

TE Lvwg Erkenntnis 2026/2/12 VGW-031/042/1838/2026

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 12.02.2026

Entscheidungsdatum

12.02.2026

Index

83 Naturschutz Umweltschutz

90/01 Straßenverkehrsordnung

Norm

IG-L 1997 §14

IG-L 1997 §30 Abs1 Z4

StVO 1960 §20 Abs2

1. StVO 1960 § 20 heute
2. StVO 1960 § 20 gültig ab 01.07.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
3. StVO 1960 § 20 gültig von 22.07.1998 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
4. StVO 1960 § 20 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
5. StVO 1960 § 20 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
6. 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 Verwaltungsgericht Wien erkennt durch den Richter Mag. DDr. Tessar über die Beschwerde der Frau A. B. gegen das Straferkenntnis des Magistrates der Stadt Wien, Magistratisches Bezirksamt für den 10. Bezirk, vom 18.11.2025, Zl. ..., betreffend eine Verwaltungsübertretung nach dem IG-L-Maßnahmenkatalog 2005, zu Recht:

I. Gemäß § 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG wird der nur gegen die Strafhöhe erhobenen Beschwerde insoweit Folge gegeben, als die Geldstrafe von € 100,- auf € 10,- und die Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Stunden auf 12 Minuten herabgesetzt werden. römisch eins. Gemäß Paragraph 50, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG wird der nur gegen die Strafhöhe erhobenen Beschwerde insoweit Folge gegeben, als die Geldstrafe von € 100,- auf € 10,- und die Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Stunden auf 12 Minuten herabgesetzt werden.

Gemäß § 64 Abs. 1 und 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG beträgt der Beitrag zu den Kosten des Verwaltungsstrafverfahrens € 10,-, das ist der gesetzliche Mindestkostenbeitrag. Gemäß Paragraph 64, Absatz eins und 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG beträgt der Beitrag zu den Kosten des Verwaltungsstrafverfahrens € 10,-, das ist der gesetzliche Mindestkostenbeitrag.

Gemäß § 52 Abs. 8 VwGVG hat die beschwerdeführende Partei keinen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens zu leisten. Gemäß Paragraph 52, Absatz 8, VwGVG hat die beschwerdeführende Partei keinen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens zu leisten.

II. Gegen diese Entscheidung ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz – VwGG eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG unzulässig. römisch zwei. Gegen diese Entscheidung ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz – VwGG eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG unzulässig.

Entscheidungsgründe

Der Spruch und die Begründung des gegenständlich angefochtenen Bescheids lauten:

--Grafik nicht anonymisierbar--

Gegen diesen Bescheid wurde von der beschwerdeführenden Partei nachfolgende Beschwerde eingebracht:

□

Aus dem der Beschwerde vorgelegten erstinstanzlichen Akt ist ersichtlich:

Diesem Verfahren liegt eine Anzeige der LPD Wien vom 22.9.2025 mit folgendem Wortlaut zu Grunde:

--Grafik nicht anonymisierbar--

Gemäß § 44 Abs. 3 Z 2 VwGVG war von der Durchführung einer öffentlich, mündlichen Verhandlung Abstand zu nehmen. Gemäß Paragraph 44, Absatz 3, Ziffer 2, VwGVG war von der Durchführung einer öffentlich, mündlichen Verhandlung Abstand zu nehmen.

Das Verwaltungsgericht Wien hat erwogen:

Aufgrund des unstrittigen erstinstanzlichen Ermittlungsergebnisses wird festgestellt, dass die Beschwerdeführerin am 22.9.2025, um 12.53 Uhr, das Kraftfahrzeug mit dem Kennzeichen W-1 im Bereich der in Wien 10 liegenden Spange Leopoldsdorf, Gemeindefreiland, von Richtung Himbergerstraße kommend und in Richtung Leopoldsdorferstraße fahrend mit einer Geschwindigkeit von 67 km/h gelenkt hat. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um ein Elektrofahrzeug.

Infolge der erfolgten Beschwerde ausschließlich gegen die Strafhöhe ist seitens des erkennenden Gerichts auf die in der Schuldfrage ergangene erstinstanzliche Entscheidung nicht mehr einzugehen, sondern ausschließlich die von der Erstinstanz vorgenommene Strafbemessung zu überprüfen (vgl. VwGH 22.2.1990, 89/09/0137; 14.11.1997, 97/02/0232). Infolge der erfolgten Beschwerde ausschließlich gegen die Strafhöhe ist seitens des erkennenden Gerichts auf die in der Schuldfrage ergangene erstinstanzliche Entscheidung nicht mehr einzugehen, sondern ausschließlich die von der Erstinstanz vorgenommene Strafbemessung zu überprüfen (vergleiche VwGH 22.2.1990, 89/09/0137; 14.11.1997, 97/02/0232).

§ 1 Immissionsschutzgesetz – Luft samt Überschriften lautet: Paragraph eins, Immissionsschutzgesetz – Luft samt Überschriften lautet:

„1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Ziele des Gesetzes

(1) Ziele dieses Bundesgesetzes sind

1. der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie der Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen;

2. die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und

3. die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung verträglichen Luftqualität in Gebieten, die bessere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte, sowie die Verbesserung der Luftqualität durch geeignete Maßnahmen in Gebieten,

die schlechtere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte.3. die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung verträglichen Luftqualität in Gebieten, die bessere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß Paragraph 3, Absatz 5, genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte, sowie die Verbesserung der Luftqualität durch geeignete Maßnahmen in Gebieten, die schlechtere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß Paragraph 3, Absatz 5, genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte.

(2) Zur Erreichung dieser Ziele (Abs. 1) wird ein Instrumentarium insbesondere zur vorsorglichen Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und für gebietsbezogene Maßnahmen zur Verringerung der durch den Menschen beeinflussten (anthropogenen) Emission und der Immission von Luftschadstoffen geschaffen.“(2) Zur Erreichung dieser Ziele (Absatz eins,) wird ein Instrumentarium insbesondere zur vorsorglichen Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und für gebietsbezogene Maßnahmen zur Verringerung der durch den Menschen beeinflussten (anthropogenen) Emission und der Immission von Luftschadstoffen geschaffen.“

§ 9a IG-L verpflichtet die Landeshauptmänner Pläne und Programme zu erlassen. Dieses Programm kann insbesondere Maßnahmen gemäß dem 4. Abschnitt des IG-L (daher gemäß der §§ 10 bis 16 IG-L) enthalten.Paragraph 9 a, IG-L verpflichtet die Landeshauptmänner Pläne und Programme zu erlassen. Dieses Programm kann insbesondere Maßnahmen gemäß dem 4. Abschnitt des IG-L (daher gemäß der Paragraphen 10 bis 16 IG-L) enthalten.

§ 10 Immissionsschutzgesetz – Luft samt Überschriften lautetParagraph 10, Immissionsschutzgesetz – Luft samt Überschriften lautet:

„4. Abschnitt

Maßnahmen

Anordnung von Maßnahmen

(1) Maßnahmen gemäß den §§ 13 bis 16 sind auf Grundlage des Programms gemäß § 9a vom Landeshauptmann oder Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, sofern dieser gemäß § 9a Abs. 7 zuständig ist, spätestens 21 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt oder die Überschreitung des AEI durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ausgewiesen wurde, mit Verordnung anzuordnen. In der Verordnung ist das Sanierungsgebiet, in dem die jeweilige Maßnahme gilt, festzulegen. Weiters ist anzugeben, ob die Maßnahmen direkt wirken oder von der Behörde (§ 17) mit Bescheid anzuordnen sind. Es können auch über das Programm hinausgehende Maßnahmen angeordnet werden, sofern diese nicht dem Inhalt des Programms widersprechen und nicht unverhältnismäßig in bestehende Rechte eingreifen.(1) Maßnahmen gemäß den Paragraphen 13 bis 16 sind auf Grundlage des Programms gemäß Paragraph 9 a, vom Landeshauptmann oder Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, sofern dieser gemäß Paragraph 9 a, Absatz 7, zuständig ist, spätestens 21 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt oder die Überschreitung des AEI durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ausgewiesen wurde, mit Verordnung anzuordnen. In der Verordnung ist das Sanierungsgebiet, in dem die jeweilige Maßnahme gilt, festzulegen. Weiters ist anzugeben, ob die Maßnahmen direkt wirken oder von der Behörde (Paragraph 17,) mit Bescheid anzuordnen sind. Es können auch über das Programm hinausgehende Maßnahmen angeordnet werden, sofern diese nicht dem Inhalt des Programms widersprechen und nicht unverhältnismäßig in bestehende Rechte eingreifen.

(3) – (4) (...)“

§ 14 Immissionsschutzgesetz – Luft samt Überschrift lautetParagraph 14, Immissionsschutzgesetz – Luft samt Überschrift lautet:

„Maßnahmen für Kraftfahrzeuge

(1) Für Kraftfahrzeuge im Sinne des§ 2 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen können Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen oder Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber

hinaus ist, ausgenommen bei Verordnungen gemäß Abs. 6a, das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen. Als zeitliche und räumliche Beschränkungen gelten insbesondere dauernde oder vorübergehende(1) Für Kraftfahrzeuge im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen können Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen oder Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber hinaus ist, ausgenommen bei Verordnungen gemäß Absatz 6 a,, das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen. Als zeitliche und räumliche Beschränkungen gelten insbesondere dauernde oder vorübergehende

1. Verbote für bestimmte Kraftfahrzeugklassen sowie Kraftfahrzeuge mit bestimmten Abgasklassen,
2. Verbote für Kraftfahrzeuge mit bestimmten Ladungen,
3. Fahrverbote für bestimmte Tage oder bestimmte Tageszeiten,
4. Anordnungen für den ruhenden Verkehr.

Zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Dauer erhöhter Neigung zu Grenzwertüberschreitungen sowie zum optimierten Einsatz von temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen können flexible Systeme, wie immissionsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlagen, verwendet werden.

(2)Zeitliche und räumliche Beschränkungen sind nicht anzuwenden auf

1. die in §§ 26, 26a Abs. 1 und 4 und 27 StVO 1960, BGBl. Nr. 159, genannten Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Bahnerhaltung, der Wasser- und Energieversorgung, der Kanalwartung und der Müllabfuhr sowie Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungs- und Krankentransportdienstes in Ausübung ihres Dienstes,1. die in Paragraphen 26, 26 a, Absatz eins und 4 und 27 StVO 1960, Bundesgesetzblatt Nr. 159, genannten Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Bahnerhaltung, der Wasser- und Energieversorgung, der Kanalwartung und der Müllabfuhr sowie Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungs- und Krankentransportdienstes in Ausübung ihres Dienstes,
2. Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft in Ausübung einer land- oder forstwirtschaftlichen Haupttätigkeit,
3. Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind, sofern nicht in einer Verordnung gemäß § 10 für Straßenbenützung der betreffenden Art nach Abwägung der Interessen die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen wegen ihres wesentlichen Emissionsbeitrages ausgeschlossen wird,3. Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung nach Absatz 4, gekennzeichnet sind, sofern nicht in einer Verordnung gemäß Paragraph 10, für Straßenbenützung der betreffenden Art nach Abwägung der Interessen die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen wegen ihres wesentlichen Emissionsbeitrages ausgeschlossen wird,
4. Fahrzeuge der Klassen N1 und N2, die im Werkverkehr gemäß § 10 des Güterbeförderungsgesetzes 1995, BGBl. Nr. 593 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 153/2006, im Sanierungsgebiet durch Unternehmer, deren Lastkraftwagenflotte maximal 4 Lastkraftwagen umfasst, verwendet werden und die entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind, wobei die Erfüllung dieser Kriterien im Einzelfall zu prüfen ist,4. Fahrzeuge der Klassen N1 und N2, die im Werkverkehr gemäß Paragraph 10, des Güterbeförderungsgesetzes 1995, BGBl. Nr. 593 in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 153 aus 2006,, im Sanierungsgebiet durch Unternehmer, deren Lastkraftwagenflotte maximal 4 Lastkraftwagen umfasst, verwendet werden und die entsprechend einer Verordnung nach Absatz 4, gekennzeichnet sind, wobei die Erfüllung dieser Kriterien im Einzelfall zu prüfen ist,

5. Fahrzeuge mit monovalentem Methangantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybrid-elektrische Fahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen,

6. folgende Fahrzeuge, sofern sie den Euroklassen 5, 6 oder höher entsprechen:

a) Fahrzeuge von Ärzten, Tierärzten, Bestattungsunternehmungen in Ausübung ihres Dienstes,

b) Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr,

c) Kraftfahrzeuge, soweit sie zum Zweck einer Ladetätigkeit in Ausübung einer unternehmerischen Tätigkeit benützt werden und sofern der Ausgangs- oder der Zielpunkt ihrer Fahrten in jenem Teil des Sanierungsgebietes liegt, für den Verkehrsbeschränkungen verhängt wurden,

d) Fahrzeuge des Vor- und Nachlaufs im Kombinierten Verkehr, wenn die Verladestelle für den Kombinierten Verkehr in einem Sanierungsgebiet liegt,

7. Fahrzeuge, die zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs auf Flugplätzen, für die Betriebspflicht besteht, erforderlich sind,

8. Fahrzeuge, die von Inhabern eines Ausweises gemäß § 29b StVO 1960 selbst gelenkt oder als Mitfahrer benutzt werden. 8. Fahrzeuge, die von Inhabern eines Ausweises gemäß Paragraph 29 b, StVO 1960 selbst gelenkt oder als Mitfahrer benutzt werden.

(2a) Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht anzuwenden auf

1. Einsatzfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 25 StVO 1960 und Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes bei Fahrten, die für die ordnungsgemäße Ausübung des Dienstes erforderlich sind, 1. Einsatzfahrzeuge gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 25, StVO 1960 und Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes bei Fahrten, die für die ordnungsgemäße Ausübung des Dienstes erforderlich sind,

2. Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie, die gemäß § 49 Abs. 4 Z 5 KFG 1967, BGBl. Nr. 267, gekennzeichnet sind und auf Autobahnen oder Schnellstraßen betrieben werden, sofern darauf gemäß den Bestimmungen des Abs. 6 mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam gemacht wird. 2. Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie, die gemäß Paragraph 49, Absatz 4, Ziffer 5, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267, gekennzeichnet sind und auf Autobahnen oder Schnellstraßen betrieben werden, sofern darauf gemäß den Bestimmungen des Absatz 6, mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam gemacht wird.

(3) Ob ein überwiegendes öffentliches Interesse im Sinne des Abs. 2 Z 3 oder ob die Kriterien des Abs. 2 Z 4 vorliegen, ist auf Antrag des Zulassungsbesitzers von der Bezirksverwaltungsbehörde zu prüfen. Zuständig ist jene Bezirksverwaltungsbehörde, in deren Sprengel die erstmalige Einfahrt in das Sanierungsgebiet erfolgt. Wird die erstmalige Fahrt innerhalb des Sanierungsgebietes angetreten, so ist jene Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren Sprengel die Fahrt angetreten wird oder sich der Hauptwohnsitz oder die Niederlassung des Zulassungsbesitzers befindet. Der Antragsteller gemäß Abs. 2 Z 3 hat glaubhaft zu machen, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Bei Vorliegen dieser Bedingungen ist das Kraftfahrzeug gegen Ersatz der Gestehungskosten gemäß Abs. 4 zu kennzeichnen. Die Ausnahme ist von der Behörde befristet, für Fahrzeuge gemäß Abs. 2 Z 3 höchstens für 36 Monate ab Erteilung der Ausnahme zu gewähren. Für Fahrzeuge gemäß Abs. 2 Z 4 ist die Ausnahme für Fahrzeuge der Euroklasse 0 bis 36 Monate nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und für Fahrzeuge der Euroklasse 1 und höher für jeweils 36 Monate ab Erteilung der Ausnahme zu gewähren. Wenn das Vorliegen eines Interesses nur für einen bestimmten Teil des Sanierungsgebietes nachgewiesen wird, so ist die Ausnahmegenehmigung auf diesen Teil des Sanierungsgebietes zu beschränken. Stellt die Verwaltungsbehörde fest, dass kein solches Interesse besteht oder die Kriterien des Abs. 2 Z 4 nicht erfüllt werden, so ist die Ablehnung des Antrags mit Bescheid auszusprechen. (3) Ob ein überwiegendes öffentliches Interesse im Sinne des Absatz 2, Ziffer 3, oder ob die Kriterien des Absatz 2, Ziffer 4, vorliegen, ist auf Antrag des Zulassungsbesitzers von der Bezirksverwaltungsbehörde zu prüfen. Zuständig ist jene Bezirksverwaltungsbehörde, in deren Sprengel die erstmalige Einfahrt in das Sanierungsgebiet erfolgt. Wird die erstmalige Fahrt innerhalb des Sanierungsgebietes angetreten, so ist jene Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren Sprengel die Fahrt angetreten wird oder sich der Hauptwohnsitz oder die Niederlassung des Zulassungsbesitzers befindet. Der Antragsteller gemäß Absatz 2, Ziffer 3, hat glaubhaft zu machen, dass die Fahrt

weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Bei Vorliegen dieser Bedingungen ist das Kraftfahrzeug gegen Ersatz der Gestehungskosten gemäß Absatz 4, zu kennzeichnen. Die Ausnahme ist von der Behörde befristet, für Fahrzeuge gemäß Absatz 2, Ziffer 3, höchstens für 36 Monate ab Erteilung der Ausnahme zu gewähren. Für Fahrzeuge gemäß Absatz 2, Ziffer 4, ist die Ausnahme für Fahrzeuge der Euroklasse 0 bis 36 Monate nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und für Fahrzeuge der Euroklasse 1 und höher für jeweils 36 Monate ab Erteilung der Ausnahme zu gewähren. Wenn das Vorliegen eines Interesses nur für einen bestimmten Teil des Sanierungsgebietes nachgewiesen wird, so ist die Ausnahmegenehmigung auf diesen Teil des Sanierungsgebietes zu beschränken. Stellt die Verwaltungsbehörde fest, dass kein solches Interesse besteht oder die Kriterien des Absatz 2, Ziffer 4, nicht erfüllt werden, so ist die Ablehnung des Antrags mit Bescheid auszusprechen.

(4) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat mit Verordnung nähere Bestimmungen über die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen im Sinne des Abs. 2 Z 3 und 4 festzusetzen, wobei insbesondere die Beschaffenheit und das Aussehen der Kennzeichnung sowie deren Anbringung am Fahrzeug zu regeln sind.(4) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat mit Verordnung nähere Bestimmungen über die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen im Sinne des Absatz 2, Ziffer 3 und 4 festzusetzen, wobei insbesondere die Beschaffenheit und das Aussehen der Kennzeichnung sowie deren Anbringung am Fahrzeug zu regeln sind.

(5) Die Organe der Straßenaufsicht und der Bundespolizei haben den zur Vollziehung der Maßnahmen nach Abs. 1 zuständigen Behörden und Organen über deren Ersuchen im Rahmen ihres gesetzmäßigen Wirkungsbereichs Hilfe zu leisten und bei der Überwachung der Einhaltung dieser Maßnahmen gemäß § 97 StVO 1960 vorzugehen.(5) Die Organe der Straßenaufsicht und der Bundespolizei haben den zur Vollziehung der Maßnahmen nach Absatz eins, zuständigen Behörden und Organen über deren Ersuchen im Rahmen ihres gesetzmäßigen Wirkungsbereichs Hilfe zu leisten und bei der Überwachung der Einhaltung dieser Maßnahmen gemäß Paragraph 97, StVO 1960 vorzugehen.

(6) Anordnungen gemäß Abs. 1 sind, soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 StVO 1960 kundzumachen; die Zeichen sind mit einer Zusatztafel mit dem Wortlaut „Immissionsschutzgesetz-Luft“ oder „IG-L“ zu versehen. Für die Kundmachung, Aufstellung und Beschaffenheit der Zeichen gelten § 44 Abs. 1, 1a, 2 und 4 sowie §§ 48, 51 und 54 StVO 1960 sinngemäß mit der Maßgabe, dass beim Einsatz eines flexiblen Systems, wie zB einer Verkehrsbeeinflussungsanlage, die Zusatztafel auch an anderer Stelle des Anzeigenquerschnitts, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Zeichen gemäß § 50 Z 16 StVO 1960, angebracht werden kann. Der jeweilige Straßenerhalter hat für die Kundmachung zu sorgen. Anordnungen gemäß Abs. 1, die flächenhaft für ein bestimmtes Gebiet gelten und nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand mit Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 StVO 1960 kundgemacht werden können, können im Landesgesetzblatt kundgemacht werden. Der Inhalt dieser Anordnungen ist auf der Internetseite des Landes für jedermann zugänglich zu machen. Anordnungen des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die im gesamten Bundesgebiet gelten, können durch Kundmachung im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden. Der Inhalt dieser Anordnungen ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für jedermann zugänglich zu machen. Auf den Inhalt von solchen Anordnungen, die ausschließlich im Landes- oder Bundesgesetzblatt kundgemacht werden, ist jedenfalls mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam zu machen.(6) Anordnungen gemäß Absatz eins, sind, soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß Paragraph 52, StVO 1960 kundzumachen; die Zeichen sind mit einer Zusatztafel mit dem Wortlaut „Immissionsschutzgesetz-Luft“ oder „IG-L“ zu versehen. Für die Kundmachung, Aufstellung und Beschaffenheit der Zeichen gelten Paragraph 44, Absatz eins, eins a, 2 und 4 sowie Paragraphen 48, 51 und 54 StVO 1960 sinngemäß mit der Maßgabe, dass beim Einsatz eines flexiblen Systems, wie zB einer Verkehrsbeeinflussungsanlage, die Zusatztafel auch an anderer Stelle des Anzeigenquerschnitts, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Zeichen gemäß Paragraph 50, Ziffer 16, StVO 1960, angebracht werden kann. Der jeweilige Straßenerhalter hat für die Kundmachung zu sorgen. Anordnungen gemäß Absatz eins,, die flächenhaft für ein bestimmtes Gebiet gelten und nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand mit Straßenverkehrszeichen gemäß Paragraph 52, StVO 1960 kundgemacht werden können, können im Landesgesetzblatt kundgemacht werden. Der Inhalt dieser Anordnungen ist auf der Internetseite des Landes für jedermann zugänglich zu machen. Anordnungen des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die im gesamten Bundesgebiet gelten, können durch Kundmachung im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden. Der Inhalt dieser Anordnungen ist

auf der Internetseite des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für jedermann zugänglich zu machen. Auf den Inhalt von solchen Anordnungen, die ausschließlich im Landes- oder Bundesgesetzblatt kundgemacht werden, ist jedenfalls mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam zu machen.

(6a) Der Landeshauptmann kann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die bereits mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß § 44 Abs. 1a StVO 1960 ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von Grenzwerten gemäß Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschadstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind; in diesem Fall sind die Kosten der Adaptierung des Verkehrsbeeinflussungssystems und zusätzliche Betriebskosten dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) vom Land zu ersetzen. Der Landeshauptmann kann eine derartige Verordnung auch für Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz, die nicht mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß § 44 Abs. 1a StVO 1960 ausgestattet sind, erlassen; diesfalls sind die Errichtungs- und Betriebskosten des Verkehrsbeeinflussungssystems anteilmäßig zwischen Bund (Bundesstraßenverwaltung) und dem Land gemäß dem voraussichtlichen Verwendungszweck der Verkehrsbeeinflussungsanlage aufzuteilen.

(6a) Der Landeshauptmann kann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die bereits mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß Paragraph 44, Absatz eins a, StVO 1960 ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von Grenzwerten gemäß Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß Paragraph 3, Absatz 5, durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschadstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind; in diesem Fall sind die Kosten der Adaptierung des Verkehrsbeeinflussungssystems und zusätzliche Betriebskosten dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) vom Land zu ersetzen. Der Landeshauptmann kann eine derartige Verordnung auch für Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz, die nicht mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß Paragraph 44, Absatz eins a, StVO 1960 ausgestattet sind, erlassen; diesfalls sind die Errichtungs- und Betriebskosten des Verkehrsbeeinflussungssystems anteilmäßig zwischen Bund (Bundesstraßenverwaltung) und dem Land gemäß dem voraussichtlichen Verwendungszweck der Verkehrsbeeinflussungsanlage aufzuteilen.

(6b) In der Verordnung gemäß Abs. 6a sind festzusetzen: (6b) In der Verordnung gemäß Absatz 6 a, sind festzusetzen:

1. der Streckenabschnitt, auf dem die Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten sollen,
2. die Höhe der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die bei zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen jeweils gelten sollen, und
3. die Parameter für die In- und Außerkraftsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen.

(6c) Die Kundmachung von Verordnungen gemäß Abs. 6a erfolgt mittels eines Verkehrsbeeinflussungssystems (§ 44 Abs. 1a StVO 1960). Der örtliche und zeitliche Umfang der von der Behörde verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dabei durch die Anzeige der betreffenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung bestimmt, als ob der örtliche und zeitliche Umfang von der Behörde bestimmt worden wäre.

(6c) Die Kundmachung von Verordnungen gemäß Absatz 6 a, erfolgt mittels eines Verkehrsbeeinflussungssystems (Paragraph 44, Absatz eins a, StVO 1960). Der örtliche und zeitliche Umfang der von der Behörde verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dabei durch die Anzeige der betreffenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung bestimmt, als ob der örtliche und zeitliche Umfang von der Behörde bestimmt worden wäre.

(6d) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung die allgemeinen Kriterien festzulegen, auf deren Basis der Landeshauptmann die Parameter gemäß Abs. 6b Z 3 anordnet.

(6d) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung die allgemeinen Kriterien festzulegen, auf deren Basis der Landeshauptmann die Parameter gemäß Absatz 6 b, Ziffer 3, anordnet.

(7) Die Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, Personen, die gegen zeitliche und räumliche Beschränkungen oder gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen verstoßen, am Lenken und an der Inbetriebnahme des Fahrzeuges zu hindern. Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, Zwangsmaßnahmen wie die Abnahme der Fahrzeugschlüssel, das Absperrern oder die Einstellung des Fahrzeuges, das Anlegen technischer Sperren, die Abnahme des Führerscheines

und dergleichen anzuwenden. Die Bestimmungen des § 100 Abs. 3a und Abs. 3b StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 sind sinngemäß anzuwenden.(7) Die Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, Personen, die gegen zeitliche und räumliche Beschränkungen oder gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen verstoßen, am Lenken und an der Inbetriebnahme des Fahrzeuges zu hindern. Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, Zwangsmaßnahmen wie die Abnahme der Fahrzeugschlüssel, das Absperrern oder die Einstellung des Fahrzeuges, das Anlegen technischer Sperren, die Abnahme des Führerscheines und dergleichen anzuwenden. Die Bestimmungen des Paragraph 100, Absatz 3 a und Absatz 3 b, StVO 1960, Bundesgesetzblatt Nr. 159 aus 1960, sind sinngemäß anzuwenden.

(8) Die in den §§ 98a, 98b, 98e StVO 1960, BGBl. Nr. 159 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 93/2009 sowie in § 134 Abs. 3b und Abs. 4a KFG 1967, BGBl. Nr. 267 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 149/2009, vorgesehenen Bestimmungen und technischen Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung können auch zur Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Verkehrs nach diesem Bundesgesetz herangezogen werden.(8) Die in den Paragraphen 98 a, 98 b, 98 e, StVO 1960, BGBl. Nr. 159 in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 93 aus 2009, sowie in Paragraph 134, Absatz 3 b und Absatz 4 a, KFG 1967, BGBl. Nr. 267 in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 149 aus 2009,, vorgesehenen Bestimmungen und technischen Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung können auch zur Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Verkehrs nach diesem Bundesgesetz herangezogen werden.

§ 16 Immissionsschutzgesetz – Luft samt Überschrift lautet: Paragraph 16, Immissionsschutzgesetz – Luft samt Überschrift lautet:

„Zusätzliche Maßnahmen

(1) Bei Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als 10 µg/m³ oder bei mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM10 gemäß Anlage 1a und wenn zu erwarten ist, dass trotz Anordnung und Umsetzung von Maßnahmen gemäß §§ 13 bis 15 in der Fassung dieses Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2010 weitere Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als 10 µg/m³ oder mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM10 gemäß Anlage 1a auftreten, sind unter Beachtung der Grundsätze des § 9b Maßnahmen anzuordnen. Dabei kommen unter anderem folgende Maßnahmen in Betracht:(1) Bei Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als 10 µg/m³ oder bei mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM10 gemäß Anlage 1a und wenn zu erwarten ist, dass trotz Anordnung und Umsetzung von Maßnahmen gemäß Paragraphen 13 bis 15 in der Fassung dieses Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 77 aus 2010, weitere Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als 10 µg/m³ oder mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM10 gemäß Anlage 1a auftreten, sind unter Beachtung der Grundsätze des Paragraph 9 b, Maßnahmen anzuordnen. Dabei kommen unter anderem folgende Maßnahmen in Betracht:

1. Festlegung niedrigerer Emissionsgrenzwerte und/oder geringerer Massenströme als die in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften oder darauf beruhenden behördlichen Anordnungen festgelegten. Diese Anordnungen müssen technisch möglich und verhältnismäßig sein;
2. Festlegung von Emissionsgrenzwerten und Massenströmen für Luftschadstoffe, deren Emissionen nach den jeweils anzuwendenden Verwaltungsvorschriften nicht begrenzt sind;
3. Beschränkungen oder Verwendungsverbote für bestimmte Brennstoffe oder Produktionsmittel mit besonders hohen spezifischen Emissionen, sofern die Versorgung mit Brennstoffen oder Produktionsmitteln mit geringen spezifischen Emissionen sichergestellt sowie der Einsatz prozesstechnisch möglich ist und nicht zu einer höheren Belastung der Arbeitnehmer führt;
4. zeitliche und räumliche Beschränkungen für Kraftfahrzeuge, ausgenommen die in Abs. 2 genannten Fahrzeuge; sowie4. zeitliche und räumliche Beschränkungen für Kraftfahrzeuge, ausgenommen die in Absatz 2, genannten Fahrzeuge; sowie
5. Verbote für Stoffe, Zubereitungen und Produkte, soweit dadurch die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer nicht beeinträchtigt wird.

Unter den selben Voraussetzungen wie bei Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid gemäß Anlage

1a um mehr als 10 µg/m³ oder bei mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM₁₀ gemäß Anlage 1a sind bei Überschreitung der anderen in Anlage 1, 2 und 5 sowie einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 enthaltenen Immissionsgrenz- bzw. -zielwerte um mehr als 50 v.H. in mehr als einem Beurteilungszeitraum zusätzlich zu den in §§ 13 bis 15 vorgesehenen Maßnahmen die in Ziffer 1 bis 5 vorgesehenen Maßnahmen anzuordnen. Unter den selben Voraussetzungen wie bei Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als 10 µg/m³ oder bei mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM₁₀ gemäß Anlage 1a sind bei Überschreitung der anderen in Anlage 1, 2 und 5 sowie einer Verordnung gemäß Paragraph 3, Absatz 5, enthaltenen Immissionsgrenz- bzw. -zielwerte um mehr als 50 v.H. in mehr als einem Beurteilungszeitraum zusätzlich zu den in Paragraphen 13 bis 15 vorgesehenen Maßnahmen die in Ziffer eins bis 5 vorgesehenen Maßnahmen anzuordnen.

(2) Ausgenommen von einem Fahrverbot gemäß Abs. 1 Z 4 sind jedenfalls Fahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 Z 1 und 5 sowie Fahrzeuge, die (2) Ausgenommen von einem Fahrverbot gemäß Absatz eins, Ziffer 4, sind jedenfalls Fahrzeuge gemäß Paragraph 14, Absatz 2, Ziffer eins und 5 sowie Fahrzeuge, die

1. der unternehmerischen Versorgung mit zur Befriedigung der notwendigen Bedürfnisse des täglichen Lebens dienenden verderblichen Waren,

2. der unaufschiebbaren landwirtschaftlichen Tätigkeit für eine gesicherte Nahrungsmittelproduktion oder

3. der Versorgung mit mobilen Hilfsdiensten

dienen. Weitere Ausnahmen sind erforderlichenfalls vom Landeshauptmann festzulegen.

(3) Für die Kundmachung von Maßnahmen gemäß Abs. 1 Z 4 gilt § 14 Abs. 6. (3) Für die Kundmachung von Maßnahmen gemäß Absatz eins, Ziffer 4, gilt Paragraph 14, Absatz 6,

Gemäß § 30 Abs. 1 Z 2 IG-L ist mit Geldstrafe bis zu 2 180 Euro zu bestrafen, wer einer gemäß §§ 14 oder 16 Abs. 1 Z 4 IG-L erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung in einer Verordnung gemäß § 10 zuwiderhandelt. Gemäß Paragraph 30, Absatz eins, Ziffer 2, IG-L ist mit Geldstrafe bis zu 2 180 Euro zu bestrafen, wer einer gemäß Paragraphen 14, oder 16 Absatz eins, Ziffer 4, IG-L erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung in einer Verordnung gemäß Paragraph 10, zuwiderhandelt.

Aufgrund der Verordnungserlassungsermächtigungen der §§ 10, 11 13 und 14 IG-L wurde die Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der Maßnahmen zur Verringerung der Immission der Luftschadstoffe PM₁₀ und NO₂ nach dem Immissionsschutzgesetz - Luft getroffen werden (IG-L-Maßnahmenkatalog 2005) erlassen. Aufgrund der Verordnungserlassungsermächtigungen der Paragraphen 10, 11, 13 und 14 IG-L wurde die Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der Maßnahmen zur Verringerung der Immission der Luftschadstoffe PM₁₀ und NO₂ nach dem Immissionsschutzgesetz - Luft getroffen werden (IG-L-Maßnahmenkatalog 2005) erlassen.

§ 1 IG-L-Maßnahmenkatalog 2005 legt das gesamte Gebiet der Bundeshauptstadt Wien als Sanierungsgebiet i.S.d. § 2 Abs. 8 IG-L fest. Paragraph eins, IG-L-Maßnahmenkatalog 2005 legt das gesamte Gebiet der Bundeshauptstadt Wien als Sanierungsgebiet i.S.d. Paragraph 2, Absatz 8, IG-L fest.

§ 4 IG-L-Maßnahmenkatalog 2005 samt Überschrift lautet: Paragraph 4, IG-L-Maßnahmenkatalog 2005 samt Überschrift lautet:

„Maßnahmen für den Verkehr

(1) Im Sanierungsgebiet gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind Autobahnen und Autostraßen sowie folgende Straßenzüge:

1. B1 Hadikgasse – Wientalstraße (von Hütteldorfer Brücke bis Albert-Schweitzer-Gasse und B1 Wientalstraße (von Albert-Schweitzer-Gasse bis Auhofstraße)

2. B7 Brünner Straße (von Hochfeldstraße bis Landesgrenze)

3. B8 Wagramer Straße (von Bettelheimstraße bis westliche Landesgrenze und von Friedhofweg bis östliche Landesgrenze)

4. B17 Triester Straße (von B225 Wienerbergstraße bis Auf- bzw. Abfahrtsrampen der A2 Südatautobahn Höhe Liesingbach)

(2) Die Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß Abs. 1 gilt nicht, wenn nach anderen Rechtsvorschriften eine niedrigere

oder dieselbe Höchstgeschwindigkeit angeordnet ist.(2) Die Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß Absatz eins, gilt nicht, wenn nach anderen Rechtsvorschriften eine niedrigere oder dieselbe Höchstgeschwindigkeit angeordnet ist.

(3) Die Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß Abs. 1 gilt nicht für Einsatzfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 25 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960).“(3) Die Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß Absatz eins, gilt nicht für Einsatzfahrzeuge gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 25, Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960).“

Nach der höchstgerichtlichen Judikatur unterscheiden sich der Straftatbestand des § 30 Abs. 1 Z 4 IG-L einerseits und der Straftatbestand des § 20 Abs. 2 StVO 1960 andererseits in ihren wesentlichen Merkmalen voneinander und verfolgen unterschiedliche Regelungsabsichten. Während der Straftatbestand nach der StVO 1960 auf den Schutz vor Gefahren des Straßenverkehrs abzielt, die eine erhöhte Geschwindigkeit mit sich bringt, werden mit dem Straftatbestand nach dem IG-L im Wesentlichen Ziele des Umweltschutzes verfolgt. Dies zeigt sich auch daran, dass gemäß § 14 Abs. 2a Z 2 IG-L für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie, die gemäß § 49 Abs. 4 Z 5 KFG 1967, gekennzeichnet sind und auf Autobahnen oder Schnellstraßen betrieben werden, sofern darauf gemäß den Bestimmungen des § 14 Abs. 6 IG-L mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam gemacht wird, die Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L nicht gelten. Eine Person, die in einer entsprechend kundgemachten Zone daher sowohl die Geschwindigkeitsbeschränkung des IG-L als auch die sonst für Autobahnen geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h der StVO 1960 übertritt, verwirklicht jeweils den Tatbestand zweier voneinander unabhängigen Übertretungen (vgl. VfGH 16.9.2024, E 2993/2024; VwGH 22.1.2025, Ra 2024/02/0242; 26.3.2025, Ra 2024/07/0227). Nach der höchstgerichtlichen Judikatur unterscheiden sich der Straftatbestand des Paragraph 30, Absatz eins, Ziffer 4, IG-L einerseits und der Straftatbestand des Paragraph 20, Absatz 2, StVO 1960 andererseits in ihren wesentlichen Merkmalen voneinander und verfolgen unterschiedliche Regelungsabsichten. Während der Straftatbestand nach der StVO 1960 auf den Schutz vor Gefahren des Straßenverkehrs abzielt, die eine erhöhte Geschwindigkeit mit sich bringt, werden mit dem Straftatbestand nach dem IG-L im Wesentlichen Ziele des Umweltschutzes verfolgt. Dies zeigt sich auch daran, dass gemäß Paragraph 14, Absatz 2 a, Ziffer 2, IG-L für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie, die gemäß Paragraph 49, Absatz 4, Ziffer 5, KFG 1967, gekennzeichnet sind und auf Autobahnen oder Schnellstraßen betrieben werden, sofern darauf gemäß den Bestimmungen des Paragraph 14, Absatz 6, IG-L mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam gemacht wird, die Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L nicht gelten. Eine Person, die in einer entsprechend kundgemachten Zone daher sowohl die Geschwindigkeitsbeschränkung des IG-L als auch die sonst für Autobahnen geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h der StVO 1960 übertritt, verwirklicht jeweils den Tatbestand zweier voneinander unabhängigen Übertretungen vergleiche VfGH 16.9.2024, E 2993/2024; VwGH 22.1.2025, Ra 2024/02/0242; 26.3.2025, Ra 2024/07/0227).

Weiters stellte der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 29.7.2025, Ra 2015/07/0078, klar, dass sich die Verordnungsermächtigung des § 14 Abs. 1 IG-L 1997 auch auf Elektroautos bezieht. Auf die Fahrzeugart der Elektroautos nimmt auch § 14 IG-L Bezug, zumal im § 14 Abs. 2 IG-L 1997 angeordnet ist, dass insbesondere auf Elektroautos die in diesem Absatz angeführten zeitlichen und räumlichen Beschränkungen nicht anzuwenden sind. Damit hat der Gesetzgeber eine Ausnahme von Elektroautos vom Anwendungsbereich des IG-L lediglich für zeitliche und räumliche Beschränkungen nach § 14 Abs. 1 IG-L 1997 verfügt, nicht aber für die im § 14 Abs. 1 IG-L 1997 als eigene Anordnungskategorie neben den zeitlichen und räumlichen Beschränkungen angeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der Gesetzgeber hat also das Problem der Elektrofahrzeuge nicht etwa übersehen, sondern so geregelt, dass diese Fahrzeuge nur von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Verkehrs, nicht aber von Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgenommen sein sollen. Auch gibt es nach den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zur IG-L-Novelle BGBl. I Nr. 77/2010 (782 Blg. XXIV. GP, 8) keine ex-lege Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Fahrzeuge mit Alternativantrieb. Weiters stellte der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 29.7.2025, Ra 2015/07/0078, klar, dass sich die Verordnungsermächtigung des Paragraph 14, Absatz eins, IG-L 1997 auch auf Elektroautos bezieht. Auf die Fahrzeugart der Elektroautos nimmt auch Paragraph 14, IG-L Bezug, zumal im Paragraph 14, Absatz 2, IG-L 1997 angeordnet ist, dass insbesondere auf Elektroautos die in diesem Absatz angeführten zeitlichen und räumlichen Beschränkungen nicht anzuwenden sind. Damit hat der Gesetzgeber eine Ausnahme von Elektroautos vom Anwendungsbereich des IG-L lediglich für zeitliche und räumliche Beschränkungen nach Paragraph 14, Absatz eins, IG-L 1997 verfügt, nicht aber für die im Paragraph 14, Absatz eins, IG-L 1997 als eigene Anordnungskategorie neben den zeitlichen und räumlichen Beschränkungen angeführten

Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der Gesetzgeber hat also das Problem der Elektrofahrzeuge nicht etwa übersehen, sondern so geregelt, dass diese Fahrzeuge nur von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Verkehrs, nicht aber von Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgenommen sein sollen. Auch gibt es nach den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zur IG-L-Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 77 aus 2010, (782 Blg. römisch 24 . GP, 8) keine ex-lege Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Fahrzeuge mit Alternativantrieb.

Vor diesem Hintergrund ist zu folgern, dass die im § 4 Abs. 1 IG-L Maßnahmenkatalog normierte Geschwindigkeitsbeschränkung auch für Elektroautos gilt. Vor diesem Hintergrund ist zu folgern, dass die im Paragraph 4, Absatz eins, IG-L Maßnahmenkatalog normierte Geschwindigkeitsbeschränkung auch für Elektroautos gilt.

Gleichzeitig wird aus dieser Judikatur und der klaren Gesetzeslage aber auch klargestellt, dass durch die Überschreitung einer Geschwindigkeitsbeschränkung i.S.d. § 14 Abs. 1 IG-L keines der durch das IG-L verfolgten und im § 1 IG-L detailliert konkretisierten öffentlichen Interessen verletzt bzw. beeinträchtigt wird. Gleichzeitig wird aus dieser Judikatur und der klaren Gesetzeslage aber auch klargestellt, dass durch die Überschreitung einer Geschwindigkeitsbeschränkung i.S.d. Paragraph 14, Absatz eins, IG-L keines der durch das IG-L verfolgten und im Paragraph eins, IG-L detailliert konkretisierten öffentlichen Interessen verletzt bzw. beeinträchtigt wird.

Eine Übertretung einer gemäß Geschwindigkeitsbeschränkung i.S.d. § 14 Abs. 1 IG-L stellt daher keinerlei Verletzung des Schutzes und Regelungszwecks dieser Geschwindigkeitsbeschränkung dar, und ist sohin ausschließlich als eine „bloße“ Ordnungswidrigkeit einzustufen. Dieser Umstand ist naturgemäß bei der Strafbemessung auch entsprechend zu berücksichtigen. Eine Übertretung einer gemäß Geschwindigkeitsbeschränkung i.S.d. Paragraph 14, Absatz eins, IG-L stellt daher keinerlei Verletzung des Schutzes und Regelungszwecks dieser Geschwindigkeitsbeschränkung dar, und ist sohin ausschließlich als eine „bloße“ Ordnungswidrigkeit einzustufen. Dieser Umstand ist naturgemäß bei der Strafbemessung auch entsprechend zu berücksichtigen.

Gemäß § 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. Gemäß 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.

Gemäß Abs. 2 leg.cit. 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. Unter Berücksichtigung der Eigenheiten des Verwaltungsstrafrechtes sind die Bestimmungen der §§ 32 bis 35 StGB sinngemäß anzuwenden. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Die persönlichen Verhältnisse und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeiten des Täters sind nur bei der Bemessung der Geldstrafe, nicht aber der Ersatzfreiheitsstrafe maßgeb

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, <http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at