung zu erreichen. Es sei nicht zu erkennen, warum gerade der verfahrensgegenständliche Straßenabschnitt von diesem Verbot erfasst werde. Zudem sei es unter dem Aspekt des Gleichheitssatzes bedenklich, Motorräder und andere zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge, wie etwa Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Baumaschinen etc, verschieden zu behandeln. Gleichheitswidrig sei es auch, Motorräder in Abhängigkeit von deren Zulassungsdatum anders zu behandeln. Mit der 40. KDV-Novelle sei nämlich der Messvorgang insofern verändert worden, als etwa beim verfahrensgegenständlichen Motorrad die Messung nicht mehr bei einer Leerlaufdrehzahl von 5.802 Umdrehungen/min erfolge, sondern bei einer solchen von 3.875 Umdrehungen/min. Damit verändere sich zwangsläufig auch das Standgeräusch. Diese Änderung werde durch die verfahrensgegenständliche Verordnung nicht berücksichtigt. Innerhalb derselben Fahrzeuggruppe erfolge somit eine unterschiedliche und nicht sachgerechte Behandlung.

Der Beschwerdeführer weist zudem daraufhin, dass vor dem Jahr 1966 zugelassene Motorräder unabhängig von ihrem Standgeräusch den verfahrensgegenständlichen Bereich befahren dürften, da deren Standgeräusch nach einer nun nicht mehr angewandten Methode gemessen worden sei. Besonderheiten ergäben sich auch für Motorräder ab dem Baujahr 1966, da bei derartigen Motorrädern der nach der Fernfeldmessung ermittelte Wert durch einen näher

beschriebenen Rechenprozess neu bestimmt werden soll. Zudem seien alle Oldtimer-Motorräder, zugelassen in Österreich vor 1966, berechtigt, trotz höherer Lärmentwicklung den verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitt zu befahren. Völlig unberücksichtigt bliebe, dass in den von anderen Staaten erstellten Zulassungspapieren die Angabe eines Standgeräusches fehle oder das Standgeräusch anders als in Österreich ermittelt werde. Die Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X sei auch deswegen gleichheitswidrig, weil die vom verfahrensgegenständlichen Motorrad ausgehenden Beeinträchtigungen sich nicht oder nur unerheblich von jenen unterscheiden würden, die von den übrigen Kraftfahrzeugen ausgingen. Personenkraftwagen und Lastkraftwagen hätten ein höheres Standgeräusch als das verfahrensgegenständliche Motorrad.

Zudem wäre es der Behörde möglich gewesen, durch gelindere Mittel, etwa durch kontinuierliche Verkehrskontrollen, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc, den beabsichtigten Zweck zu erreichen.

Der Beschwerdeführer weist ausdrücklich darauf hin, dass bei einer Nachmessung des Standgeräusches für sein Motorrad ein dB(A) Wert unter 95 festgestellt worden sei. Die entsprechende Messung sei am 14.07.2020 in der Landesprüfhalle des Landes Tirol durchgeführt worden. Die Messung sei im Typenschein und auch in der Zulassung eingetragen worden. Das von ihm [= dem Beschwerdeführer] gelenkte Motorrad habe somit zum Bestrafungszeitpunkt tatsächlich ein Standgeräusch von unter 95 dB(A) aufgewiesen.

Der Beschwerdeführer bringt zudem vor, die in der Verordnung erwähnte Zusatztafel lasse eine mehrfache Deutung zu, außerdem entspreche das verwendete mathematische Symbol nicht den Kriterien einer leichten Erkennbarkeit. Unabhängig davon sei der gesamte Inhalt der Zusatztafel entgegen § 48 StVO 1960 nicht leicht erkennbar. Schon deswegen sei von einer mangelhaften Kundmachung auszugehen. Außerdem sei die auf der Zusatztafel vorgenommene Anordnung „gilt vom 10.06. – 31.10.“ zu unbestimmt.

In der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X werde nicht dezidiert angeführt, an welchen Straßen, allenfalls nicht untergeordneten Straßen, entsprechende Verkehrszeichen anzubringen sind. Dies widerspreche § 51 Abs 5 StVO 1960. Zudem enthalte der Text betreffend die Aufstellung von Verkehrszeichen den Hinweis auf „entsprechende Zusatztafeln“, der allerdings zu unbestimmt sei. Auch deswegen liege eine gesetzwidrige Verordnung vor.

III. Sachverhalt:

1. Allgemeine Feststellungen:

AA, geb am XX.XX.XXXX, wohnhaft Adresse 1,
**** Z, ist unbescholten.

Ihn treffen keine Sorgepflichten. Angaben zu Einkommens- und Vermögensverhältnissen liegen nicht vor.

2. „Standgeräusch“ und „Fahrgeräusch“:

2.1. „Standgeräusch“:

Die Messung des Standgeräusches erfolgt bei laufendem Motor in einem Abstand von 0,5 m zur Auspuffmündung, während das stehende und „ausgekuppelte“ Fahrzeug einen bestimmten Motordrehzahlbereich durchläuft.

Das „Standgeräusch“ wird also im Leerlauf gemessen, Faktoren wie Antriebsgeschwindigkeit, Reifengeräusche, Windverhältnisse etc, bleiben unberücksichtigt.

Eine Regelung betreffend die Messung des Nahfeldpegels des Betriebsgeräusches enthielt die am 28.06.1978 in Kraft getretene 9. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967). Nach den in Z 2 der Anlage 1d festgelegten Betriebsbedingungen musste die Drehzahl bei Motoren mit Fremdzündung und bei Dieselmotoren mit anderem als mechanischem Drehzahlregler 3/4 der der höchsten Leistung des Motors zugehörigen Drehzahl betragen.

Gemäß der am 25. März 1995 in Kraft getretenen 40. Novelle zur KDV 1967 hatte die Messung des Nahfeldpegels des Betriebsgeräusches in sinngemäßer Anwendung der in den Richtlinien 70/157/EWG in der Fassung (idF) 92/97/EWG sowie 78/1015/EWG idF 89/235/EWG zu erfolgen. Gemäß den in Kapitel 5.2.3.4.3. des Anhanges I der RL 92/97/EWG vom 10.11.1992, ABl L 371/1, vom 19.12.1992, war bei der Messung der Motor auf drei Viertel der der Entwicklung seiner Nennleistung entsprechenden Drehzahl (S) zu bringen.

Am 08.09.1999 trat die 46. KDV 1967, BGBl II Nr 308/1999, weitgehend in Kraft. Gemäß der seither geltenden Anlage 1c hat die Messung des Nahfeldpegels des Betriebsgeräusches in sinngemäßer Anwendung der in den Richtlinien 70/175

EWG idF 96/20/EG sowie 97/24/EG, Kapitel 9, zu erfolgen. Die Betriebsbedingungen bei der Messung des Nahfeldpegels des Betriebsgeräusches definiert Kapitel 2.2.4.3. des Anhangs II. des Kapitels 9 der RL 97/24/EG.

Bei einer Nennleistungsdrehzahl größer als 5.000 Umdrehungen/min hat die Messung des Standgeräusches bei 1/2 Nenndrehzahl, demgegenüber bei einer Nenndrehzahl kleiner oder gleich 5.000 U/min bei 3/4 Nenndrehzahl zu erfolgen.

2.2. „Fahrgeräusch“:

Die Ermittlung des Fahrgeräusches erfolgt anhand eines genormten Vorganges.

Das jeweilige Motorrad ist auf einer genormten Strecke zu fahren. Dieser Strecke hat man sich mit einer genormten Geschwindigkeit bis zu der Linie zwischen den Punkten AA anzunähern. Sobald der vorderste Teil des Motorrads diese Linie (AA) überschreitet, wird die Gasstellung schlagartig in Volllast gegeben. In dieser Gasstellung wird eine Strecke von 20 m bis zur Linie zwischen den Punkten BB befahren. Sobald der hintere Teil des Motorrads diese Linie passiert hat, wird die Gasstellung schlagartig in den Leerlauf umgeschaltet.

Zusammengefasst ist somit das Fahrgeräusch als eine beschleunigte Vorbeifahrt in einer Entfernung von 7,5 m zum Messgerät definiert.

Bei der Messung des Fahrgeräusches findet somit ein Beschleunigungs- sowie ein Verzögerungsvorgang (Lastwechsel) statt. Der reale Fahrbetrieb selbst weist allerdings eine wesentlich divergierende Anzahl von unterschiedlichen Gasstellungen, Lastwechseln etc auf. Das tatsächliche Fahrgeräusch ist maßgeblich vom Fahrverhalten des jeweiligen Lenkers/der jeweiligen Lenkerin des Motorrads, Personenkraftwagens etc abhängig. Es ist möglich, jedes Motorrad leiser oder lauter zu bewegen, je nach Fahrverhalten (Gangschaltung, Leistungsanforderung etc).

Eine Fahrgeräuschmessung ist im Rahmen einer polizeilichen Überprüfung vor Ort nicht machbar. Sie ist lediglich auf genormten Strecken nach einer genau vorgegebenen Methode durchführbar.

3. Weitere Messmethoden:

Bei allen Motorrädern, die in Österreich vor 1966 zugelassen wurden, erfolgte die Messung des Standgeräusches mittels einer DIN-Phon-Messung. Diese Methode bezieht sich auf den Zeitraum bis zur Umstellung der Lärmessungen auf Dezibel.

Die DIN-Phon-Messung ist mit heutigen Messmethoden nicht vergleichbar.

Die für Motorräder ab dem Baujahr 1966 angewandte Fernfeldmessung entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Jedenfalls seit dem Inkrafttreten der 9. Novelle zur KDV-1967 hat die Ermittlung des Standgeräusches durch eine Nahfeldpegelmessung zu erfolgen.

Vergleiche der Ergebnisse von Fernfeld- und Nahfeldpegelmessungen zeigten, dass die ermittelten Werte sich um rund 21 dB voneinander unterscheiden. Der bei Fernfeldmessungen ermittelte Wert beträgt in der Regel rund 21 dB weniger als der bei einer Nahfeldpegelmessung ermittelte Wert.

4. Feststellungen zur Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020, Zahl ***:

Gemäß der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020, ZI ***, galten auf näher bezeichneten Abschnitten der B *** KK, der

L *** LL und der B *** DD im Zeitraum von 10.06. bis 31.10.2020 Fahrverbote für einspurige Kraftfahrzeuge in beiden Richtungen, wenn das bei der Genehmigung dieser Fahrzeuge oder ihrer Type bestimmte Standgeräusch (Nahfeldpegel) den Wert von 95 dB(A) überschreitet.

§ 3 dieser Verordnung lautet wörtlich:

„Auf der B *** DD ist von Straßenkilometer 0,0 + 7 m bis Straßenkilometer 22,4 + 109m (gesamter Verlauf) in der Zeit von 10. Juni bis 31. Oktober 2020 das Fahren mit allen einspurigen Kraftfahrzeugen in beiden Richtungen gemäß § 52 lit. a Ziff. 6b StVO 1960 verboten, wenn das bei der Genehmigung dieser Fahrzeuge oder ihrer Type bestimmte Standgeräusch (Nahfeldpegel) den Wert von 95 dB(A) überschreitet.“

Die Kundmachung dieser Verordnung erfolgte durch das Aufstellen der Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 6b StVO 1960 „Fahrverbot für Motorräder samt Zusatztafel“ gemäß

§ 54 Abs 1 StVO 1960 mit der Aufschrift „Standgeräusch > 95 dB(A)“ und „gilt von 10.06. bis 31.10.“ an näher genannten

Standorten (§ 4 der Verordnung). Diese Verkehrszeichen haben Mitarbeiter des Baubezirksamtes X, Straßenmeisterei X, an genau bezeichneten Standorten zeitgerecht aufgestellt.

Bereits im Jahr 2019 wurde im Auftrag der Tiroler Landesregierung eine Motorradlärmstudie (veröffentlicht auf <https://www.tirol.gv.at/arbeit-wirtschaft/esa/lärm/motorradlärmstudie-2019>) erstellt. Auf der Grundlage dieser Motorradlärmstudie hat sich der medizinische Amtssachverständige MM im Schriftsatz vom 19.12.2019, ZI ***, geäußert.

Darüber hinaus hat der gewerbetechnische Amtssachverständige NN mit Schriftsatz vom 21.01.2020, ZI ***, zur Problematik des Motorradlärms im Bezirk X ein Gutachten erstattet.

Vor der Erlassung der Verordnung 09.06.2020, ZI ***, hat die Bezirkshauptmannschaft X mit Schriftsatz vom 28.05.2020, ZI ***, eine Anhörung im Sinne des § 94f StVO 1960 durchgeführt.

5. Zum Tatvorwurf:

5.1. Zum verfahrensgegenständlichen Motorrad:

Der Beschwerdeführer ist und war auch am 13.06.2020 Zulassungsbesitzer des Motorrades mit dem amtlichen Kennzeichen **-*****. Dieses Motorrad wurde erstmalig am 13.05.1986 zugelassen. Die Zulassung auf den Beschwerdeführer erfolgte am 20.03.2001. Der im Zusammenhang mit der erstmaligen Zulassung bei der Typenprüfung ermittelte Wert für das Standgeräusch betrug 100 dB (A), bezogen auf die Drehzahl von 6.000 U/min.

Am 14.07.2020 erfolgte durch die FF in der KFZ-Prüfstelle eine Standgeräuschmessung des verfahrensgegenständlichen und auf den Beschwerdeführer zugelassenen Motorrades. Bei der Messung entsprechend der RL-97/24/EG ergab sich ein Lärmwert von 92 dB(A). Die Nahfeldpegelmessung wurde bei 50 % der Höchstdrehzahl durchgeführt.

In weiterer Folge wurde in der Zulassungsbescheinigung folgende Anmerkung angeführt:

„*** Nahfeldpegelmessung in Anlehnung an die EU-RL 97/24 bei 50 % der Höchstdrehzahl: 92 dB(A) bei 4.000 U/min.“

Dieses Motorrad ist nicht in das historische Verzeichnis eingetragen und auch nicht als historisches Fahrzeug genehmigt.

4.2. Zum Tatvorwurf selbst:

Der Beschwerdeführer hat am 13.06.2020 um 14:00 Uhr das auf ihn zugelassene Motorrad mit dem amtlichen Kennzeichen **-***** in der Gemeinde W, auf der B ***, bei km 3,800 in Richtung W, gegenüber der Einfahrt CC, gelenkt.

IV. Beweiswürdigung:

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung erfolgte eine Befragung des Beschwerdeführers zu seinen persönlichen Verhältnissen. Zur Einkommens- und Vermögenssituation hat der Beschwerdeführer keine Angaben gemacht. Laut dem angefochtenen Straferkenntnis ist der Rechtsmittelwerber unbescholten.

Dementsprechend lauten die Feststellungen in Kapitel 1. der Sachverhaltsdarstellung des gegenständlichen Erkenntnisses.

Das „Standgeräusch“, insbesondere die Messmethode zu dessen Ermittlung, war Gegenstand einer umfangreichen Erörterung im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 11.05.2021. Die im Zuge der Verhandlung getroffenen Aussagen des Beschwerdeführers sowie des lärmtechnischen Amtssachverständigen EE stimmen überein und decken sich mit den Darlegungen des GG in dessen Stellungnahme vom 05.05.2021

(vgl. Seite 10). Bei den rechtlichen Grundlagen zur Messung des Standgeräusches hat das Landesverwaltungsgericht Tirol auf die 9., 40. und 46. Novelle zur KDV-1967 zurückgegriffen.

Davon ausgehend trifft das Landesverwaltungsgericht Tirol die Feststellungen in Kapitel 2.1. der Sachverhaltsdarstellung des gegenständlichen Erkenntnisses.

Die Messung des Fahrgeräusches hat der lärmtechnische Amtssachverständige EE detailliert anlässlich der mündlichen Verhandlung beschrieben. Seiner Aussage ist klar zu entnehmen, dass die Ermittlung des Fahrgeräusches anhand eines genormten Vorganges zu erfolgen hat. Seine in der mündlichen Verhandlung getroffenen Aussagen stimmen

auch mit den Angaben des GG in dessen Gutachten vom 05.05.2021 (vgl Seite 9) überein. GG hat in diesem Zusammenhang klar zum Ausdruck gebracht, dass eine Fahrgeräuschmessung im Rahmen einer polizeilichen Überprüfung vor Ort „nicht machbar“ ist.

Betreffend das beim tatsächlichen Betrieb eines Motorrades, Personenkraftwagens etc entstehende Fahrgeräusch haben sowohl der Beschwerdeführer als auch der lärmtechnische Amtssachverständige auf das dafür entscheidende Fahrverhalten des jeweiligen Lenkers/der jeweiligen Lenkerin hingewiesen. Dies ergibt sich auch aus dem Gutachten des GG vom 05.05.2021 (vgl Seite 7).

Ausgehend von diesen Beweisergebnissen trifft das Landesverwaltungsgericht Tirol die Feststellungen in Kapitel 2.2. der Sachverhaltsdarstellung des gegenständlichen Erkenntnisses.

Der Beschwerdeführer hat in den Kapiteln 2) und 3) der Stellungnahme vom 20.04.2021 auf frühere Messmethoden ? DIN-Phon-Messung und Fernfeldmessung ? hingewiesen. Zu diesen beiden Messmethoden hat sich der lärmtechnische Amtssachverständige EE im Rahmen der mündlichen Verhandlung geäußert.

Die angeführte Stellungnahme, aber auch die vom lärmtechnischen Amtssachverständigen im Rahmen der mündlichen Verhandlung getroffenen Aussagen bilden die Grundlage für die Feststellungen des Kapitels 3. der Sachverhaltsdarstellung des gegenständlichen Erkenntnisses.

Die Feststellungen in Kapitel 4. zur Erlassung der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020, Zahl ***, stützen sich auf die von der Bezirkshauptmannschaft X dem Landesverwaltungsgericht Tirol vorgelegten Aktenteile des Verordnungsaktes. Zur Aufstellung der Verkehrszeichen konnte das Landesverwaltungsgericht Tirol auf die an die Bezirkshauptmannschaft X gerichtete Mitteilung des Baubezirksamtes X samt der beigefügten Dokumentation der aufgestellten Verkehrszeichen vom 10.06.2020 zurückgreifen.

Laut den Aussagen des Beschwerdeführers ist und war auch zum Tatzeitpunkt das verfahrensgegenständliche Motorrad auf ihn zugelassen. Eine Kopie der Zulassungsbescheinigung hat der Beschwerdeführer mit seinem Rechtsmittel vorgelegt. Der Rechtsmittelwerber selbst hat im Rahmen der mündlichen Verhandlung klargestellt, dass das auf ihn zugelassene Motorrad nicht als historisches Fahrzeug genehmigt ist.

Zur Nachmessung des Standgeräusches am 14.07.2020 bei der Landesprüfstelle hat sich der Beschwerdeführer geäußert. Zu dieser Nachmessung hat die FF in der an das Landesverwaltungsgericht Tirol gerichteten Mitteilung vom 07.04.2021 eine Stellungnahme abgegeben. Das Ergebnis der Nachmessung ist anhand der vorgelegten Zulassungsbescheinigung (Kopie) dokumentiert.

Diese Beweisergebnisse bilden die Grundlage für die Feststellungen in Kapitel 5.1. der Sachverhaltsdarstellung des gegenständlichen Erkenntnisses.

Der Beschwerdeführer hat im Rahmen der mündlichen Verhandlung nicht bestritten, zu dem im angefochtenen Straferkenntnis angeführten Zeitpunkt das auf ihn zugelassene Motorrad mit dem amtlichen Kennzeichen **-***** in der Gemeinde W, auf der B ***, bei km 3,800 in Richtung W, gegenüber der Einfahrt CC, gelenkt zu haben.

Dementsprechend lautet die Feststellung in Kapitel 5.2. der Sachverhaltsdarstellung des gegenständlichen Erkenntnisses.

V. Rechtslage:

1. Straßenverkehrsordnung 1960:

Die entscheidungswesentlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl Nr 159/1960 in den Fassungen BGBl I Nr 39/2013 (§§ 44 und 99), BGBl I Nr 18/2019 (§ 54), BGBl I Nr 37/2019 (§ 52) und BGBl I Nr 77/2019 (§ 43), lauten samt Überschriften auszugsweise wie folgt:

„§ 43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweisen

(1) Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung

a) wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, die zum Schutze der Straßenbenutzer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen;

b) wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert,

1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen, zu erlassen,

2. den Straßenbenutzern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen;

[...]

(2) Zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, hat die Behörde, wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen Gründen erforderlich ist, durch Verordnung

a) für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken für alle oder für bestimmte Fahrzeugarten oder für Fahrzeuge mit bestimmten Ladungen dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote zu erlassen,

[...]“

„§ 44. Kundmachungen der Verordnungen

(1) Die im § 43 bezeichneten Verordnungen sind, sofern sich aus den folgenden Absätzen nichts anderes ergibt, durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft. Der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung ist in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG) festzuhalten. Parteien im Sinne des § 8 AVG ist die Einsicht in einen solchen Aktenvermerk und die Abschriftnahme zu gestatten. Als Straßenverkehrszeichen zur Kundmachung von im § 43 bezeichneten Verordnungen kommen die Vorschriftenzeichen sowie die Hinweiszeichen ‚Autobahn‘, ‚Ende der Autobahn‘, ‚Autostraße‘, ‚Ende der Autostraße‘, ‚Einbahnstraße‘, ‚Ortstafel‘, ‚Ortsende‘, ‚Internationaler Hauptverkehrsweg‘, ‚Straße mit Vorrang‘, ‚Straße ohne Vorrang‘, ‚Straße für Omnibusse‘ und ‚Fahrstreifen für Omnibusse‘ in Betracht.

[...]“

„§ 52. Die Vorschriftenzeichen

Die Vorschriftenzeichen sind

a) Verbots- oder Beschränkungszeichen,

b) Gebotszeichen oder

c) Vorrangzeichen.

a) Verbots- oder Beschränkungszeichen

[...]

6b. ‚FAHRVERBOT FÜR MOTORRÄDER‘

„Bild im pdf ersichtlich“

Dieses Zeichen zeigt an, dass das Fahren mit allen einspurigen Kraftfahrzeugen verboten ist.

[...]“

„§ 54. Zusatztafeln

(1) Unter den in den §§ 50, 52 und 53 genannten Straßenverkehrszeichen sowie unter den in § 38 genannten Lichtzeichen können auf Zusatztafeln weitere, das Straßenverkehrszeichen oder Lichtzeichen erläuternde oder wichtige, sich auf das Straßenverkehrszeichen oder Lichtzeichen beziehende, dieses erweiternde oder einschränkende oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dienliche Angaben gemacht werden.

[...]"

„§ 99. Straßenbestimmungen

[...]

(3) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Wochen, zu bestrafen,

a) 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 und das Verhalten nicht nach den

Abs. 1, 1a, 1b, 2, 2a, 2b, 2c, 2d, 2e oder 4 zu bestrafen ist,

[...]"

2. Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020:

Die entscheidungswesentlichen Bestimmungen der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020, ZI ***, betreffend Fahrverbote für Motorräder mit einem Standgeräusch (Nahfeldpegel) über 95 dB(A), lauten wie folgt:

„§ 3

Auf der B *** DD ist von Straßenkilometer 0,0 + 7m bis Straßenkilometer 22,4 + 109m (gesamter Verlauf) in der Zeit von 10. Juni bis 31. Oktober 2020 das Fahren mit allen einspurigen Kraftfahrzeugen in beiden Richtungen gemäß § 52 lit. a Ziff. 6b StVO 1960 verboten, wenn das bei der Genehmigung dieser Fahrzeuge oder ihrer Type bestimmte Standgeräusch (Nahfeldpegel) den Wert von 95 dB(A) überschreitet."

„§ 4

Die Kundmachung dieser Verordnung erfolgt gemäß § 44 Abs. 1 StVO 1960 durch Aufstellung der Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 lit. a Ziff. 6b StVO 1960 ‚Fahrverbot für Motorräder‘ samt Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 1 StVO 1960 mit der Aufschrift ‚Standgeräusch > 95dB(A)‘ und ‚gilt von 10.06. bis 31.10.‘ an nachstehend genannten Standorten:

[...]

- B *** DD bei km 0,0 + 7m in Fahrtrichtung U und bei km 22,4 + 109m in Fahrtrichtung W

Das Ende des Fahrverbotes für Motorräder ist gemäß § 51 Abs. 1 StVO 1960 durch das Straßenverkehrszeichen gem. § 52 lit. a Ziff. 6b StVO 1960 und der Zusatztafel mit der Aufschrift ‚ENDE‘ jeweils auf der Rückseite des für die Gegenrichtung geltenden Zeichens kundzumachen.

[...]"

3. Verwaltungsstrafgesetz 1991:

Die entscheidungswesentlichen Bestimmungen des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl Nr 52/1991, in den Fassungen BGBl I Nr 33/2013 (§ 19) und BGBl I Nr 57/2018 (§ 5), lauten samt Überschriften auszugsweise wie folgt:

„Schuld

§ 5. (1) Wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt, genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. 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 der Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

(1a) Abs. 1 zweiter Satz gilt nicht, wenn die Verwaltungsübertretung mit einer Geldstrafe von über 50 000 Euro bedroht ist.

(2) Unkenntnis der Verwaltungsvorschrift, der der Täter zuwidergehandelt hat, entschuldigt nur dann, wenn sie erwiesenermaßen unverschuldet ist und der Täter das Unerlaubte seines Verhaltens ohne Kenntnis der Verwaltungsvorschrift nicht einsehen konnte.“

„Strafbemessung

§ 19. (1) Grundlage für die Bemessung der Strafe sind die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

(2) Im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) sind 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.

[...]“

4. Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz:

Die entscheidungswesentlichen Bestimmungen des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl I Nr 33/2013 idF BGBl I Nr 57/2018 (§§ 50 und 52), lauten auszugsweise samt Überschriften wie folgt:

„Erkenntnisse

§ 50. (1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen und das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht über Beschwerden gem Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden.

[...]“

„Kosten

§ 52. (1) In jedem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes, mit dem ein Straferkenntnis bestätigt wird, ist auszusprechen, dass der Bestrafte einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat.

(2) Dieser Beitrag ist für das Beschwerdeverfahren mit 20% der verhängten Strafe, mindestens jedoch mit zehn Euro zu bemessen; bei Freiheitsstrafen ist zur Berechnung der Kosten ein Tag Freiheitsstrafe gleich 100 Euro anzurechnen. Der Kostenbeitrag fließt der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand des Verwaltungsgerichtes zu tragen hat.

[...]“

VI. Erwägungen:

1. Zur Rechtzeitigkeit der Beschwerde:

Gemäß § 7 Abs 4 VwGVG beträgt die Frist zur Erhebung einer Beschwerde gegen den Bescheid einer Behörde vier Wochen.

Das angefochtene Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer zuhanden seines Rechtsvertreters am 22.10.2020 nachweislich zugestellt. Die Beschwerde ist am 18.11.2020 und damit innerhalb der vierwöchigen Rechtsmittelfrist bei der Bezirkshauptmannschaft Y eingelangt. Die Beschwerde wurde daher fristgerecht erhoben.

2. Zur behaupteten Befangenheit des Amtssachverständigen EE:

Der rechtsfreundlich vertretene Beschwerdeführer hat mit den Schriftsätzen vom 30.12.2020 und vom 22.02.2021 die Befangenheit des lärmtechnischen Amtssachverständigen EE behauptet und im Wesentlichen darauf hingewiesen, dass er als Mitarbeiter der Abteilung „OO“ des Amtes der Tiroler Landesregierung gegenüber dessen Vorstand NN weisungsgebunden sei. Deshalb werde seine Unabhängigkeit bezweifelt. Zudem habe NN die der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X zugrundeliegende Lärmstudie verfasst. Eine Befangenheit des EE wird in den Stellungnahmen vom 09.03.2021 und 20.04.2021 sowie im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 11.05.2021 auch mit dessen Mitwirkung an der Lärmstudie betreffend den Bezirk X begründet.

Dazu hält das Landesverwaltungsgericht Tirol Folgendes fest:

Das Verwaltungsgericht hat auf dem Boden des § 17 VwGVG in Verbindung mit den §§ 52 und 53 AVG die

Verpflichtung, die ihm zur Verfügung stehenden Amtssachverständigen seinen Verfahren beizuziehen, wobei ein Verwaltungsgericht stets prüfen muss, ob ein Amtssachverständiger unbefangen, unter anderem also tatsächlich unabhängig von der Verwaltungsbehörde ist, deren Bescheid beim Verwaltungsgericht angefochten wird (vgl. VwGH 24.10.2018, Ra 2016/04/0040). Dabei geht es insbesondere darum sicherzustellen, dass nicht die Besorgnis besteht, dass bezüglich der Tätigkeit des Amtssachverständigen/nicht amtlichen Sachverständigen andere als rein sachliche Überlegungen eine Rolle spielen können, wobei es ausreicht, dass der Anschein einer Voreingenommenheit entstehen kann

(VwGH 20.09.2018, Ra 2018/11/0077-0078, mit weiteren Nachweisen). Die Frage, ob ein Sachverständiger in einem bestimmten Verfahren als befangen anzusehen ist, stellt keine grundsätzliche, sondern eine einzelfallbezogene Rechtsfrage dar (VwGH 28.05.2020, Ra 2018/06/0245 und 0246).

Die Aufgabe des (Amts-)Sachverständigen ist darin zu sehen, der entscheidenden Behörde aufgrund besonderer Fachkenntnisse die Entscheidungsgrundlage im Rahmen des maßgebenden Sachverhaltes zu liefern. Die Mitwirkung bei der Feststellung des entscheidungsrelevanten Sachverhaltes durch den Sachverständigen besteht darin, dass er Tatsachen erhebt (Befund) und aus diesen Tatsachen aufgrund besonderer Fachkunde Schlussfolgerungen zieht (Gutachten). Der Sachverständige hat somit Tatsachen klarzustellen und aufgrund seiner Sachkenntnisse deren allfällige Ursachen oder Wirkungen festzustellen; er muss aber immer im Bereich der Tatsachen bleiben und darf nicht Rechtsfragen lösen.

Aufgabe des (Amts- wie auch des nicht amtlichen) Sachverständigen ist es, unparteiisch und objektiv eine vorgegebene Sachlage fachlich zu beurteilen. Ihm kommt dabei die Stellung eines Hilfsorgans des erkennenden Verwaltungsgerichtes zu, da er den Parteien ? und damit im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht dem Beschwerdeführer und der belangten Behörde ? gegenübersteht. Es ist hingegen nicht Aufgabe des Sachverständigen, dem Ansuchen einer Partei zu dessen positiver Erledigung zu verhelfen, indem er Änderungen bzw. Ergänzungen in dem, dem Anbringen zu Grunde liegenden Unterlagen vornimmt (VwGH 20.09.2018, Ra 2018/11/0077-0078).

Das Wesen der Befangenheit besteht in der Hemmung einer unparteiischen EntschlieÙung durch unsachliche psychologische Motive, wobei das Element der Unsachlichkeit nicht schlechthin, sondern in Bezug auf die konkreten, vom Sachverständigen zu beurteilenden Fachfragen gegeben sein muss. Von Befangenheit ist insbesondere dann zu sprechen, wenn die Möglichkeit besteht, dass ein Sachverständiger durch seine persönliche Beziehung zu der den Gegenstand einer Beratung und Beschlussfassung bildenden Sache oder zu den an dieser Sache beteiligten Personen in der unparteiischen Amtsführung bzw. in einem unparteiischen Tätigwerden beeinflusst sein könnte. Eindeutige Hinweise etwa, dass ein Sachverständiger seine vorgefasste Meinung nicht nach Maßgabe der Verfahrensergebnisse zu ändern bereit ist, könnte seine Unbefangenheit in Zweifel ziehen. Jeder Vorwurf der Befangenheit hat allerdings konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität der Sachverständigen in Frage stellen und zumindest den Anschein erwecken können, dass eine parteiische Entscheidung möglich ist (VwGH 20.09.2018, Ra 2018/11/0077-0078).

Aus der bloÙen Zugehörigkeit eines Amtssachverständigen zu einer bestimmten Behörde und aus der Weisungsgebundenheit des Amtssachverständigen kann eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens nicht abgeleitet werden. Die Einbindung eines Amtssachverständigen in die Amtshierarchie ist ein wesentliches Kennzeichen des Amtssachverständigen und vermag für sich alleine eine Befangenheit nicht zu begründen, gleichgültig, welche Stellung der Amtssachverständige in der Hierarchie einnimmt (vgl. VwGH 05.07.2006, 2005/12/0042). Aus der Weisungsgebundenheit kann jedenfalls nicht ein Grund für eine Befangenheit oder den Anschein der Befangenheit gesehen werden. Sachverständige sind gemäß der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungs- als auch des Verfassungsgerichtshofes bei der Erstattung ihrer Gutachten ausschließlich der Wahrheit verpflichtet und hinsichtlich des Inhaltes ihrer Gutachten an keine Weisungen gebunden, weil Gutachten den sie erstellenden (Amt-)Sachverständigen persönlich zurechenbar sind (vgl. VfGH 08.10.2014, E 707/2014, mit zahlreichen Hinweisen auf die Judikatur).

Im Rahmen der Lärmstudie betreffend den Bezirk X hat der Amtssachverständige Lärmmessungen durchgeführt und auf Basis der Ergebnisse dieser Lärmmessungen Lärmberechnungen erstellt. Aus dieser Tätigkeit ? Erhebung von Daten („Lärm“) und Durchführung von Berechnungen aufgrund dieser Daten nach wissenschaftlich anerkannten Methoden – ist für das Landesverwaltungsgericht Tirol eine Befangenheit nicht erkennbar. Insbesondere ist für das

Landesverwaltungsgericht Tirol nicht nachvollziehbar, dass die von EE durchgeführten Lärmmessungen und Lärmberechnungen präjudiziell für die im konkreten Verfahren an ihn gerichteten Fragestellungen sein sollen.

3. In der Sache:

3.1. Zur Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020, ZI ***:

3.1.1. Zur Erlassung der Verordnung:

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes hat die Behörde vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 43 StVO 1960 die im einzelnen umschriebenen Interessen an der Verkehrsbeschränkung mit dem Interesse an der unberührten Benützung der Straße abzuwägen und dabei die (tatsächliche) Bedeutung des Straßenzuges zu berücksichtigen (vgl. VfSlg. 8086/1977, 9089/1981, 12.944/1991, 13.449/1993, 13.82/1993). Die sohin gebotene Interessenabwägung erfordert sowohl die nähere sachverhaltsmäßige Klärung der Gefahren oder Belästigungen für Bevölkerung und Umwelt, vor denen eine Verkehrsbeschränkung schützen soll, als auch eine Untersuchung „der Verkehrsbeziehungen und der Verkehrserfordernisse“ durch ein entsprechendes Anhörungs- und Ermittlungsverfahren.

Wird die Anhörungspflicht verletzt, haftet der Verordnung ein formeller Mangel an; sie ist gesetzwidrig.

Vor der Erlassung der Verordnung vom 09.06.2020, ZI ***, hat die Bezirkshauptmannschaft X mit Schriftsatz vom 28.05.2020 den in § 94f Abs 1 lit a

Z 1 bis 3 StVO 1960 angeführten Personenkreis über die geplante Erlassung dieser Verordnung informiert und die Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt. Eine Anhörung des in

§ 94f Abs 1 lit a Z 1 bis 3 StVO 1960 angeführten Personenkreises hat somit stattgefunden. Die Bezirkshauptmannschaft X hat folglich bei der Erlassung der Verordnung vom 09.06.2020 betreffend Fahrverbote für Motorräder mit einem Standgeräusch (Nahfeldpegel) über 95 dB(A) die gesetzlich vorgeschriebene Anhörungspflicht nicht verletzt.

Eine Verkehrsbeschränkung ist gemäß § 43 Abs 1 lit b und Abs 2 lit a StVO 1960 dann erforderlich, wenn sie aufgrund der örtlichen verkehrsmäßigen Gegebenheiten der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs oder der Ordnung des ruhenden Verkehrs oder dem Schutz der Bevölkerung und der Umwelt dient und sich aufgrund des Anhörungs- und Ermittlungsverfahrens ergibt, dass dieses Interesse das persönliche oder wirtschaftliche Interesse der Verkehrsteilnehmer an der ungehinderten Benützung der Verkehrswege überwiegt (= Interessenabwägung durch die Behörde). Verkehrsbeschränkungen dürfen daher auch nur in jenem sachlichen, zeitlichen, örtlichen und personellen Umfang erlassen werden, in dem der im Einzelnen angestrebte, vom B-VG und der StVO 1960 geschützte Zweck dies rechtfertigt. Die Schwere des Eingriffs in die ungehinderte Benützung der Verkehrswege und der vom Gesetz gebilligte und von der Behörde beabsichtigte Zweck der Verkehrsbeschränkung müssen in einem angemessenen Verhältnis stehen [Pürstl, StVO-ON15.00 § 43, Z 7 (Stand 1.10.2019, rdb.at)].

Die mit der Verordnung vom 09.06.2020 angeordneten Fahrverbote galten auf genau definierten Straßenabschnitten im Zeitraum zwischen 10.06. und 31.10.2020. Darüber hinaus galt dieses Verbot nur für einspurige Kraftfahrzeuge, wenn das bei der Genehmigung dieser Fahrzeuge oder ihrer Type bestimmte Standgeräusch (Nahfeldpegel) den Wert von 95 dB (A) überschreitet. Die Bezirkshauptmannschaft X hat damit auf ein Merkmal abgestellt, das nach österreichischem Recht in einer Zulassungsbescheinigung aufzusehen hat. Dass in anderen Staaten Standgeräusche überhaupt nicht eingetragen oder auf andere Weise ermittelt werden, macht eine innerhalb Österreichs auf Basis der in Österreich geltenden Rechtslage erlassenen Verordnung nicht gesetzes- und/oder verfassungswidrig. Bei der Erlassung einer derartigen Verordnung ist zudem von einer Gesamtbetrachtung auszugehen. Die vom Beschwerdeführer angeführte Änderung bei der Bemessung des Nahfeldpegels

(= Standgeräusch) erfolgte durch die 46. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl II Nr 308/1999. Diese Verordnung ist für den verfahrensgegenständlich relevanten Bereich mit Ablauf des 07.09.1999 und somit mehr als 20 Jahre vor der Geltung der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020 in Kraft getreten. Eine spezifische Berücksichtigung derartig weit zurückliegender Regelungen war im Hinblick auf die verfahrensgegenständliche Verordnung nicht erforderlich. Dies gilt auch für Fahrzeuge, die zu noch früheren Zeitpunkten genehmigt wurden. Sofern der Beschwerdeführer auf Oldtimer etc abstellt, ist darauf hinzuweisen, dass für historische Fahrzeuge im Sinne des § 2 Z 43 KFG 1967 spezifische Regelungen gelten.

Die Fahrverbote der Verordnung der Bezirkshauptmannschaft X vom 09.06.2020 dienen dem Schutz der dort lebenden Bevölkerung vor Lärmbelästigungen. Das Interesse der dort lebenden Bevölkerung vor Lärmbelästigungen überwiegt jedenfalls das Interesse von Lenkern der in der zitierten Verordnung näher umschriebenen einspurigen Kraftfahrzeuge an der ungehinderten Benützung der definierten Straßenabschnitte. Dieses Fahrverbot ist insbesondere im Hinblick a

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at