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-607456/11/RW

Datum:
Linz, 7. Juli 2025

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. Wagner über die Beschwerde des A__, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck vom 03.04.2025, GZ: BHVB/924170051821/24, wegen einer Übertretung des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 25.06.2025

zu Recht:

I. Der Beschwerde gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck vom 03.04.2025, GZ: BHVB/924170051821/24, wird stattgegeben, das angefochtene Straferkenntnis wird aufgehoben und das wider den Beschwerdeführer eingeleitete Verwaltungsstrafverfahren wird eingestellt.

II. Gemäß § 52 Abs. 9 VwGVG und § 66 Abs. 1 VStG hat der Beschwerdeführer weder einen Kostenbeitrag für das Beschwerdeverfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich noch einen Beitrag zu den Kosten des Verwaltungsstrafverfahrens vor der belangten Behörde zu leisten.

III. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

I.1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck (in der Folge: belangte Behörde) vom 03.04.2025, GZ: BHVB/924170051821/24, wurde dem Beschwerdeführer (in der Folge: Bf) zur Last gelegt, er habe sich am 19.06.2024 um 20:23 Uhr in B__ auf der C-Straße an der B1 an der D-Straße am linken Fahrstreifen in Fahrtrichtung E__ als Lenker des PKW`s mit dem Kennzeichen: aaa (A) nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend verhalten, da festgestellt worden sei, dass es beim Beschleunigungsvorgang durch im Fahrzeug verbaute Einrichtungen (gesteuert) zu übermäßiger Lärmentwicklung (explosionsartige Geräusche) durch Fehlzündungen gekommen sei.

Als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten (§ 102 Abs. 3 KFG 1967) gelte jedoch jedenfalls
1. die Durchführung einer nicht situationsbedingt ausgeführten Anfahrbeschleunigung, Abbremsung oder Schleuderbewegung mit nicht nur kurzfristig auftretendem übermäßigem Schlupf an einem oder mehreren Rädern, insbesondere mit daraus resultierender Geräuschentwicklung,
2. die nicht situationsbedingte Verwendung des Kraftfahrzeuges, bei der nicht jederzeit Kontakt zwischen der Fahrbahnoberfläche und allen Rädern bestehe,
3. Driften oder schnelles Kreisenlassen des Fahrzeuges um die eigene Achse am Stand oder
4. eine Fahrweise, bei der mit Hilfe elektrisch betriebener Hydraulik- oder Pneumatikpumpen die Karosserie an den Vorderrädern sowie jede Radaufhängung einzeln angehoben werde.

Er habe dadurch gegen § 102 Abs. 3 vierter Satz des Kraftfahrgesetzes 1967 – KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 35/2023 iVm § 102 Abs. 3c KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 35/2023, verstoßen.

Der Bf wurde gemäß § 134 Abs. 3 Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 35/2023, zu einer Geldstrafe von 450 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 1 Tag, 15 Stunden) und zu einem Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens in der Höhe von 45 Euro verpflichtet.

I.2. Dagegen erhob der Bf rechtzeitig Beschwerde und bringt in dieser nach Erteilung eines Mängelbehebungsauftrages durch das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vor, dass er am Tattag hinter 2 Motorradfahrern an der Leiner-Kreuzung mit seinem PKW gestanden sei. Als die Ampel grün geworden sei, habe er sein Kfz nur etwas und zwar so wie es erlaubt sei, beschleunigt, wobei die Reifen

nicht durchgedreht hätten. Er hätte die Motorradfahrer, die vor ihm gewesen seien, gefährdet, wenn er schneller beschleunigt hätte, was er nicht getan habe.
Sein Fahrzeug habe einen Allradantrieb 4 Matic und es seien 20-Zoll Felgen am Fahrzeug angebracht, er wisse nicht, wie es bei einem solchen Fahrzeug technisch machbar sei, Reifen durchdrehen zu lassen. Selbst wenn sein Fahrzeug keinen Allradantrieb haben würde, käme es für ihn nicht infrage, dass er die Reifen durchdrehen lasse, denn er würde absichtlich keine 20-Zoll Felgen beschädigen.

Auch die 2 Motorradfahrer seien angehalten worden und er habe mitverfolgen können, wie auch ihnen von der Polizei angekündigt worden sei, dass sie beim nächsten Mal mit einer Anzeige rechnen müssten.

Nach der Anhaltung der beiden Motorräder seien die beiden Polizisten zu ihm gekommen. Er habe diese gefragt, weshalb er angehalten worden sei und diese hätten ihm mitgeteilt, er sei zu schnell und zu laut gewesen. Er habe beides verneint, weil er weder zu schnell gefahren sei, noch zu laut. Er sei für das zu laut sein angezeigt worden, obwohl ihm zuvor auch vorgeworfen worden sei, zu schnell gefahren zu sein. Die Polizisten hätten sich anlässlich der Lenker- und Fahrzeugkontrolle sein Auto nicht angeschaut, wenn sie es angeschaut hätten, wäre ihnen nämlich der Allradantrieb aufgefallen und er wisse nicht, wie das technisch gehen solle, dass man bei einem Allrad betriebenen Fahrzeug die Reifen durchdrehen lassen könne.

Er sei definitiv nicht zu laut gewesen, was das Ergebnis einer Überprüfung seines Fahrzeuges auf der Landesprüfstelle ergeben habe. Auch die Auspuffanlage der beiden Motorräder könne zu laut gewesen sein, wobei sich die beiden Polizisten verhört haben könnten. Abschließend betonte der Bf nochmals, dass er nichts falsch gemacht habe.

I.3. Mit Vorlageschreiben vom 07.05.2025, eingelangt beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich auch am 07.05.2025, legte die belangte Behörde die Beschwerde unter Anschluss des bezughabenden Verwaltungsaktes dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vor, ohne eine Beschwerdevorentscheidung erlassen zu haben. Mit der Aktenvorlage wurde die Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich zur Entscheidungsfindung begründet (Art. 130 Abs. 1 Z 1 iVm Art. 131 Abs. 1 B-VG iVm § 3 VwGVG). Gemäß Art. 135 Abs. 1 erster Satz B-VG iVm § 2 VwGVG entscheidet das Landesverwaltungsgericht durch den nach der Geschäftsverteilung zuständigen Einzelrichter.

I.4. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorliegenden Verwaltungsakt und Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 25.06.2025. An dieser hat nur der Bf teilgenommen. Einer der zwei Polizeibeamten, welche am 19.06.2024 die Lenker-

und Fahrzeugkontrolle durchführten, nämlich Bezirksinspektor F__, wurde als Zeuge einvernommen.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

II.1.1. Der Bf hielt am 19.06.2024, um 20:23 Uhr seinen allradbetriebenen PKW der Marke Mercedes C 43 AMG auf der D-Straße an der B1 am linken Fahrstreifen in Fahrtrichtung E__ an, weil die Ampelsignalanlage auf rot geschaltet war. Als die Ampelsignalanlage auf grün umschaltete, fuhr der Bf los und beim Beschleunigungsvorgang quietschten die Reifen seines Fahrzeuges. Nicht festgestellt werden kann, warum die Reifen beim Losfahren im Zuge des Beschleunigungsvorganges quietschten. Ob der Bf beim Losfahren seinen Mercedes so stark beschleunigt hat, dass die Reifen durchgedreht haben, ist ebenso nicht feststellbar. Feststeht, dass der Bf kein „Burnout-Manöver" vorgenommen hat, darunter versteht man ein Fahrverhalten bei dem die Reifen eines Fahrzeuges im Stand für längere Zeit durchdrehen, sodass ein Gummiabrieb auf der Fahrbahn zurückbleibt.

II.1.2. Nach dem Losfahren von der D-Straße rund 100 Meter weiter in Fahrtrichtung E__, drosselte der Bf abrupt seine Fahrgeschwindigkeit durch Gaswegnahme und dabei kam es zu Fehlzündungen, die sich durch drei explosionsartige Geräusche bemerkbar machten. Der vom Bf gelenkte PKW entsprach am 19.06.2024 um 20:23 Uhr den Erfordernissen der Umwelt und dieser war verkehrs- und betriebssicher. Eine Manipulation am Fahrzeug durch den zusätzlichen im Originalzustand nicht vorhandenen Einbau von Einrichtungen mit denen man bewusst Fehlzündungen steuern kann, steht nicht fest. Der Grund, weshalb es im Zuge der Gaswegnahme zu diesen Fehlzündungen kam, lag darin, dass der Bf im Sportplusmodus fuhr. Der Mercedes C 43 AMG des Bf verfügt über einen Individualmodus, einen Eco-Modus, einen Komfortmodus, einen Sportmodus und einen Sportplusmodus. Der Komfortmodus ist ein Standard-Modus, den man bei normaler Fahrweise einstellt. Im Sportmodus werden die Räder des Fahrzeuges ein bisschen härter und der Sportmodus dient einer etwas sportlicheren Fahrweise. Bei Betätigung des Sportplusmodus öffnen sich auch die Klappen im Bereich der Auspuffanlage.

II.1.3. Vom Losfahren an der D-Straße bis zur Drosselung der Fahrgeschwindigkeit bestand zwischen den Rädern des vom Bf gelenkten Fahrzeuges und der Fahrbahnoberfläche immer ein Kontakt. Eine Fahrweise, bei der mithilfe elektrisch betriebener Hydraulik- oder Pneumatikpumpen die Karosserie an den Vorderrädern des vom Bf gelenkten Fahrzeuges sowie jede Radaufhängung einzeln angehoben worden wäre, legte der Bf nicht an den Tag.

II.2. Diesen Sachverhalt nimmt das Gericht aufgrund nachstehender Beweiswürdigung an:

II.2.1. Der Zeuge Bezirksinspektor F__ legte im Zuge seiner umfassenden Befragung dar, dass das Polizeiauto an der D-Straße langsam an das vom Bf gelenkte Fahrzeug herangerollt ist. Beim Wegbeschleunigen des Bf, als die Ampel auf grün ging, nahm der Zeuge akustisch ein quietschendes Geräusch wahr. Der Zeuge konnte dem Gericht plausibel darlegen, dass sich das quietschende Geräusch eines Motorradreifens anders anhört, als ein quietschender Reifen eines PKW`s. Deshalb war das Gericht davon überzeugt, dass die Reifen des AMG beim Losfahren gequietscht haben.

II.2.2. Mit der für ein rechtsförmiges Verwaltungsstrafverfahren erforderlichen Sicherheit lässt sich jedoch nicht feststellen, dass die Reifen des Mercedes AMG C 43 deshalb beim Losfahren gequietscht haben, weil der Bf sein Fahrzeug beim Losfahren so stark beschleunigte, sodass die Reifen durchdrehten. Der Zeuge F__ konnte visuell nicht wahrnehmen, dass die Reifen des vom Bf gelenkten PKW`s beim Losfahren durchgedreht haben. Der Zeuge ordnete das Quietschgeräusch den beiden Hinterreifen des vom Bf gelenkten PKW`s zu, weil er davon ausging, dass das Fahrzeug des Bf einen Heckantrieb hat. Bestätigen konnte der Zeuge, dass der Bf keinen Burnout vornahm, bei dem die Reifen eines Fahrzeuges für längere Zeit im Stand durchdrehen und ein Gummiabrieb auf der Fahrbahnoberfläche zurückbleibt.

Der Bf hat entschieden in Abrede gestellt, beim Losfahren an der Kreuzung so stark beschleunigt zu haben, dass die Fahrzeugreifen durchdrehten. Nun hat das vom Bf gelenkte Fahrzeug, ein Mercedes C 43 AMG, einen Allradantrieb. Unter einem allradbetriebenen Fahrzeug versteht man, dass die Kraft auf alle vier Räder verteilt wird. Bei objektiv logischer Betrachtung ist es schwer vorstellbar, dass man nur die Hinterräder eines solchen allradbetriebenen Fahrzeuges durchdrehen lassen kann.

Für ein Quietschen der Reifen kommen viele technische Ursachen in Frage und muss dafür nicht zwangsläufig eine zu starke Beschleunigung verantwortlich sein.

Da der Zeuge F__, wie von ihm eingeräumt, aufgrund einer Fehleinschätzung, was den Antrieb des gegenständlichen PKW`s betrifft - dieser ging von einem Heckantrieb und keinem Allradantrieb aus - , das Quietschgeräusch mit den Hinterrädern in Verbindung brachte, reicht dessen grundsätzlich widerspruchsfreie Aussage nicht aus, um mit der erforderlichen Sicherheit feststellen zu können, dass die Hinterräder des Mercedes beim Losfahren wegen eines zu starken Beschleunigungsvorganges durchdrehten und deshalb quietschten. Demzufolge konnte zur Frage, was die Ursache für das Quietschen der Reifen beim Losfahren war, lediglich eine Negativfeststellung getroffen werden.

II.2.3. Überzeugt ist das Gericht davon, dass im Zuge des Drosselns der Fahrgeschwindigkeit 3 Fehlzündungen auftraten, die sich für den glaubwürdigen Zeugen F__ dreimal durch ein explosionsartiges Geräusch bemerkbar machten. Dessen laienhafter Verdacht, dass eine Fahrzeugmanipulation die Ursache für die Fehlzündungen sein könnte, bestätigte sich nicht. Der Bf konnte durch das vom Landesverwaltungsgericht beigeschaffte Prüfgutachten der Landesprüfstelle vom 27.08.2024 nachweisen, dass im gegenständlichen Fahrzeug keine vom Originalzustand abweichenden Einrichtungen verbaut sind, mit denen bewusst eine Fehlzündung erzeugt werden kann. Aufgrund dieses Gutachtens geht das Gericht davon aus, dass das Fahrzeug am Tattag den Erfordernissen der Umwelt entsprach, verkehrs- und betriebssicher war und keine Manipulation durch diverse zusätzliche Einbauten zur Steuerung von Fehlzündungen vorlag.

Zu klären bleibt, weshalb dennoch im Zuge der Drosselung der Fahrgeschwindigkeit, die vom Zeugen explosionsartig wahrgenommenen Fehlzündungen auftraten.

II.2.4. Aufgrund der Aussage des Zeugen F__ eröffnet sich für das Gericht als mögliche Ursache für die vom Zeugen wahrgenommenen Fehlzündungen der Fahrmodus, in dem der Mercedes gefahren wird. Der Bf erklärte dem Gericht diesbezüglich, dass sein Fahrzeug einen Individualmodus, einen Eco-Modus, einen Komfortmodus, einen Sportmodus und einen Sportplusmodus hat. Der Eco-Modus dient nach der Aussage des Bf dazu, dass man Benzin sparend fährt. Der Komfortmodus ist ein Standard-Modus, den man bei normaler Fahrweise einstellt. Im Sportmodus werden die Räder des Fahrzeuges ein bisschen härter und der Sportmodus dient genauso wie der Sportplusmodus, bei dem sich sogar die Klappen der Auspuffanlage öffnen, einer sportlicheren Fahrweise.

Der Bf gab an, dass er im Komfortmodus unterwegs war, als er an der Kreuzung losfuhr. Der Zeuge F__ schilderte, dass er und sein Kollege nach der Lenker- und Fahrzeugkontrolle für eine Weile dem Fahrzeug des Bf nachfuhren und da war dessen Fahrzeug nicht laut. Auch die Lautstärke des Fahrzeuges, als der Bf nach der Lenker- und Fahrzeugkontrolle wegfuhr, war normal. Deshalb kam beim Zeugen die Vermutung auf, dass der Bf nun einen anderen Fahrmodus eingestellt hatte, als zuvor beim Losfahren an der D-Straße.

Für das Gericht ist technisch vorstellbar, dass im Sportplusmodus mit geöffneten Auspuffklappen und bei abrupter Drosselung der Fahrgeschwindigkeit, Fehlzündungen, wie die gegenständlichen, hervorgerufen werden können. Demzufolge geht das Gericht, entgegen der Darstellung des Bf davon aus, dass der Bf nicht im Komfortmodus, sondern im Sportplusmodus gefahren ist und durch die abrupte Drosselung der Fahrgeschwindigkeit, die vom Zeugen wahrgenommenen Fehlzündungen, auftraten.

II.2.5. Zur Tatörtlichkeit vertrat der Bf die Auffassung, sein vom Polizeibeamten F__ beanstandetes Verhalten hätte sich an der G-Straße und nicht an der D-Straße ereignet. Demgegenüber war sich der Zeuge F__ sicher, dass ihm und seinem Kollegen das Fahrzeug des Bf definitiv an der D-Straße aufgefallen ist. Befragt zum Standort an dem die Lenker- und Fahrzeugkontrolle stattfand, kristallisierte sich heraus, dass der Bf und der Zeuge F__ offenbar dieselbe Stelle meinten, aber die Örtlichkeit etwas anders umschrieben.

Insgesamt geht daher das Gericht davon aus, dass sich der Zeuge die Kreuzung auf welcher er auf das Fahrzeug des Bf aufmerksam wurde, richtig gemerkt hat. Daher ist davon auszugehen, dass der Tatort an der D-Straße liegt.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

III.1. Die maßgebliche Bestimmung des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967 in der Fassung BGBl. I Nr. 35/2023, lautet:

„§ 102. Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers

(1) Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht.
(1a) Lenker von Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg oder von Omnibussen haben dafür zu sorgen, dass der Wegstrecken-messer und der Fahrtschreiber auf Fahrten in Betrieb sind und dass im Fahrtschreiber ein geeignetes, ordnungsgemäß ausgefülltes Schaublatt eingelegt ist. Es darf pro Person und pro Einsatzzeit im Sinne des § 16 Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, nur ein Schaublatt im Fahrtschreiber eingelegt sein, in das der Name des Lenkers einzutragen ist. Die Schaublätter, handschriftlichen Aufzeichnungen und die in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vorgesehenen Ausdrucke aus einem digitalen Kontrollgerät des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage, ab 31. Dezember 2024 der vorausgehenden 56 Tage, sowie die Fahrerkarte sind mitzuführen. Fehlen auf der Fahrerkarte einzelne Arbeitstage oder werden für einzelne Arbeitstage keine Schaublätter mitgeführt, so sind für diese Tage entsprechende Bestätigungen des Arbeitgebers, die den Mindestan-forderungen des von der Kommission gemäß Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 2006/22/EG erstellten Formblattes entsprechen müssen, mitzuführen. Die Lenker haben auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht diesen das Schaublatt des Fahrtschreibers oder des Kontrollgerätes gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sowie die mitgeführten Schaublätter, handschriftlichen Aufzeichnungen, die

in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vorgesehenen Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät für Zeiträume, in denen ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät gelenkt worden ist, und die Fahrerkarte sowie allfällige Bestätigungen über lenkfreie Tage auszuhändigen. Hierüber ist dem Lenker eine Bestätigung auszustellen; diese Bestätigung kann auch in elektronischer Form ausgestellt und übermittelt werden. Ist das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, so gelten die Bestimmungen des § 102a. Im Anwendungsbereich des Artikels 465 Abs. 1 lit. b des Abkommens, ABl. Nr. L 149 vom 30.4.2021, bestimmen sich die mitzuführenden Schaublätter, handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke nach den Vorgaben des Anhanges 31 Teil B Abschnitt 4 dieses Abkommens.

(1b) Die Bundespolizei kann Kontrolldaten (Datum, Uhrzeit und Behörde) und personenbezogene Daten (Name und Anschrift des Lenkers, Name und Anschrift des Zulassungsbesitzers/Unternehmens, Kennzeichen des Fahrzeuges, Fahrzeugklasse), die für die Bestätigung gemäß Abs. 1a erforderlich sind, verarbeiten. Wenn im Anschluss an eine gemäß § 102 Abs. 11b durchgeführte Kontrolle eine Kontrolle gemäß § 58a folgt, können die im ersten Satz angeführten Daten von den Prüforganen zur Erstellung des im § 58a Abs. 7 angeführten Prüfberichts verarbeitet werden.

(2) Der Lenker hat den Lenkerplatz in bestimmungsgemäßer Weise einzunehmen. Er hat dafür zu sorgen, daß die Sicht vom Lenkerplatz aus für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreicht und daß die Kennzeichen des von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges und eines mit diesem gezogenen Anhängers vollständig sichtbar sind und nicht durch Verschmutzung, Schneebelag, Beschädigung oder Verformung der Kennzeichentafel unlesbar sind. Er hat dafür zu sorgen, daß während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn es die Witterung sonst erfordert, die hintere oder die gemäß § 49 Abs. 6 seitlich angebrachten Kennzeichentafeln beleuchtet sind; dies gilt jedoch nicht bei stillstehendem Fahrzeug, wenn die Straßenbeleuchtung zum Ablesen des Kennzeichens ausreicht, und bei Einsatzübungsfahrten mit Heeresfahrzeugen (§ 99 Abs. 1). Der Lenker darf Alarmblinkanlagen (§ 19 Abs. 1a) nur einschalten

1. bei stillstehenden Fahrzeugen zur Warnung bei Pannen, zum Schutz ein- oder aussteigender Schüler bei Schülertransporten oder zum Schutz auf- und absitzender Mannschaften bei Mannschaftstransporten,
2. zum Abgeben von optischen Notsignalen zum Schutz der persönlichen Sicherheit des Lenkers eines Platzkraftwagens (Taxi-Fahrzeuges),
3. ansonsten, wenn der Lenker andere durch sein Fahrzeug gefährdet oder andere vor Gefahren warnen will.

(3) Der Lenker muß die Handhabung und Wirksamkeit der Betätigungsvorrichtungen des von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges kennen. Ist er mit ihrer Handhabung und Wirksamkeit noch nicht vertraut, so darf er das Fahrzeug nur mit besonderer Vorsicht lenken. Er muss die Lenkvorrichtung während des Fahrens mit mindestens einer Hand festhalten. Er hat sich im Verkehr der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend zu verhalten. Während des Fahrens ist dem Lenker das Telefonieren ohne Benützung einer Freisprecheinrichtung sowie jegliche andere Verwendung des Mobiltelefons, ausgenommen als Navigationssystem, sofern es im Wageninneren befestigt ist, verboten. Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit und den Stand der Technik durch Verordnung die näheren Vorschriften bezüglich der Anforderungen für Freisprecheinrichtungen festzulegen. Freisprecheinrichtungen müssen den Anforderungen der Produktsicherheitsbestimmungen für Freisprecheinrichtungen entsprechen.

(3a) Sofern durch Verordnung vorgesehen, darf der Lenker bestimmte Fahraufgaben im Fahrzeug vorhandenen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen übertragen, sofern

1. diese Systeme genehmigt sind oder
2. diese Systeme den in der Verordnung festgelegten Anforderungen für Testzwecke entsprechen.

(3b) In allen Fällen gemäß Abs. 3a kann von den Pflichten des Abs. 2 erster Satz und Abs. 3 dritter Satz, erster Fall, abgewichen werden. Der Lenker bleibt aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen. Durch Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist festzulegen,

1. in welchen Verkehrssituationen,
2. auf welchen Arten von Straßen,
3. bis zu welchen Geschwindigkeitsbereichen,
4. bei welchen Fahrzeugen,
5. welchen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen

bestimmte Fahraufgaben übertragen werden können. Im Falle von Testfahrten kann durch Verordnung auch die Ausstellung einer Testbescheinigung durch den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für die Testorganisation vorgesehen werden, wenn im Vorfeld bereits ausreichend Tests virtuell und real mit dem zu testenden System stattgefunden haben.

(3c) Als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten (Abs. 3) gilt jedenfalls

1. die Durchführung einer nicht situationsbedingt ausgeführten Anfahrbeschleunigung, Abbremsung oder Schleuderbewegung mit nicht nur kurzfristig auftretendem übermäßigem Schlupf an einem oder mehreren Rädern, insbesondere mit daraus resultierender Geräuschentwicklung,
2. die nicht situationsbedingte Verwendung des Kraftfahrzeuges, bei der nicht jederzeit Kontakt zwischen der Fahrbahnoberfläche und allen Rädern besteht,
3. Driften oder schnelles Kreisenlassen des Fahrzeugs um die eigene Achse am Stand oder
4. eine Fahrweise, bei der mit Hilfe elektrisch betriebener Hydraulik- oder Pneumatikpumpen die Karosserie an den Vorderrädern sowie jede Radaufhängung einzeln angehoben wird.

Wird ein derartiges Verhalten von Organen der öffentlichen Sicherheit wahrgenommen und kann aufgrund der Gesamtsituation vor Ort angenommen werden, dass dies wiederholt oder fortgesetzt stattfinden wird, sind die Organe der öffentlichen Sicherheit berechtigt, sofort die Unterbrechung der Fahrt anzuordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Vorkehrungen, wie etwa die Abnahme der Fahrzeugschlüssel und der Fahrzeugpapiere, Absperren oder Abstellung des Fahrzeuges, Anlegen von technischen Sperren, Abnahme der Kennzeichentafel und dergleichen, zu unterbinden. Solche Zwangsmaßnahmen sind spätestens nach 72 Stunden aufzuheben.

(4) Der Lenker darf mit dem von ihm gelenkten Kraftfahrzeug und einem mit diesem gezogenen Anhänger nicht ungebührlichen Lärm, ferner nicht mehr Rauch, üblen Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder Treibhausgasemissionen verursachen, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar ist. Beim Anhalten in einem Tunnel ist der Fahrzeugmotor, sofern mit diesem nicht auch andere Maschinen betrieben werden, unverzüglich abzustellen. „Warmlaufenlassen" des Motors stellt jedenfalls eine vermeidbare Luftverunreinigung dar. Weiters stellt das Betreiben von Verbrennungsmotoren zur Ladegutkühlung von klimatisierten Fahrzeugen auf Rast-

stationen und Rastplätzen eine vermeidbare Luftverunreinigung dar, sofern am jeweiligen Standort Strom-Terminals zur Versorgung der klimatisierten Fahrzeuge mit elektrischem Strom in ausreichender Zahl vorhanden und verfügbar sind und die Verwendung des Strom-Terminals fahrzeugseitig möglich ist.
[...]"

III.2. Zur Erfüllung des vorgeworfenen Tatbestands des § 102 Abs. 3 vierter Satz KFG iVm § 102 Abs. 3c KFG:

III.2.1. Die von der belangten Behörde herangezogene Norm des § 102 Abs. 3 vierter Satz KFG iVm Abs. 3c KFG wurde durch die 40. KFG-Novelle (BGBl. I Nr. 62/2022) eingeführt und ist seit dem 14.05.2022 in Kraft. Den Erläuterungen ist hierzu insbesondere folgendes zu entnehmen:

„Der Entwurf der 40. KFG-Novelle enthält folgende Schwerpunkte:
1. Es sollen bestimmte Verhaltensweisen bei der Verwendung von Kraftfahrzeugen, die speziell im Rahmen von Treffen der Tuner-Szene beobachtet werden können, ausdrücklich für unzulässig erklärt werden. Damit soll die Kontrolle und das Einschreiten der Kontrollorgane erleichtert werden.
[…]

Zu Z 2 (§ 102 Abs. 3c)
Es musste auch festgestellt werden, dass im Rahmen von Treffen (teils über mehrere Tage) der Tuner-Szene Verhaltensweisen mit den Fahrzeugen an den Tag gelegt werden, die im normalen Straßenverkehr nichts verloren haben, wie zB die Durchführung von in motorsportähnlicher Art und Weise ausgeführten starken Anfahrbeschleunigungen, abrupten Abbremsungen, Schleuderbewegungen, Driften, oder schnelles Kreisenlassen des Fahrzeugs um die eigene Achse am Stand oder ‚Hopsenlassen' des Fahrzeugs, wenn mit Hilfe elektrisch betriebener Hydraulik- oder Pneumatikpumpen die Karosserie an den Vorderrädern sowie jede Radaufhängung einzeln angehoben wird und der Eindruck eines ‚hopsenden' Fahrzeuges erweckt wird.
Derartiges Verhalten entspricht nicht der Eigenart des Fahrzeuges, wie in § 102 Abs 3 KFG gefordert. Es ist damit auch eine ungebührliche Lärmerregung, zB durch quietschende Reifen, verbunden und es kommt zu verstärktem Gummiabrieb und Rauchentwicklung, was wiederum zu erhöhter Umweltbelastung führt.
Außerdem sind derartige Verhaltensweisen auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit äußerst bedenklich.
Daher erfolgt im neuen Absatz 3c eine demonstrative Aufzählung, was jedenfalls nicht als der ‚Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten' angesehen wird.
[…]"

III.2.2. Nach dem festgestellten Sachverhalt steht fest, dass der Bf kein „Burnout-Manöver" und somit kein Fahrverhalten, bei dem die Reifen eines Fahrzeuges im Stand für längere Zeit durchdrehen, sodass ein Gummiabrieb auf der Fahrbahn zurückbleibt, vorgenommen hat. Fest steht zwar, dass die Reifen des von ihm gelenkten Fahrzeuges beim Losfahren im Zuge des Beschleunigungsvorganges quietschten, die Ursache für das Quietschen bleibt nach den getroffenen Feststellungen aber offen.

Daher lässt sich rechtlich nicht ableiten, dass der Bf am 19.06.2024 beim Losfahren an der D-Straße eine Verhaltensweise an den Tag gelegt hat, die im normalen Straßenverkehr nichts verloren hat. Allein die festgestellte Tatsache, dass beim Losfahren im Zuge des Beschleunigungsvorganges die Reifen quietschten, genügt für eine Erfüllung des objektiven Tatbestandes nicht. Für eine Tatbestandsverwirklichung muss das Auftreten eines nicht nur kurzfristigen, übermäßigen Schlupfs an einem oder mehreren Rädern nachgewiesen sein. Ein solcher ist nach den getroffenen Feststellungen gerade nicht erwiesen.

Da vom Losfahren an der D-Straße bis zur Drosselung der Fahrgeschwindigkeit zwischen den Rädern des vom Bf gelenkten Fahrzeuges und der Fahrbahnoberfläche immer ein Kontakt bestand und die Karosserie an den Vorderrädern des vom Bf gelenkten Fahrzeuges sowie jede Radaufhängung auch nicht einzeln angehoben wurde, wurde auch keine andere durch die Bestimmung des § 102 Abs. 3c KFG 1967 pönalisierte Verhaltensweise gesetzt, sodass zusammenfassend eine Verwirklichung des objektiven Tatbestandes des § 102 Abs. 3 vierter Satz KFG iVm § 102 Abs. 3c KFG 1967 nicht vorliegt.

III.2.3. Auch der Vorwurf der belangten Behörde, es sei durch im Fahrzeug verbaute Einrichtungen gesteuert beim Beschleunigungsvorgang zu einer übermäßigen Lärmentwicklung (explosionsartige Geräusche) durch Fehlzündungen gekommen, bestätigte sich nach dem abgeführten Beweisverfahren nicht. Nach dem Sachverhalt wies das Fahrzeug am 19.06.2024 keine Manipulationen, insbesondere keine vom Originalzustand abweichenden Einrichtungen mit denen man bewusst Fehlzündungen steuern kann, auf.

Zudem traten die Fehlzündungen nicht beim Beschleunigungsvorgang, sondern bei der Drosselung der Fahrgeschwindigkeit auf.

Zu prüfen bleibt, ob die durch die abrupte Drosselung der Fahrgeschwindigkeit im Fahrmodus „Sportplus" ausgelösten Fehlzündungen und die dadurch ausgelösten dreimaligen explosionsartigen Geräusche, welche die belangte Behörde dem Bf als übermäßige Lärmentwicklung vorwirft, das Tatbild des § 102 Abs. 3 vierter Satz KFG 1967 iVm § 102 Abs. 3c KFG 1967 verwirklichen.

Die abrupte Drosselung der Fahrgeschwindigkeit durch Gaswegnahme in einem bestimmten Fahrmodus ist in der Aufzählung des § 102 Abs. 3c KFG 1967 nicht enthalten. Auch wenn die Aufzählung in Abs. 3c leg. cit. eine bloß demonstrative ist, darf dies nicht dazu führen, den Anwendungsbereich über den eigentlichen Telos der Norm zu erweitern. Immerhin ist der zentrale Regelungsgegenstand des KFG die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Kraftfahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, während bspw. die StVO das Verhalten bei der Benützung von Straßen zu Verkehrszwecken zum zentralen Regelungsgegenstand hat (vgl. *Muzak*, Straßenpolizeirecht, in *Hammer/Kolonovits/Muzak/Piska/Strejcek,* Besonderes Verwaltungsrecht, Seite 462; sowie *Piska/Unterberger*, Kraftfahrrecht, in *Hammer/Kolonovits/Muzak/Piska/Strejcek,* Besonderes Verwaltungsrecht, S 485).

Die Wahl eines Fahrmodus, der vor allem speziell für die AMG-Modelle entwickelt wurde, um den sportlichen Charakter des Fahrzeuges zu unterstreichen, hat keinen Einfluss auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges und entspricht gerade dessen Eigenart. Somit begründet daher das Fahrverhalten des Bf und dessen Entscheidung im Sportplusmodus zu fahren, welche zu den Fehlzündungen bei der Drosselung der Fahrgeschwindigkeit durch abrupte Gaswegnahme führte, keine Übertretung des § 102 Abs. 3 vierter Satz KFG iVm 102 Abs. 3c KFG.

III.2.4. Zur Erfüllung des Tatbestands des § 102 Abs. 4 erster Satz KFG:

Nach § 102 Abs. 4 erster Satz 1. Tatbild KFG ist es dem Lenker untersagt, mit dem von ihm gelenkten Fahrzeug ungebührlichen Lärm zu verursachen, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßen Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar ist.
Der Tatvorwurf der „übermäßigen Lärmentwicklung (explosionsartige Geräusche) durch Fehlzündungen" ist – nachdem kein der Eigenart des Fahrzeuges widersprechendes Verhalten vorgeworfen wurde (siehe III.2.3.) – nach Maßgabe dieser Bestimmung zu prüfen.

Die Ursache für die zu übermäßige Lärmentwicklung knüpft die belangte Behörde im Spruch des bekämpften Straferkenntnisses daran an, dass durch im Fahrzeug verbaute Einrichtungen (gesteuert) explosionsartige Geräusche durch Fehlzündungen ausgelöst wurden. Um welche konkreten Einrichtungen es sich handelt, präzisiert der Spruch des Straferkenntnisses nicht. Eine Fahrzeugmanipulation durch zusätzliche vom Originalzustand abweichende Einbauten als Ursache für die Fehlzündungen hat sich - wie bereits zu III.2.3. ausgeführt - nicht bestätigt.

Auch das für die Erfüllung des § 102 Abs. 4 erster Satz 1. Tatbild KFG notwendige Tatbestandselement der "Ungebührlichkeit" des verursachten Lärms findet sich im Spruch des Straferkenntnisses, der die Diktion „zu übermäßiger Lärmentwicklung" enthält, nicht.

III.2.5. Eine Korrektur des Spruches kommt im gegenständlichen Fall nicht in Betracht:

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist eine Präzisierung der rechtlichen Grundlage der Bestrafung (Angabe der verletzten Verwaltungsbestimmung und angewendeten Strafnorm) zulässig, wenn es nicht zu einem Austausch der Tat durch Heranziehung eines anderen als des ursprünglich der Bestrafung zu Grunde gelegten Sachverhalts kommt (vgl. VwGH 17.02.2016, Ra 2016/04/0006; VwGH 08.03.2017, Ra 2016/02/0226).
Eine Befugnis der Verwaltungsgerichte zur Ausdehnung des Gegenstands des Verfahrens über die Sache des Verwaltungsstrafverfahrens im Sinn des § 50 VwGVG hinaus besteht nicht. Zum Beispiel stellt die Ausdehnung des Tatzeitraumes erst im Beschwerdeverfahren vor dem Verwaltungsgericht weiterhin (wie früher im Berufungsverfahren) eine unzulässige Erweiterung des Tatvorwurfs und der Sache des Verfahrens im Sinn des § 50 VwGVG dar (vgl. näher VwGH 05.11.2014, Ra 2014/09/0018). Dies muss gleichermaßen für eine so weitreichende Änderung des Spruchs dahingehend gelten, dass eine Strafbarkeit durch diese erstmalig begründet wird.

„Sache" des Verwaltungsstrafverfahrens ist die dem Beschuldigten innerhalb der Verjährungsfrist zur Last gelegte Tat mit ihren wesentlichen Sachverhaltselementen, unabhängig von ihrer rechtlichen Beurteilung (vgl. VwGH 08.03.2017, Ra 2016/02/0226; 24.02.2014, 2012/17/0462). Zu einer Abänderung des Tatvorwurfs ist das Verwaltungsgericht unabhängig vom Ablauf der Verfolgungsverjährungsfrist und unabhängig davon, ob eine Verfolgung in Bezug auf einen erweiterten Tatvorwurf grundsätzlich noch möglich wäre, nicht befugt, weil dieser erweiterte Tatvorwurf jedenfalls nicht Sache des Beschwerdeverfahrens ist (vgl. instruktiv VwGH 08.03.2017, Ra 2016/02/0226 RN 10).

Mit der Verfolgungshandlung wird das Strafverfahren mit der Beschränkung auf die von der Verfolgungshandlung erfasste strafbare Tat eingeleitet (vgl. etwa Pürgy in N. Raschauer/W. Wessely [Hg], VStG § 32 VStG Rz 4). Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes muss eine Verfolgungshandlung im Sinn der §§ 31 und 32 VStG - etwa eine Aufforderung zur Rechtfertigung - eine bestimmte Verwaltungsübertretung zum Gegenstand haben, was erfordert, dass sie sich auf alle der späteren Bestrafung zugrunde liegenden Sachverhaltselemente beziehen muss (vgl. VwGH 08.03.2017, Ra 2016/02/0226; 28.05.2014, 2012/07/0033, mwN). Damit sind an eine Verfolgungshandlung hinsichtlich der angelasteten Tat die gleichen Anforderungen zu stellen wie an die Tatumschreibung im Spruch des Straferkenntnisses (vgl. VwGH 31.08.2016, 2013/17/0811, unter Hinweis auf das o.g. Erkenntnis vom 18.10.2012; VwGH 21.10.2014, Ra 2014/03/0006).

Im gegenständlichen Fall enthielt die dem Bf zugestellte Strafverfügung dieselbe Textierung wie das angefochtene Straferkenntnis und hat die belangte Behörde damit dem Bf stets ein strafbares Handeln – eine Übertretung des § 102 Abs. 3 vierter Satz KFG iVm § 102 Abs. 3c Z 1 KFG vorgeworfen, welches – wie bereits zuvor detailliert festgehalten wurde – von ihm so nicht begangen wurde. Das Verwaltungsgericht müsste dem Bf erstmal einen anderen Vorwurf machen, nämlich jenen, dass er durch die Aktivierung des Sportplusmodus und die Drosselung der Fahrgeschwindigkeit durch abrupte Gaswegnahme drei explosionsartige Fehlzündungen und somit einen ungebührlichen Lärm erzeugte, wodurch der Tatbestand des § 102 Abs. 4 KFG verletzt wurde.

Die belangte Behörde zitiert zwar in der Begründung des Straferkenntnisses die Aussage des Meldungslegers, des vom Landesverwaltungsgericht einvernommenen Zeugen Bezirksinspektor F__, der die Vermutung äußerte, wonach der Bf vor der Lenker- und Fahrzeugkontrolle in einem anderen Modi als danach gefahren sei.

Die belangte Behörde stellt aber auch in der Begründung des Straferkenntnisses den Konnex, dass die Fahrweise in einem anderen „Modi" verbunden mit der abrupten Gaswegnahme zu den Fehlzündungen und einer ungebührlichen Lärmerzeugung führte, nicht her. Die belangte Behörde hat im Zuge des Ermittlungsverfahrens auch nicht verifiziert, welche unterschiedlichen „Fahrmodi" der Mercedes C 43 AMG hat, sodass sie naturgemäß einen Zusammenhang zwischen dem Fahren im Sportplusmodus und dem Auftreten der Fehlzündungen nicht herstellen konnte. Deshalb konnte die belangte Behörde im Spruch des Straferkenntnisses auch nicht präzisieren, um welche Einrichtungen es sich konkret handelt, welche die Fehlzündungen hervorriefen.

Das Tatbestandselement der „Ungebührlichkeit", um eine Strafbarkeit nach § 102 Abs. 4 KFG begründen zu können, wurde dem Bf bisher auch nicht vorgeworfen. Bereits in der Strafverfügung wird die Diktion einer „zu übermäßiger" und nicht „ungebührlicher Lärmentwicklung" verwendet.

Interessant ist in Zusammenhang mit der mangelnden Präzisierung des Spruches des bekämpften Straferkenntnisses, welcher für die Annahme einer Tatbestandsverwirklichung des § 102 Abs. 4 KFG 1967 nicht ausreicht, die Aussage des Zeugen F__, der dezidiert angab: „Nochmals, für mich war auch die Lautstärke des AMG kein Problem. Der Grund für die Anhaltung war der Beschleunigungsvorgang beim Wegfahren an der D-Straße und dann die abrupte Gaswegnahme sowie die drei Fehlzündungen."

Durch diese Angabe des Zeugen wird klargestellt, dass im Zentrum der Verfolgungshandlung ausschließlich eine Übertretung des § 102 Abs. 3 vierter Satz KFG iVm § 102 Abs. 3c Z 1 KFG stand und nicht eine Übertretung des § 102 Abs. 4 KFG. Auch die wenngleich vermutlich lediglich demonstrativ von der belangten

Behörde im Spruch des Straferkenntnisses in § 102 Abs. 3c KFG angeführten Verhaltensweisen, deuten unmissverständlich darauf hin, dass die belangte Behörde nicht beabsichtigt hat, den Bf wegen einer Übertretung des § 102 Abs. 4 KFG zu verfolgen.

Das Verwaltungsgericht ist insofern nicht berechtigt, den durch den Spruch des behördlichen Straferkenntnisses festgelegten Tatvorwurf erstmalig gesetzgemäß zu fassen und dem Bf erstmalig ein gesetzwidriges Verhalten in Form einer Übertretung des § 102 Abs. 4 erster Satz 1. Tatbild KFG dadurch anzulasten, dass er durch die Aktivierung des Sportplusmodus und die Drosselung der Fahrgeschwindigkeit durch abrupte Gaswegnahme drei explosionsartige Fehlzündungen und somit einen ungebührlichen Lärm erzeugte.

Zusammenfassend käme es somit durch eine solche Korrektur des Spruches durch das Verwaltungsgericht zu einer unzulässigen Auswechslung der Tat. Dies ist dem Verwaltungsgericht jedoch verboten, weil es den Gegenstand der Sache des Verwaltungsstrafverfahrens überschreiten würde. Im Übrigen wäre im Hinblick auf diesen abgeänderten Vorwurf die Verfolgungsverjährungsfrist zum jetzigen Entscheidungszeitpunkt auch jedenfalls abgelaufen.

Im Ergebnis war daher der Beschwerde stattzugeben, das angefochtene Straferkenntnis aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen.

IV. Kostenentscheidung:

Bei diesem Ergebnis war dem Bf gemäß § 52 Abs. 9 VwGVG und § 66 Abs. 1 VStG weder ein Kostenbeitrag für das Beschwerdeverfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich noch ein Beitrag zu den Kosten des Verwaltungsstrafverfahrens vor der belangten Behörde vorzuschreiben.

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 im Erkenntnis ausführlich zitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch 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 diese Entscheidung 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 Eingabegebühr von je 340 Euro zu entrichten, soweit nicht gesetzlich etwas anderes bestimmt ist. 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. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Wagner