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

Geschäftszeichen:
LVwG-500360/13/KH

Datum:
Linz, 15. Juni 2018

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Hörzing über die Beschwerde der S S-B, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. H S, M, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land vom 29. August 2017, GZ: UR96-18596-2017, wegen Übertretung des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 5. April 2018

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

II. Die Beschwerdeführerin hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 14 Euro zu leisten.

III. 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 vom 29. August 2017, GZ: UR96-18596-2017, verhängte die Bezirkshauptmannschaft Linz-Land (im Folgenden: belangte Behörde) über S S-B (im Folgenden: Beschwerdeführerin – Bf), vertreten durch Rechtsanwalt Dr. H S, M, eine Verwaltungsstrafe in der Höhe von 70 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 24 Stunden), weil ihr vorgeworfen wurde, als Lenkerin des Kraftfahrzeuges mit dem Kennzeichen am 5. März 2017 um 16:15 Uhr auf der Autobahn A bei km in Fahrtrichtung S, Gemeinde A, die gemäß § 4 der Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich im Sanierungsgebiet auf der A1-Westautobahn erlaubte festgelegte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 22 km/h überschritten zu haben, wobei die in Betracht kommende Messtoleranz bereits zugunsten der Bf abgezogen wurde.

2. Gegen dieses Straferkenntnis erhob die Bf binnen offener Frist Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Darin stellte sie vorab außer Streit, dass sie als Lenkerin des gegenständlichen Fahrzeuges am Tatort zur Tatzeit die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 24 km/h überschritten hatte, ebenso stellte sie die Höhe der verhängten Geldstrafe außer Streit.
Sie machte jedoch insbesondere geltend, dass der Standort der Messstation, mit welcher die der Geschwindigkeitsbeschränkung u.a. zugrunde liegenden Luftmesswerte gemessen werden, völlig ungeeignet sei. Die Messstation liege wesentlich tiefer als die Hauptfahrbahn und diese „tiefe Lage“ bzw. „Einbunkerung“ führe aus meteorologischer und strömungstechnischer Sicht ständig zu wesentlich er- und überhöhten Mess- und Prognosewerten, weshalb die Messwerte aus dieser Messstation nicht repräsentativ seien.
Gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG müssten Grenz- und Richtwerte in Siedlungsgebieten ermittelt werden, wo sich dauernd Menschen aufhalten, was hier nicht der Fall sei. Da Emissionen entlang der Autobahn eine linienförmige Quelle darstellen und die Hintergrundbelastung aufgrund des Fehlens von Siedlungen sehr gering sei, sei kein Luft-100er notwendig.
Die Messstation entspreche weiters nicht den Vorgaben der Messkonzeptverordnung, da nach dieser Verordnung Schadstoffe nicht an Orten und in Bereichen gemessen werden dürften, zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat und in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt.
Offen sei, ob der Wert aus dem höchst komplexen Rechenmodell mit dem tatsächlichen Wert in der Natur und Umwelt überhaupt übereinstimme, wofür jeglicher Nachweis fehle.
Die Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, mit welcher die gegenständliche Geschwindigkeitsbeschränkung verordnet wurde, verfehle darüber hinaus ihre Ziele, da eine spürbare Verminderung der Stickstoffdioxid-Konzentrationen, der Schadstoffe und eine Verbesserung der Luftqualität dadurch nicht erreicht worden sei. Die Reduktionen der Stickstoffdioxid-Konzentration in

der letzten Zeit seien nicht auf die Geschwindigkeitsbeschränkung, sondern auf die neue Generation der Autos zurückzuführen.
Weiters bewirke die Nichtberücksichtigung von LKW hinsichtlich der Verkehrsdichte eine Ungleichbehandlung ebenso wie die Tatsache, dass in Niederösterreich keine derartige Geschwindigkeitsbeschränkung verordnet wurde.
Außerdem sei das Messgerät, mit dem die Stickstoffdioxid-Konzentrationen gemessen werden, nicht geeicht.
Hinsichtlich der Beiziehung von Sachverständigen betreffend die von ihm erstatteten Vorbringen beantragte die Bf die Beiziehung eines Sachverständigen aus Deutschland, da dort keine vergleichbaren Geschwindigkeitsbeschränkungen existieren und deshalb davon auszugehen sei, dass sich ein deutscher Sachverständiger objektiver mit den Beweisthemen befasse.
Abschließend beantragte die Bf, eine mündliche Verhandlung durchzuführen und das angefochtene Straferkenntnis ersatzlos zu beheben.

3. Die belangte Behörde hat die Beschwerde gemeinsam mit dem bezughabenden Verfahrensakt an das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich übermittelt. Dieses entscheidet durch seine nach der Geschäftsverteilung zuständige Einzelrichterin.

II. Aus Sicht des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich steht folgender Sachverhalt fest:

1. Die Bf hat als Lenkerin des Kraftfahrzeuges mit dem Kennzeichen am 5. März 2017 um 16:15 Uhr auf der Autobahn A bei km in Fahrtrichtung S, Gemeinde A, die gemäß § 4 der Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich im Sanierungsgebiet auf der A1 Westautobahn erlaubte festgelegte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 22 km/h überschritten, wobei die in Betracht kommende Messtoleranz bereits abgezogen wurde.

2. Die Messstation, mit welcher die Immissionsmesswerte für Stickstoffdioxid gemessen werden, entspricht hinsichtlich ihres Aufstellortes und ihrer Funktionsweise den diesbezüglichen nationalen Rechtsnormen und der Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa.

III. Beweiswürdigung:

1. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den mit der Beschwerde übermittelten Behördenakt sowie in Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 5. April 2018, bei welcher Rechtsanwalt Dr. H S als Rechtsvertreter der Bf, Dr. H S als deren fachkundiger

Berater, P H als Vertreterin der belangten Behörde sowie Dr. E D als Amtssachverständige anwesend waren.

2. In der mündlichen Verhandlung hatten der Rechtsvertreter der Bf sowie ihr fachkundiger Berater ausreichend Gelegenheit, ihre Vorbringen zu erläutern und Fragen an die anwesende Sachverständige zu stellen bzw. mit ihr die aufgeworfenen Fragen zu erörtern. Das Vorbringen, einen deutschen Sachverständigen aufgrund dessen nach Ansicht der Bf bestehenden erhöhten Objektivität beizuziehen, wurde von der Bf nicht weiter konkretisiert bzw. entbehrt jeglicher fachlichen Grundlage. Die anwesende Amtssachverständige war in keiner Weise als befangen anzusehen und behandelte die aufgeworfenen Beweisthemen objektiv, schlüssig und nachvollziehbar, was im Übrigen auch von dem von der Bf beigezogenen fachkundigen Berater in dieser Form geäußert wurde.

Folglich war dem am Ende der mündlichen Verhandlung vom Rechtsvertreter der Bf gestellten Antrag auf Beiziehung eines nichtamtlichen Sachverständigen zum Beweis dafür, dass die gegenständliche Messstation aufgrund ihres Standortes ständig wesentlich überhöhte Mess- und Prognosewerte liefere, eine Einbeziehung der LKW die Luftgüte zusätzlich verbessern würde und die Geschwindigkeitsbeschränkung keine Verbesserung der Luftgüte bringe, nicht nachzukommen, da die aufgeworfenen Beweisthemen seitens der Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung schlüssig und nachvollziehbar beantwortet wurden. Siehe dazu im Folgenden.

3. Es wurden von der Bf weder ihre Lenkereigenschaft, noch die Schaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung, noch die Korrektheit der Radarmessung, insbesondere auch nicht die Höhe der gemessenen Geschwindigkeit bestritten.

4. Zum Vorbringen der Bf betreffend den ungeeigneten Standort der Messstation, („tiefe Lage“, „Einbunkerung“), insbesondere, dass der vorherige Messstandort meteorologisch günstiger gewesen sei und sich die Überführung der B 309 auf die Messstation auswirke, ist festzuhalten, dass die Höhe der Ansaugung bzw. des Messeinlasses gemäß der Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa zwischen 1,5 und 4 m liegen darf und dass sie bei der gegenständlichen Messstation 4 m über Grund und ca. 2,5 m über dem Straßenniveau liegt, was somit den Vorgaben der Richtlinie entspricht. Die Überführung der B309 liegt jedenfalls weiter als 25 m von der Messstation entfernt, wobei gemäß der Richtlinie 2008/50/EG die Probenahmestellen in verkehrsnahen Zonen mindestens 25 m vom Rand verkehrsreicher Kreuzungen entfernt sein müssen. Die genaue Lage des Standortes der Messstation, welche den vom Bf aufgegriffenen Vorgaben der IG-L-Messkonzeptverordnung 2012 entspricht (Entfernung von Messstationen in verkehrsnahen Zonen mindestens 25 m vom Rand verkehrsreicher Kreuzungen und höchstens 10 m vom

Fahrbahnrand), wird auch durch die dem Behördenakt beiliegenden, der Bf bekannten Fotos bestätigt.
Zum Vorbringen, dass der alte Standort der Messstation meteorologisch günstiger war und beim nunmehrigen Standort überhöhte Messwerte erzielt werden, ist festzuhalten, dass während des parallelen Betriebes der am alten und am neuen Standort situierten Messstationen (Jänner, Februar 2012) am neuen Standort im Vergleich nur geringfügig höhere Werte als am alten Standort gemessen wurden, insgesamt seit dieser Zeit die Messwerte aber auch am neuen Standort zurückgegangen sind.

Im Sinn der Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG ist der Standort der Messstation insofern korrekt gewählt und es ist folglich auch nicht davon auszugehen, dass am Standort überhöhte Messwerte erzielt werden. Über die Behauptung, die „tiefe Lage“ und die Überführung der B309 würden die Messanlage beeinflussen, hinaus brachte die Bf keine substantiierten Argumente vor, welche die schlüssige Stellungnahme der Amtssachverständigen entkräften hätten können. Dass bei einer Situierung der Messanlage an einer anderen Stelle eventuell möglicherweise geringfügig abweichende Messwerte erzielt werden könnten, wurde nie bestritten, ist jedoch im vorliegenden Fall auch nicht von Relevanz, da der Aufstellort der Messanlage wie erwähnt den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG entspricht.

5. Zum Vorbringen des Rechtsvertreters der Bf in der mündlichen Verhandlung, dass seiner Ansicht nach für den gegenständlichen Streckenbereich zu wenig Messstationen vorhanden seien, um ein repräsentatives Messergebnis erzielen zu können, ist festzuhalten, dass in Oberösterreich den Anforderungen der IG-L-Messkonzeptverordnung 2012 (vgl. § 4 Abs. 2 Z. 5 - Messung an mindestens einem verkehrsnahen Belastungsschwerpunkt außerhalb von Ballungsräumen) exakt entsprochen wird. Darüber hinaus brachte die Bf auch keine weiteren substantiierten Argumente vor, welche diese Behauptung untermauern hätten können.

6. Betreffend das Vorbringen der Bf, dass aufgrund der Komplexität des Rechenmodells, das dem Luft-100er zugrunde liegt, ein Nachweis der Übereinstimmung mit dem tatsächlichen Wert unmöglich sei, wurde seitens der Amtssachverständigen festgehalten, dass ein händisches Nachrechnen möglich ist und dabei fast gleich hohe Werte wie beim Rechenmodell erzielt werden. Sie hat diese Nachrechnungen in einem anderen beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich anhängigen Verfahren bereits durchgeführt. Die Bf brachte über das Anzweifeln eines möglichen Nachweises der tatsächlichen Übereinstimmung keine weiteren substantiierten Argumente auf gleicher fachlicher Ebene vor.

7. Betreffend die von der Bf kritisierte Ungleichbehandlung von PKW und LKW in der Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, mit der eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Teilstrecke der A1

Westautobahn angeordnet wird, LGBl. Nr. 101/2008, ist den fachlichen Ausführungen der Amtssachverständigen zu folgen, denen gemäß oberhalb einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h die Emissionen von Stickoxiden stark zunehmen, insbesondere bei Fahrgeschwindigkeiten zwischen 100 und 130 km/h exponentiell ansteigen, und dieser Geschwindigkeitsbereich fast ausschließlich PKW betrifft. Für LKW über 3,5 t bzw. LKW mit Anhänger gilt ohnedies eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, darüber hinaus wurden für LKW bis inklusive Euro 2 ohnedies Fahrverbote in diesem Bereich verhängt. Darüber hinaus stellt eine Fahrgeschwindigkeit von LKW zwischen 80 und 90 km/h im Hinblick auf den Ausstoß von Stickoxiden den optimalen Bereich dar.

Zum Hinweis der Bf auf die unterschiedlichen Regelungen in den Bundesländern (Luft-100er in Oberösterreich, kein Luft-100er in Niederösterreich) und die ihrer Ansicht nach bestehende Ungleichbehandlung der Autofahrer ist auf das IG-L und auf die darin bestehenden Handlungsmöglichkeiten im Sinn von zu verhängenden Maßnahmen zu verweisen, welche als Folge der in Österreich bestehenden verfassungsrechtlich geregelten Kompetenzverteilung von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich sein können.

8. Zum Vorbringen der Bf, dass der Luft-100er die Luftqualität in Oberösterreich nicht spürbar verbessere und dass folglich keine ausreichende sachliche Rechtfertigung für Strafsanktionen besteht, ist festzuhalten, dass aufgrund der rechtlichen und inhaltlichen Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG die Notwendigkeit bestand, im Bereich des Landes Oberösterreich Maßnahmen zu setzen und die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung diesbezüglich das gelindeste Mittel dargestellt hat, insbesondere auch unter Hinweis auf den exponentiellen Anstieg des Ausstoßes von Stickoxiden bei Fahrgeschwindigkeiten zwischen 100 und 130 km/h. Jährliche Evaluierungen, die öffentlich zugänglich sind, bestätigen die Wirksameit der Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere die Reduktion von Stickoxiden.

IV. In rechtlicher Sicht ist Folgendes auszuführen:

1. <u>Rechtsgrundlagen:</u>

Gemäß § 30 Abs. 1 Z 4 IG-L begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geldstrafe bis zu 2.180 Euro zu bestrafen, wer einer gemäß §§ 14 und 16 Abs. 1 Z 4 erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung gemäß § 10 zuwiderhandelt.

Mit Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, LGBl. Nr. 101/2008, wurde eine solche Anordnung (immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Teilstrecke der A1 Westautobahn) erlassen. Die

Kundmachung dieser Anordnung erfolgte - § 14 Abs. 6c IG-L iVm § 5 Abs. 1 dieser Verordnung entsprechend - mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem.

2. Rechtliche Beurteilung:

2.1. Zu den Beschwerdevorbringen der Bf siehe insbesondere die Ausführungen unter Pkt. III - Beweiswürdigung. Dazu ist im Allgemeinen anzumerken, dass die Bf zu allen Beschwerdevorbringen die Einholung von Sachverständigengutachten beantragt hat, wobei sich einige der Vorbringen im Grenzbereich zwischen rechtlicher Beurteilung und der Einordnung als Beweisfragen bewegen. Die eher dem Bereich der rechtlichen Beurteilung zuzuordnenden Vorbringen werden deshalb nachstehend behandelt.

2.2. Zum Vorbringen der Bf, dass der Standort der Messstation die Vorgaben der IG-L-Messkonzeptverordnung 2012 nicht erfüllt, da die Öffentlichkeit keinen Zugang zur Messstation hat und sich dort keine festen Wohnunterkünfte befinden, ist auszuführen, dass sich die von der Bf erwähnte Formulierung in Anlage 2 Standortkriterien I. Allgemeines Z. 2 lit. a) der IG-L-Messkonzeptverordnung 2012 z.B. auf militärische Sperrgebiete oder von der Öffentlichkeit abgeriegelte Gebiete bezieht und davon Schadstoffmessungen im Bereich von Autobahnen nicht umfasst sind.

2.3. Zum Vorbringen der Bf, dass das Gerät, welches die Stickstoffdioxid-Konzentration gemessen hat, die zur Schaltung des 100ers zur Tatzeit geführt hat, nicht geeicht war, ist festzuhalten, dass § 8 Maß- und Eichgesetz (MEG) jene Messgeräte im amtlichen und rechtsgeschäftlichen Verkehr, die der Eichpflicht unterliegen, aufzählt. § 11 leg.cit. zählt jene Messgeräte im Gesundheitswesen und für den Umweltschutz auf, die der Eichpflicht unterliegen. In beiden Bestimmungen sind derartige Geräte zur Messung von Luftschadstoffen wie die gegenständliche Messstation nicht erwähnt. Auch in § 13 leg.cit., welcher Messgeräte im Sicherheitswesen und im Verkehrswesen, die der Eichpflicht unterliegen, aufzählt, sind derartige Geräte nicht erwähnt. Hier werden z.B. Messgeräte zur Bestimmung der Geschwindigkeit erwähnt, wobei der Bf hinsichtlich des Messgerätes, mit dem seine Fahrgeschwindigkeit gemessen wurde, dessen mangelnde Eichung jedoch nicht vorgebracht hat.

2.4. Zum Vorbringen der Bf, dass der Luft-100er in Verbindung mit dem IG-L für Normunterworfene nicht mehr nachvollziehbar sei und insoweit eine Verfassungswidrigkeit aufgrund der Unbestimmtheit der gegenständlichen Norm vorliege, ist auszuführen, dass diese Argumentation der Bf in keiner Weise substantiiert ist und eine Behauptung ohne weiteres Anbieten von Beweismitteln darstellt. Das IG-L ist als taugliche Rechtsgrundlage für die Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, mit der eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Teilstrecke der A1 Westautobahn

angeordnet wird, LGBl. Nr. 101/2008, anzusehen. In der Verordnung wird zu Zwecken der Nachvollziehbarkeit überdies der Algorithmus zur immissionsgesteuerten Geschwindigkeitsbeschränkung dokumentiert – dass dieser fachliches Verständnis erfordert, kann jedoch dem Verordnungsgeber keinesfalls zur Last gelegt werden. Darüber hinaus finden sich keine Anhaltspunkte dafür, dass der Luft-100er in Verbindung mit dem IG-L nicht nachvollziehbar sei. Insofern kann die von der Bf behauptete Verfassungswidrigkeit – gemeint wohl des IG-L – nicht nachvollzogen werden.

2.5. Die Bf hat anfangs der Beschwerde sowohl die von ihr begangene Geschwindigkeitsübertretung am Tatort zur Tatzeit, als auch die Höhe der verhängten Verwaltungsstrafe außer Streit gestellt. Insofern ist festzuhalten, dass der Bf daher die ihr im angefochtenen Straferkenntnis vorgeworfene Verwaltungsübertretung in objektiver Hinsicht anzulasten ist.

2.6. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht 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.

Dazu sei nochmals auf das Geständnis der Bf hinsichtlich der ihr vorgeworfenen Verwaltungsstraftat zu verweisen. Somit ist der Bf die gegenständliche Verwaltungsübertretung auch in subjektiver Hinsicht vorwerfbar.

2.7. Gemäß § 19 Abs. 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat.

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 Verwaltungsstrafrechts 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.

Von der Erstinstanz wurde im Zuge der Strafbemessung festgehalten, dass weder strafmildernde noch straferschwerende Gründe gefunden werden konnten. Auch im Beschwerdeverfahren sind keine Erschwerungs- oder Milderungsgründe hervorgekommen.

Im Hinblick auf den gesetzlichen Strafrahmen, der eine Höchststrafe von 2.180 Euro vorsieht, sowie unter Berücksichtigung der von der belangten Behörde angenommenen Einkommens-, Familien- und Vermögensverhältnisse der Bf, welche von dieser nicht bestritten wurden, scheint daher die von der belangten Behörde verhängte Geldstrafe jedenfalls tat- und schuldangemessen.

2.8. Zu den Verfahrenskosten des Beschwerdeverfahrens ist anzumerken, dass das angefochtene Straferkenntnis zur Gänze bestätigt wurde und daher gemäß § 52 Abs. 2 VwGVG der Verfahrenskostenbeitrag mit 20 % der verhängten Strafe zu bemessen war.

Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

V. 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. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung 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. Im gegenständlichen Fall wurden vor allem Fragen der Beweiswürdigung behandelt bzw. wich das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, insbesondere hatte die Bf die Tat in vollem Umfang eingestanden.

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. Hörzing