OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at
DVR: 4011090

Geschäftszeichen: **LVwG-500287/4/Kü/TO**

Datum: **Linz, 12. Juli 2017**

**I M N A M E N D E R R E P U B L I K**

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Kühberger über die Beschwerde des G H J, B, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land vom 6. März 2017, GZ: UR96-4051-2017, wegen Übertretung des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L)

zu Recht:

**I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.**

**II. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision unzulässig.**

## E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I.1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land vom 6. März 2017, GZ: UR96-4051-2017, wurde dem Beschwerdeführer (im Folgenden: Bf) angelastet, am 26. Oktober 2016 um 14:50 Uhr in der Gemeinde A, West-Autobahn A1 bei km 159.805 in Fahrtrichtung Salzburg als Lenker des Kraftfahrzeuges mit dem amtlichen Kennzeichen BN die gemäß § 4 Abs. 1 der Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich im Sanierungsgebiet auf der A1 West-Autobahn erlaubte festgelegte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 29 km/h überschritten zu haben. Wegen der dadurch begangenen Übertretung des § 30 IG-L iVm § 4 Abs. 1 der Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, mit der eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung für die Teilstrecke A1 der West-Autobahn angeordnet wird, wurde von der Behörde jedoch von der Verhängung einer Strafe abgesehen und dem Bf unter Hinweis auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens eine Ermahnung gemäß § 45 Abs. 1 Z 4 iVm Abs. 1 letzter Satz Verwaltungsstrafgesetz (VStG) erteilt.

Begründend führt die belangte Behörde aus, dass der Bf die Verwaltungsübertretung in der Vermutung begangen habe, dass sich die Geschwindigkeitsbeschränkung des IG-L nicht an Lenker von Elektroautos richte. Zwar stelle dieser Umstand nach der für die Behörde maßgeblichen Auffassung des Verwaltungsgerichtshofes keinen geeigneten Entlastungsbeweis in Form eines Rechtsirrtums dar, jedoch sei dieser Umstand hinsichtlich des Grades des Verschuldens zu werten. Da der Beschuldigte die Tat unter Umständen begangen habe, die einem Schuldausschließungs- oder Rechtfertigungsgrund nahe kommen, sei die Behörde zur Ansicht gelangt, dass das Verschulden als gering anzusehen sei, sodass mit einer Ermahnung das Auslangen gefunden werden konnte.
Die Ermahnung erschiene geboten, um den Bf von der Begehung strafbarer Handlungen gleicher Art zukünftig abzuhalten.

2. Gegen diesen Bescheid richtet sich die rechtzeitig eingebrachte Beschwerde, in der die Geschwindigkeitsübertretung nicht bestritten wurde und dazu Folgendes (wortwörtlich wiedergegeben) vorgebracht wird (Hervorhebungen wurden nicht übernommen):
„Es wird die Ansicht vertreten, dass die gegenständliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf Basis des Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) eine unsachliche und unverhältnismäßige Beschränkung darstellt, welche nicht nur auf einer inkorrekten Anwendung der gesetzlichen Bestimmung beruht, sondern auch dem Gleichheitssatz widerspricht, nach welchem nicht nur gleiches gleich, sondern bekannterweise auch ungleiches ungleich zu behandeln ist.

Für Ungleichbehandlungen ist eine sachliche Rechtfertigung notwendig, welche in concreto zweifelsfrei und selbst für einen Laien erkennbar gegeben ist. Aus Sicht des Beschwerde-

führers stehen einer entsprechenden Berücksichtigung von Elektrofahrzeugen als Ausnahme keine wesentlichen oder unverhältnismäßigen Gründe entgegen, wie im Folgenden näher ausgeführt werden darf.

Der vorliegende Einspruch wendet sich ausdrücklich sowohl gegen die inkorrekte Anwendung der gesetzlichen Bestimmung(en), als auch gegen die gesetzlichen Bestimmung(en) an sich hinsichtlich ihrer Verfassungskonformität.

Die vorliegende Entscheidung Ra 2015/07/00783 zu ähnlichen Umständen ist dem Beschwerdeführer freilich bekannt, diese bezieht sich jedoch auf einen anderen Sachverhalt. Auch berücksichtigt diese - möglicherweise aufgrund des Vorbringens des dortigen Beschwerdeführers - zahlreiche relevante, im Folgenden vorgebrachte, Aspekte nicht.

Nähere Ausführungen und Begründungen

Der Regelungszweck der VO des Landeshauptmannes von OÖ, LGBl. 101/2008 wird in § 1 wie folgt angegeben:
‚Die durch den Verkehr verursachten Stickstoffdioxidemissionen entlang der A1 West Autobahn [sic!] im Bereich der Städte A, L und E sowie der Marktgemeinden A und St. F sollen verringert und somit die Luftqualität verbessert werden. Diese Verbesserung dient dem dauerhaften Schutz der Gesundheit der Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie dem Schutz der Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen.‘

Die betreffende VO hat offenbar ihre Grundlage in der Verordnungsermächtigung § 14 Abs. 6a IG-L, da dies nicht nur die speziellere Bestimmung darstellt, sondern da in § 5 Abs. 1 der VO explizit auf § 14 Abs. 6c IG-L Bezug genommen wird, welcher wiederum in unmittelbarem Zusammenhang mit § 14 Abs. 6a IG-L steht. Der Abs. 6a normiert wie folgt:
‚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 anteilsmäßig zwischen Bund (Bundesstraßenverwaltung) und dem Land gemäß dem voraussichtlichen Verwendungszweck der Verkehrsbeeinflussungsanlage aufzuteilen.‘

Zum bereits genannten Judikat des VwGH ist anzumerken, dass sich dieses rein auf die Verordnungsermächtigung gemäß § 14 Abs. 1 bezieht, jedoch offenbar außer Acht lässt,

dass die (zumindest im gegenständlichen Fall anzuwendende) speziellere Bestimmung des Abs. 6a ausdrücklich nur zu solchen Verordnungen ermächtigt, die aus den angeführten Gründen notwendig sind.

Die Notwendigkeit einer Verordnung, die sich auch auf Elektrofahrzeuge bezieht, wird ausdrücklich bestritten. Das Gesetz berechtigt gerade nicht dazu, allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erlassen, sondern eben nur jene, die auch notwendig sind, wozu nicht nur die Bestimmung an sich, sondern auch der Zweck des Gesetzes zu berücksichtigen ist. Aus Sicht des Beschwerdeführers liegt daher bereits auf Ebene der Verordnung eine inkorrekte Rechtsanwendung vor.
Im Kontext des Gesetzeszieles und somit der Notwendigkeit wäre darüberhinaus freilich selbst die Bestimmung des § 14 Abs. 1 zu sehen, handelt es sich doch - siehe Überschrift - um Maßnahmen für Kraftfahrzeuge im Rahmen eines Gesetzes, das dem Zweck des Schutzes vor und der Reduktion von Luftschadstoffimmissionen dienen soll.

Geschwindigkeitsbeschränkungen, die daher zumindest für einen klar abgrenzbaren und deutlich quantifizierbaren Teil der hieraus Beschwerten den entsprechenden Zweck gänzlich verfehlen, stellen eine inkorrekte Anwendung dar, es handelt sich zweifellos um nicht notwendige Beschränkungen. Konkret stellt die zugrundeliegende Verordnung zudem rein auf dem Ziel der Reduktion von Stickoxidemissionen ab, wofür Elektrofahrzeuge zweifelsfrei ausscheiden.
Es besteht aus objektiver Sicht zumindest heute kein Grund mehr, anzunehmen, dass Elektrofahrzeuge nicht aus einer entsprechenden Beschränkung ausgenommen werden können und dies nicht zweckmäßig und angemessen wäre:

Die in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zur IG-L-Novelle[1] aus dem Jahr 2010 angeführten sehr allgemein gehaltenen Gründe, nämlich dass keine Ausnahme für Fahrzeuge mit Alternativantrieb vorgesehen sei, da der Anwendungsbereich sehr gering sei, sich dies negativ auf die Verkehrssicherheit auswirke und mit unverhältnismäßig hohem Aufwand und Kosten für die Kontrolle und Beweisführung verbunden sei, sind sieben Jahre nach der Regierungsvorlage zweifellos nicht mehr aktuell:

Veränderung der Umstände gegenüber 2010

Der Fahrzeugbestand[2] an Elektrofahrzeugen inkl. Plug-In-Hybriden[3] lag per 31.12.2016 bereits bei 11.360 Stück (davon 9.073 reine batterieelektrische Elektrofahrzeuge). Dies entspricht einer Zunahme von 3.200 % zwischen 2010 und 2016.
Im Jahr 2016 lag der Anteil an Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen bereits bei 1,54 %. Dies steht einem Wert von lediglich 0,03 % der Neuzulassungen im Jahr 2010 gegenüber, somit liegt also eine Zunahme des Neuzulassungsanteiles von etwa 5.100 % seit 2010 vor[3]. Es kann daher keinesfalls mehr von einem ‚sehr geringen' Anwendungsbereich gesprochen werden, zumal eine weitere massive Zunahme des Anteils von Elektrofahrzeugen zweifellos unmittelbar bevorsteht und dies vom Gesetzgeber auch angestrebt wird.

---

[1] BGBl. I Nr. 77/201 0 (782 Blg. XXIV. GP, 8)
[2] http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-bestand/index.html
[3] Angabe ohne Brennstoffzellenfahrzeuge, da diese im Vergleichsjahr 2010 nicht in der Statistik ausgewiesen wurden. Plug-In-Hybride hingegen hatten im Jahr 2010 noch keine relevante Marktpräsenz (sh. https://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/oesterreich2016_de.pdf)

Verkehrssicherheit

Der Behauptung einer negativen Auswirkung auf die Verkehrssicherheit darf die Existenz einer Vielzahl unterschiedlicher Geschwindigkeitsregelungen für verschiedene Fahrzeugtypen entgegengehalten werden; die sicherheitsmäßige Vertretbarkeit dieser sehr vergleichbaren Unterschiedlichkeiten scheint unbestritten. Auch Argumente der besseren Erkennbarkeit von Unterschieden durch optisch auffallend andersartige Fahrzeugtypen, z.B. LKW vs. PKW, gehen ins Leere: Bei Weitem können unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten in diversen Fällen nicht sofort anhand der Fahrzeugoptik festgestellt werden, etwa bei gewissen PKW-Anhänger-Gespannen. Vor allem aber gibt es auch große Fahrzeuge, für die rein optisch eine Höchstgeschwindigkeit von z.B. 80 km/h zu erwarten wäre, die jedoch aufgrund des niedrigen Gewichtes den normalen Bestimmungen für PKW einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h unterliegen. Die ‚Erwartung' eines Geschwindigkeitsverhaltens ist daher allgemein irrelevant.

Auch rein die technische Ausstattung von Fahrzeugen kann zu unterschiedlichen angemessenen Höchstgeschwindigkeiten führen: So wird ein Lenker eines Fahrzeuges mit wintertauglichen, jedoch minderwertigeren Ganzjahresreifen bei winterlichen Fahrverhältnissen für sich eine völlig andere angemessene Höchstgeschwindigkeit feststellen (und dies durchaus als für alle Verkehrsteilnehmer zu erwartende Maximalgeschwindigkeit sehen), als dies für einen Lenker eines Fahrzeuges mit Allradantrieb und hochwertigen, neuen Winterreifen oder vielleicht Spikes der Fall sein könnte.

Es gibt jedenfalls keine Grundsätze des Gesetzes, die darauf abstellen, dass sich ein Lenker eines Fahrzeuges darauf verlassen könnte, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen welcher Art auch immer auch durch alle anderen Verkehrsteilnehmer einzuhalten sind. Vielmehr hat ein Lenker aus verschiedensten Gründen immer selbst auf die sichere Teilnahme am Verkehr zu achten.

Es scheinen zudem explizit keine konkreten Auswirkungen unterschiedlicher Geschwindigkeitsregelungen wie gegenständlich relevant auf die Verkehrssicherheit bekannt, Hinweise auf Untersuchungen hierzu sind den Gesetzesmaterialien auch nicht zu entnehmen.
Die betreffende Erläuterung zur Regierungsvorlage besitzt in ihrer bereits zitierten Formulierung vielmehr lediglich den Charakter einer beiläufigen generalistisch ablehnenden Formulierung hinsichtlich einer Ausnahme von Elektrofahrzeugen, die sich im Kern offenbar auf die damalige (tatsächlich zutreffende) zahlenmäßige Irrelevanz zu stützen scheint, was wie bereits dargelegt jedoch heute nicht mehr zutreffend ist.

Abseits dessen kann in einer Einordnung der Risken für die Verkehrssicherheit nur von gesetzeskonformem Verhalten der Lenker auszugehen sein. Praktisch betrachtet muss und wird sich ein Fahrzeuglenker jedenfalls aus vielerlei Gründen z.B. vor der Durchführung eines Spurwechsels einer geeigneten Situation versichern. Es sorgen u.a. das Rechtsfahrgebot (§ 7 Abs. 1 StVO) sowie die Regelung zum Sicherheitsabstand (§ 18 Abs. 1 StVO) und z.B. die Verpflichtung zu angepasster Fahrgeschwindigkeit (§ 20 Abs. 1 StVO) jedenfalls bei gesetzeskonformem Verhalten für die notwendige Grundlage sicheren Verkehrs, selbst wenn Elektrofahrzeuge von Beschränkungen wie gegenständlich ausgenommen sind.

Ein Lenker eines Elektrofahrzeuges hätte sich bei dichtem Verkehr, wie auch sonst üblich, jedenfalls der Fließgeschwindigkeit anzupassen und Abstand zu halten. Gerade jedoch anhand des Szenarios von weniger dichtem Verkehr wird die nicht rechtfertigbare Benachteiligung eines Elektrofahrzeuges bzw. dessen Lenker aus der vorliegenden Situation sichtbar.

Selbst jedoch wenn dichter Verkehr als eine sicherheitsmäßig nicht vertretbare Situation gesehen würde - was allerdings ausdrücklich bestritten wird - ist es durchaus möglich, eine Lösung herbeizuführen: Es bestünde ebenso die Möglichkeit, eine reguläre verkehrsdichteabhängige Beschränkung (vgl. Südautobahn im Wiener Raum), somit ohne Verweis auf das IG-L, über die Verkehrsbeeinflussungsanlage kundzumachen, was zur Folge hätte, dass die Beschränkung auch für Elektrofahrzeuge anzuwenden wäre. Zweifellos liegen die wesentlichen technischen Voraussetzungen für ein solches Vorgehen durch die Verkehrsbeeinflussungsanlage bereits vor.

Weiters ist - nochmals eingehend auf Sicherheitsaspekte - auch nicht davon auszugehen, dass eine Ausnahme für Elektrofahrzeuge von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Basis des IG-L einer Vielzahl an Lenkern unbekannt bliebe und daher von einer überraschenden Situation auszugehen wäre. Da Elektrofahrzeuge mittlerweile eine ausreichende Verbreitung aufweisen, ist davon auszugehen, dass sich entsprechendes Wissen nicht nur durch massive mediale Thematisierung umgehend verbreiten würde, sondern weiters auch ein rascher Lerneffekt durch eigene Erfahrungen eintreten würde. Im Zweifel ist abseits dessen auch die Anbringung von informativen Zusatztafeln möglich, was ebenfalls nur geringsten Aufwand bedeuten würde.

Es verbleibt lediglich - mit Verweis auf die bisherigen Ausführungen zu den allgemeinen Verhaltenspflichten ist jedoch zu betonen: wenn überhaupt - die Frage, ob einem Lenker zugemutet werden kann, dass andere Fahrzeuge von einer individuell zutreffenden Beschränkung möglicherweise ausgenommen sein können.

Dies scheint zu bejahen: Praktisch ist ein solcher Umstand bereits vielfach der Fall: Die Situation unterschiedlicher Beschränkungen liegt in vielen Bereichen des Straßenverkehrs vor, etwa durch Fahrstreifen mit verschiedenen Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Mindestgeschwindigkeiten, weiters ergeben sich individuelle Beschränkungen nicht zuletzt auch grundlegend bereits aus den bereits erwähnten Höchstgeschwindigkeiten (§ 58 KDV). Derartige Unterschiede werden daher einem Lenker bereits jetzt zugemutet - dies abseits des Umstandes, dass darüberhinaus für einen Lenker freilich immer jederzeitige Achtsamkeit notwendig ist: Etwa aufgrund möglicher Verkehrsteilnehmer, welche ggfs. Geschwindigkeitsübertretungen begehen oder aufgrund von unerwartet herannahenden Einsatzfahrzeugen.

Schlussendlich würde bei korrekter Anwendung einer auf Basis des IG-L verordneten Geschwindigkeitsbeschränkung (also welche Elektrofahrzeuge nicht umfasst), einfach der Zusatzwortlaut gem. § 14 Abs. 6 IG-L (z.B. ‚IG-L') zur kundgemachten Beschränkung den Umstand für die Verkehrsteilnehmer erkennbar werden lassen, dass Elektrofahrzeuge von der Geschwindigkeitsbeschränkung ausgenommen sind. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß IG-L würde sich somit schlicht auf alle Verbrennungskraftfahrzeuge beziehen, so wie es auch Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverbote für einzelne Fahrzeugtypen (z.B. LKW oder Fahrzeuge mit Anhänger) gibt. Aus derartigen Regelungen

wurde bisher niemals ein Gefahrenpotenzial abgeleitet, das ausreichend Grund dafür gibt, die betreffende Regelung für alle Verkehrsteilnehmer zur Anwendung zu bringen.

Der bereits vorhandene Zusatz ‚IG-L' würde allen Fahrern von Verbrennungskraftfahrzeugen schlicht signalisieren, dass für sie die ausgewiesene Beschränkung gilt, nicht jedoch für elektrische KFZ.
Aus Sicht des Beschwerdeführers scheinen jedenfalls keine objektiven Gründe zur Behauptung einer negativen Auswirkung auf die Verkehrssicherheit vorzuliegen, die über den allgemeinen und hier irrelevanten Umstand eines möglichen Sicherheitsgewinnes durch geringere Geschwindigkeiten hinausgehen, zumal ausreichende gesetzliche Regelungen bestehen, die allen Beteiligten ein entsprechend der Verkehrssicherheit förderliches Verhalten auferlegen. Die Ausnahme von Elektrofahrzeugen wäre aufgrund des vorgeschriebenen Hinweises ‚IG-L' zudem auch für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar und daher keinesfalls unerwartet.

Aufwand

Dem Argument der unverhältnismäßig hohen Kosten und des Aufwandes ist nicht nur die eingetretene deutliche Veränderung der fahrzeugmäßigen Zahlenverhältnisse entgegenzuhalten, sondern auch der Umstand, dass diverse spezifisch auf Elektrofahrzeuge abstellende Regelungen sehr wohl vielerorts mit angemessenem Aufwand bereits praktiziert werden können: So bestehen etwa diverse gemeindeweise Ausnahmen von der Gebührenpflicht für das Parken, Ausnahmen von Fahrverboten[4] oder - besonders verbreitet - Ausnahmen zur Abstellung bzw. zum Laden von Elektrofahrzeugen. Abseits dessen wird eine Umsetzung derartiger Regelungen durch die bereits in Einführung befindlichen Kennzeichen für Elektrofahrzeuge weiter erleichtert.

Nicht zuletzt ist hinsichtlich des Aufwandes zu betonen, dass auch sonstige unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen je Fahrzeugtype (z.B. PKW-Anhänger-Gespann der Fahrzeugklasse B+E, was vermutlich ähnlich selten anzuwenden ist) bereits aktuell angemessen kontrolliert werden können, und hierzu eine Beweisführung offenbar problemlos möglich ist, dies oft auch ohne jegliche Zusatzkennzeichnungen auf den Fahrzeugen.

Gerade die Anlagendokumente (sh. Algorithmen) zur gegenständlichen Verordnung des Landeshauptmannes zeigen weiters auch, dass die Verwaltung früher unlösbar scheinende, komplexe Umstände heute anhand automatisierter Vorgänge einer geeigneten Umsetzung zuführen kann. Auch können allfällige Verwaltungsvorgänge zur Verfolgung von Übertretungen durch geeignete EDV-Umsetzung automatisiert werden[5].

Zusammenfassend scheint zumindest heutzutage kein wesentlicher Umstand mehr vorzuliegen, nach welchem unverhältnismäßiger Aufwand und Kosten für Beweisführung und Kontrolle aus einer Ausnahme für elektrisch betriebene KFZ nachvollziehbar wären.

[4] Nicht zuletzt ist hierzu sogar auch direkt auf die Ausnahme von Fahrverboten in § 14 Abs. 2 Z 5 IG-L zu verweisen.
[5] Es ist freilich anzuführen, dass Gründe rein auf Ebene einer automatisierten Verfolgung von Vergehen Dritter im konkreten Fall keinen angemessenen Grund darstellen können, dass Lenker eines elektrisch betriebenen KFZ hier eine Benachteiligung zu dulden hätten.

Aktuelle Ziele des Gesetzgebers

Allgemein steht die Regelung wie sie aktuell praktiziert wird im deutlichen Konflikt mit dem sonstigen Ziel des Gesetzgebers, Elektromobilität zu fördern und zu forcieren.

Konkret werden Personen benachteiligt bzw. faktisch bestraft, die in der momentan einsetzenden Wachstumsphase elektrischer Fahrzeuge immer noch deutliche Mehrkosten in der Fahrzeugbeschaffung für einen ökologischen Zweck inkaufnehmen.

Gerade eine konsequente Ausnahme von Elektrofahrzeugen von ökologisch bedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen würde die Ziele des Gesetzgebers zur Elektromobilität vielmehr weiter unterstützen und auch Bewusstsein in der Bevölkerung schaffen.

Irrelevanz von Elektromobilität für jegliche Form von Immissionen

Jedenfalls bezieht sich die gegenständliche Verordnung nur auf Stickstoffdioxidemissionen, für welche Elektrofahrzeuge gänzlich ausscheiden.

Zu allfällig behaupteten Feinstaubbelastungen, die wiederholt als Argument bei der Anwendung von Beschränkungen wie gegenständlich auch für emissionsfreie Fahrzeuge eingewandt werden, ist abseits des Umstandes, dass diese gegenständlich aufgrund des Inhaltes der Verordnung irrelevant sind, der guten Ordnung halber darauf zu verweisen, dass selbst diese bei Elektrofahrzeugen in keinem für die Gesamtbelastung relevanten Maß vorliegen.

Selbst Bremsen- und Reifenabrieb fallen bei Elektrofahrzeugen aufgrund der Energierückgewinnung bei Bremsvorgängen (Rekuperation) nur in einem anhand des Gesamtemissionsvolumens zu vernachlässigenden Ausmaß an. Diese reifen- und bremsvorgangsbegründete Feinstaubbelastung weist im Generellen einen irrelevant geringen Anteil an der Gesamtbelastung auf, dies vor allem wenn es um Geschwindigkeitsbeschränkungen geht.

Insbesondere die häufiger behaupteten Verwirbelungseffekte (Aufwirbelung von vorhandenem Feinstaub) scheinen hinsichtlich Geschwindigkeitsbeschränkungen ausdrücklich unbeachtlich: Es ergibt sich kein relevanter Unterschied der Feinstaubaufwirbelung zwischen Geschwindigkeiten von 100 km/h und 130 km/h, da für die Verwirbelungen vor allem der Übergang von laminarer zu turbulenter Strömung relevant ist, was jedoch bereits in niedrigsten Geschwindigkeitsbereichen weit unter 100 km/h erfolgt.

Ein Bericht der OÖ Umweltanwaltschaft des Landes Oberösterreich hält selbst fest, dass die Feinstaubbelastung durch Aufwirbelung mit dem Verkehrsaufkommen korreliert[6], und nicht mit der Fahrgeschwindigkeit. Es wird in diesem weiters ausdrücklich betont[7], dass nur eine Reduktion der Feinstaubbelastung im sogenannten ‚exhaust'-Bereich[8] aus der Geschwindigkeitsbeschränkung möglich ist, nicht jedoch im ‚non-exhaust'-Bereich, welcher der einzige ist, der auch Elektrofahrzeuge betreffen kann.

---

[6] Bericht ‚Tempo 100 auf der A1' der OÖ Umweltanwaltschaft, Pkt. V.3, Seite 11
http://www.ooe-umweltanwaltschaft.at/xbcr/SID-3DCFCFBE-5BC9BOC2/A1WestautobahnTempo100.pdf
[7] ibid., Seite 14
[8] Feinstaub in Verbrennungsmotorabgasen

Die Geschwindigkeitsbeschränkung für Elektrofahrzeuge führt somit selbst nach Ansicht des Amtes der OÖ Landesregierung zu keinerlei Immissionsreduktion, da Elektrofahrzeuge weder Stickoxide, noch relevant Feinstaub emittieren und eine Aufwirbelung von Stäuben nicht geschwindigkeitsabhängig ist.

Schlussfolgerung

Die Verordnung dient in der gegenständlichen Anwendung im Bereich von elektrisch betriebenen Fahrzeugen dort in keiner Form der Reduktion von Emissionen und verfehlt hinsichtlich des mittlerweile hochrelevanten Bereiches der Elektromobilität klar den Gesetzeszweck bzw. schadet diesem sogar, da Elektromobilität grundlos benachteiligt wird.

Weiters werden die Bestimmungen des § 14 Abs. 6a IG-L nicht korrekt umgesetzt, da entgegen dem Gesetzeszweck keine solchen Beschränkungen angeordnet werden, die tatsächlich notwendig sind, sondern solche, die überschießend ausfallen. Die Umsetzbarkeit einer Ausnahme von emissionsfreien Fahrzeugen scheint bei Betrachtung der Umstände in zumutbarem Ausmaß gegeben. Es darf darauf verwiesen werden, dass z.B. auch keine generellen Überholverbote erlassen werden, wenn die Beschränkung eines Überholverbotes auf LKW oder Fahrzeuge mit Anhänger allein der Zweckerreichung dient. Die Rechtslage ist uneindeutig, widerstrebt den allgemeinen Zielsetzungen des Gesetzgebers zur emissionsfreien Mobilität und ist dem Grunde nach in der derzeitigen Form der Anwendung sachlich nicht gerechtfertigt. Die Verordnung verfehlt die Vorgaben des § 14 Abs. 6a IG-L.

Die aktuelle Situation führt zu einer unsachlichen Beschwerung und Benachteiligung von Elektrofahrzeugen bzw. deren Lenkern, aufgrund des nachvollziehbaren und naheliegenden Vorliegens objektiver und sachlicher Unterscheidungs- und Rechtfertigungsgründe liegt ein Verstoß gegen den Gleichheitssatz und somit Verfassungswidrigkeit vor.

Eine generelle Verordnung wird weder von den Formulierungen des IG-L vorgesehen, noch scheint diese notwendig oder auch nur sinnvoll. Es steht einem Fahrzeuglenker zu, nicht durch vermeidbare bzw. willkürliche Beschränkungen beschwert zu werden, sodass Reisezeiten unnötig verlängert werden. Vielmehr steht einem Lenker eines emissionsfreien Fahrzeuges zu, sein Fahrzeug zu den gesetzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeiten zu betreiben, ohne aus unsachlichen Gründen - nämlich auf Grundlage eines Immissionsschutzgesetzes! - bestraft zu werden oder Einschränkungen für den Fahrzeugbetrieb hinzunehmen, die sich aus dem Ziel der Immissionsreduktion begründen.

Weiter an Bedeutung gewinnen diese Aspekte im Kontext einer zuletzt politisch ventilierten Überlegung, bereits ab Überschreitungen von 5 km/h bei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Basis des IG-L eine Führerscheinabnahme durchzuführen.

Es verbleibt darüberhinaus eine negative volkswirtschaftliche Auswirkung aus der derzeitigen Anwendung des IG-L und der zugehörigen Verordnungen: So wird durch die unsachliche Benachteiligung ökologischer, emissionsfreier Fahrzeuge nicht nur die Durchsetzung emissionsfreier Mobilitätskonzepte geschädigt, sondern es erfolgt auch eine nicht vertretbare zeitliche und somit auch wirtschaftliche Belastung und Benachteiligung derjeniger Lenker, die sich bereits für emissionsfreie Mobilität entschieden haben und die Ziele des Gesetzes mehr als die üblichen Verkehrsteilnehmer fördern.

Es ist zudem davon auszugehen, dass eine Ausnahme von Elektrofahrzeugen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Basis des IG-L zu einer schnelleren Erhöhung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge am Gesamtverkehr deutlich beitragen würde[9] und eine entsprechende Umsetzung somit aktiv zu einer Senkung der Immissionen (und somit zur Erreichung der Gesetzesziele) beitragen würde.

Antrag

Auf Grundlage der obigen Ausführungen wird beantragt, die Ermahnung aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen."

3. Die Bezirkshauptmannschaft Linz-Land hat die Beschwerde und den bezughabenden Verwaltungsstrafakt mit Schreiben vom 22. März 2017 dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidungsfindung vorgelegt. Dieses hat gemäß § 2 VwGVG durch den nach der Geschäftsverteilung zuständigen Einzelrichter zu entscheiden.

4. Die Beweisaufnahme erfolgte durch Akteneinsicht. Im Rahmen der Gewährung des Parteiengehörs wurde der Bf auf die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes und auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hingewiesen. In seiner Stellungnahme vom 2. Mai 2017 wiederholte der Bf sein Beschwerdevorbringen.
Von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 44 Abs. 3 VwGVG abgesehen werden, zumal vom Bf in der Beschwerde nur die unrichtige rechtliche Beurteilung eingewendet wurde, hingegen der Sachverhalt unbestritten geblieben ist und vom Bf trotz ordnungsgemäßer Rechtsmittelbelehrung keine mündliche Verhandlung beantragt wurde.

4.1. Folgender Sachverhalt steht fest:

Der Bf hat als Lenker des auf ihn zugelassenen PKW mit dem Kennzeichen BN am 26. Oktober 2016 um 14:50 Uhr in der Gemeinde A auf der A1 West-Autobahn bei km 159.805 in Fahrtrichtung Salzburg die in diesem Bereich mittels Verkehrsbeeinflussungsanlage durch Verkehrszeichen mit dem Zusatzhinweis „IG- L" ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h unter Berücksichtigung der in Betracht kommenden Messtoleranz um 29 km/h überschritten. Die Geschwindigkeitsmessung erfolgte durch ein mobiles Radar - MUVR 6FA 0248. Bei dem vom Bf gelenkten Fahrzeug handelt es sich um ein reines Elektrofahrzeug, welches beim Betrieb keine Luftschadstoffe emittiert.

4.2. Die zum Tatzeitpunkt durch Verkehrsbeeinflussungssystem kundgemachte Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h, die Lenkereigenschaft sowie die mit

[9] vgl. Attraktivierung von Elektrofahrzeugen in den USA durch Nutzung von Carpool-Lanes

dem geeichten Messgerät gemessene Geschwindigkeit wurden vom Bf nicht bestritten und konnten daher in dieser Weise festgestellt werden.

II. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat erwogen:

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes-Luft, (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF. BGBl. I Nr. 77/2010, lauten wie folgt:

„**Maßnahmen**

**Anordnung von Maßnahmen**

**§ 10.** (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 24 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.

(2) Für Zielwerte gemäß Anlage 5b und 5c gilt Abs. 1 sinngemäß.

(3) Bei Erlassen der Verordnung sind die Grundsätze gemäß § 9b zu berücksichtigen.

(4) Führt eine Evaluierung eines Programms gemäß § 9a Abs. 6 zu einer nicht nur unerheblichen Überarbeitung des Programms, sind erforderlichenfalls geänderte Maßnahmen gemäß Abs. 1 mit Verordnung anzuordnen.

[...]

**Maßnahmen für Kraftfahrzeuge**

**§ 14.** (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. 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

[...]

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

[...]

(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 z.B. 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.

(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 anteilsmäßig zwischen Bund (Bundesstraßenverwaltung) und dem Land gemäß dem voraussichtlichen Verwendungszweck der Verkehrsbeeinflussungsanlage aufzuteilen.

(6b) In der Verordnung gemäß Abs. 6a 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.

[...]

**Strafbestimmungen**

§ 30. (1) Sofern die Tat nicht den Tatbestand einer mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlung bildet, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist zu bestrafen
[...]

4. mit Geldstrafe bis zu 2 180 Euro, wer einer gemäß §§ 14 und 16 Abs. 1 Z 4 erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung gemäß § 10 zuwiderhandelt."

Die maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, mit der eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Teilstrecke der A1 West-Autobahn angeordnet wird, LGBl. Nr. 101/2008 idF. LGBl. Nr. 3/2015, lauten wie folgt:

**„§ 2**
**Sanierungsgebiet**

Als Sanierungsgebiet gemäß § 2 Abs. 8 IG-L wird die Teilstrecke der A1 West-Autobahn zwischen der Anschlussstelle Enns-Steyr bei km 154,966 und dem Knoten Haid bei km 175,574 festgelegt.

[...]

## § 4
## Geschwindigkeitsbeschränkung

(1) Im Sanierungsgebiet wird

1. in Fahrtrichtung Wien zwischen km 168,153 im Gemeindegebiet von Linz und km 155,750 im Gemeindegebiet von Enns und
2. in Fahrtrichtung Salzburg zwischen km 155,689 im Gemeindegebiet von Enns und km 167,649 im Gemeindegebiet von Linz

eine Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß den Abs. 2 bis 4 festgesetzt.

(2) Der direkte Immissionsbeitrag der PKW-ähnlichen Kraftfahrzeuge wird auf Grund der Immissionsmesswerte für Stickstoffdioxid, der Prognose der Ausbreitungsbedingungen und der Verkehrszähldaten ermittelt und mit dem Schwellenwert verglichen. Wenn der Schwellenwert (§ 3 Abs. 4) um mindestens 1 µg/m³ überschritten wird, wird für den im Abs. 1 genannten Bereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h angeordnet. Der direkte Immissionsbeitrag ist jede halbe Stunde neu zu berechnen. Wenn der Schwellenwert bei den fortgesetzten Berechnungen um mindestens 1 µg/m³ unterschritten wird, wird die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wieder aufgehoben. Sowohl die Anordnung als auch die Aufhebung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist frühestens nach einer Stunde wieder zu ändern.

(3) Unabhängig vom direkten Immissionsbeitrag der PKW-ähnlichen Kraftfahrzeuge wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h dann angeordnet, wenn bei der im § 3 Abs. 2 genannten Luftmessstelle eine Schadstoffkonzentration für Stickstoffdioxid von 150 µg/m³ überschritten wird. Diese Anordnung wird aufgehoben, wenn dieser Wert um mindestens 1 µg/m³ unterschritten wird, frühestens jedoch nach einer Stunde.

(4) Wenn auf Grund eines technischen Gebrechens die für die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlichen Daten nicht erhoben werden können oder die Berechnung der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung aus sonstigen Gründen für einen Zeitraum von mehr als 48 Stunden nicht durchgeführt werden kann, wird für den im Abs. 1 genannten Bereich für die Dauer dieser Störung eine gleich bleibende Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h angeordnet. Wenn die Anzeigenquerschnitte aus sonstigen Gründen nicht geschaltet werden können, wird für den im Abs. 1 genannten Bereich für die Dauer des Ausfalls der immissionsabhängigen Geschwindigkeitsregelung eine gleich bleibende Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h angeordnet.

(5) Die Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h gemäß Abs. 2 bis 4 gilt nicht, wenn nach der StVO 1960 niedrigere oder gleich hohe Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden.

## § 5
## Kundmachung

(1) Die Geschwindigkeitsbeschränkung nach § 4 ist gemäß § 14 Abs. 6c IG-L mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem kundzumachen.

(2) Sofern die Anzeigenquerschnitte aus den sonstigen Gründen im Sinn des § 4 Abs. 4 zweiter Satz nicht geschaltet werden können, hat die Kundmachung der Geschwindigkeitsbeschränkung abweichend von Abs. 1 durch Straßenverkehrszeichen im Sinn des § 52 StVO 1960 zu erfolgen. Die Standorte dieser Straßenverkehrszeichen entsprechen den Standorten der Anzeigenquerschnitte."

2. Unbestritten ist, dass der Bf die im Sanierungsgebiet auf der A1 West-Autobahn zum Tatzeitpunkt ausgewiesene Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h nicht eingehalten hat, insofern ist ihm die Erfüllung des objektiven Tatbestandes anzulasten.

Eine Auslegung der Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich in dem Sinne, dass Elektrofahrzeuge von der gegenständlichen Geschwindigkeitsbeschränkung im Sanierungsgebiet ausgenommen wären, ergibt sich weder aus dem Wortlaut der gegenständlichen Verordnung noch aus den Bestimmungen des IG-L bzw. aus dessen Gesetzesmaterialien. Die Verordnung ist vielmehr - unabhängig vom verwendeten Fahrzeug - unterschiedslos auf alle Verkehrsteilnehmer anzuwenden.

Diese Auffassung wurde zuletzt auch in der Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes (E 70/2017/10 vom 23. Februar 2017) bestätigt:
*„.... Es ist nicht unsachlich, wenn der Landeshauptmann gestützt auf das Immissionsschutzgesetz-Luft durch Verordnung eine immissionsbedingte einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung erlässt, ohne dabei zwischen einzelnen Fahrzeuggattungen und deren jeweiligem Schadstoffausstoß zu differenzieren (vgl. VfSlg. 19.498/2011).*"

Weiters darf auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. Juli 2015, Ra 2015/07/0078, zur vergleichbaren Rechtslage in Salzburg verwiesen werden, das Folgendes ausführt:
*„Die Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung hat ihre gesetzliche Grundlage in den §§ 10 und 14 des Immissionsschutzgesetzes-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 idgF (IG-L). Nach § 14 Abs. 1 IG-L können für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden. Nach § 2 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 ist ein Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Unter diese Begriffsbestimmung fallen auch Elektroautos. Die Verordnungsermächtigung des § 14 Abs. 1 IG-L bezieht sich somit auch auf diese Fahrzeugart. § 14 Abs. 2 IG-L enthält einen Katalog jener Fahrzeuge, auf die zeitliche und räumliche Beschränkungen nicht anzuwenden sind. Darunter fallen nach Z 5 Fahrzeuge mit monovalentem Methangasantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybridelektrische Fahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen. Dem Gesetzgeber war also das*

*Problem der Elektrofahrzeuge bewusst. Er hat eine Ausnahme für diese Fahrzeugart lediglich für zeitliche und räumliche Beschränkungen nach § 14 Abs. 1 IG-L verfügt, nicht aber für die im § 14 Abs. 1 IG-L 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.*
*In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zur IG-L-Novelle BGBl. I Nr. 77/2010 (782 Blg. XXIV. GP, 8) heißt es dazu:*
*‚In Z 5 wird eine Ausnahme für bestimmte Fahrzeuge mit modernem Alternativantrieb festgelegt. Es gibt keine ex-lege Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Fahrzeuge mit Alternativantrieb, da der Anwendungsbereich sehr gering ist, dies sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken würde und mit unverhältnismäßig Aufwand und Kosten für die Kontrolle und Beweisführung verbunden wäre‘.*
*Vor diesem Hintergrund verbietet sich eine Einschränkung des von seinem Wortlaut her alle Fahrzeuge umfassenden § 3 der Westautobahn-Geschwindigkeitsbeschränkungs-Verordnung dahingehend, dass Elektrofahrzeuge von der Geschwindigkeitsbeschränkung ausgenommen seien.“*

Auch aus der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (Erkenntnis vom 26. September 2011, B165/11) ergibt sich, dass *„selbst wenn Unterschiede im Schadstoffausstoß bestünden, eine Gleichbehandlung im Hinblick auf das erhöhte Sicherheitsrisiko, welches mit unterschiedlichen Tempolimits verbunden wäre, zulässig ist. Außerdem ist davon auszugehen, dass unterschiedliche Tempolimits für Personenkraftwagen (etwa auch für Hybrid-, Erdgas- oder Elektrofahrzeuge) nicht nur den Verkehrsfluss beeinträchtigen und damit die Verkehrssicherheit gefährden, sondern auch zu einem ungleichmäßigen Geschwindigkeitsverlauf führen würden. Dadurch würde die Geschwindigkeitsbeschränkung aber ihren emissionsreduzierenden Effekt wenigstens teilweise verlieren.“*

Im Sinne dieser Judikatur werden daher die vom Bf geäußerten verfassungsrechtlichen Bedenken nicht geteilt, weshalb ein Antrag auf Einleitung eines Verfahrens zur Prüfung und Aufhebung der gegenständlichen Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich nicht in Erwägung zu ziehen war.

Eine Gleichbehandlung verschiedener Antriebsarten erscheint im Sinne der Verkehrssicherheit - zur Vermeidung unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeiten – demnach geboten und ist die Ansicht der belangten Behörde daher nicht zu beanstanden.

3. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt, 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 einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Auch die gegenständliche Verwaltungsübertretung stellt ein Ungehorsamsdelikt dar. Es genügt daher fahrlässige Tatbegehung. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hat der Bf initiativ alles darzulegen, was für seine Entlastung spricht. Dies hat in erster Linie durch ein geeignetes Tatsachenvorbringen und durch Beibringen von Beweismitteln oder die Stellung konkreter Beweisanträge zu geschehen. Bloßes Leugnen oder allgemein gehaltene Behauptungen reichen für die „Glaubhaftmachung" nicht.

Dem Argument des Bf, dass er sich nicht als Adressat der Bestimmungen des IG-L sah, da er um die Emissionseigenschaften seines Elektrofahrzeuges Bescheid wusste, ist nochmals die bereits erwähnte Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entgegenzuhalten. Vielmehr ist aus dem umfassenden rechtlichen Vorbringen des Bf sehr wohl abzuleiten, dass er davon in Kenntnis gewesen ist, dass die auf Grundlage der Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich ausgewiesene 100 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung für sämtliche Kraftfahrzeuge gilt und keine Unterscheidung hinsichtlich der Antriebsart mit sich bringt. Von einem die Schuld ausschließenden Rechtsirrtum des Bf kann sohin bei der gegebenen Sachlage nicht ausgegangen werden. Dem Bf ist zumindest fahrlässiges Verhalten anzulasten, weshalb ihm die Verwaltungsübertretung auch in subjektiver Hinsicht vorwerfbar ist.

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

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

Laut ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes handelt es sich bei der Strafzumessung innerhalb eines gesetzlichen Strafrahmens um eine Ermessensentscheidung, die nach den Kriterien des § 19 VStG vorzunehmen ist. Die maßgebenden Umstände und Erwägungen für diese Ermessensabwägung sind in der Begründung des Bescheides so weit aufzuzeigen, als dies für die Rechtsverfolgung durch die Parteien des Verwaltungsstrafverfahrens und für die Nachprüfbarkeit des Ermessensaktes erforderlich ist. § 19 Abs. 1 VStG enthält somit jene objektiven Kriterien, die Grundlage für jede Strafbemessung sind. Darüber

hinaus normiert Abs. 2 für das ordentliche Verfahren eine Reihe weiterer subjektiver Umstände.

Gemäß § 45 Abs. 1 Z 4 VStG hat die Behörde von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens abzusehen und die Einstellung zu verfügen, wenn die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind. Anstatt die Einstellung zu verfügen, kann die Behörde dem Beschuldigten im Fall der Z 4 unter Hinweis auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens mit Bescheid eine Ermahnung erteilen, wenn dies geboten erscheint, um ihn von der Begehung strafbarer Handlungen gleicher Art abzuhalten.

Von der Erstinstanz wurde im Zuge der Strafbemessung bereits gewürdigt, dass der Bf die Verwaltungsübertretung in der Vermutung begangen habe, dass sich die Geschwindigkeitsbeschränkung des IG-L nicht an Lenker von Elektroautos richtet. Zwar stelle dieser Umstand - wie auch von der belangten Behörde zutreffend erläutert - keinen geeigneten Entlastungsbeweis in Form eines Rechtsirrtums dar, doch ist dieser Umstand hinsichtlich des Grades des Verschuldens zu bewerten. Da die Tat unter Umständen begangen wurde, die einem Schuldausschließungs- oder Rechtfertigungsgrund nahe kommen, hat die belangte Behörde, um den Bf von der Begehung strafbarer Handlungen gleicher Art abzuhalten, eine Ermahnung ausgesprochen. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich kann im Hinblick auf die oben dargestellte Judikatur der Gerichtshöfe öffentlichen Rechts nicht erkennen, dass die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes - wie in § 45 Abs. 1 VStG gefordert - gegenständlich als gering einzuschätzen wäre. Unter diesem Aspekt war daher die Beschwerde abzuweisen und die angefochtene Ermahnung zu bestätigen.

III. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Wie im Erkenntnis durch Zitierung der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes dargestellt, weicht die gegenständliche Entscheidung weder von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

## R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann.

## H i n w e i s

Anträge auf Bewilligung der Verfahrenshilfe zur Abfassung und Einbringung einer außerordentlichen Revision sind unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Kühberger