



Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Mag. Samm und den Hofrat Dr. Faber sowie die Hofrätin Dr.ⁱⁿ Oswald als Richterin und Richter, unter Mitwirkung der Schriftführerin Mag.^a Janitsch, über die Revision des Dr. W W, vertreten durch die Wetzl Pfeil & Partner Rechtsanwälte GmbH in Steyr, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Tirol vom 13. Mai 2025, Zl. LVwG-2024/40/3018-14, betreffend Entziehung der Lenkberechtigung und begleitende Maßnahme (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel), den **Beschluss** gefasst:

Die Revision wird zurückgewiesen.

Begründung:

- 1 Mit dem angefochtenen Erkenntnis entzog das Landesverwaltungsgericht Tirol, einen Bescheid der belangten Behörde vom 28. Oktober 2024 mit einer Maßgabe bestätigend, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung dem Revisionswerber gemäß § 26 Abs. 3 iVm § 7 Abs. 3 Z 4 FSG die Lenkberechtigung für näher genannte Klassen für die Dauer von drei Monaten ab 10. Juni 2025, erkannte ihm das Recht ab, von einer allenfalls bestehenden ausländischen Lenkberechtigung während der Dauer der Entziehung Gebrauch zu machen, und ordnete die Absolvierung einer Nachschulung an. Weiters sprach das Verwaltungsgericht aus, dass die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig sei.
- 2 Das Verwaltungsgericht stellte fest, der Revisionswerber habe am 23. Mai 2024 um 21:33 Uhr einen dem Kennzeichen nach bestimmten Pkw auf der A12 Inntalautobahn im Gemeindegebiet von K gelenkt und dabei die gemäß der IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBI. Nr. 145/2014, im Sanierungsgebiet erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 51 km/h überschritten, wobei die Messtoleranz bereits zu seinen Gunsten abgezogen worden sei. Die Geschwindigkeitsbeschränkung sei zum Tatzeitpunkt gemäß § 14 Abs. 6 Immissionsschutzgesetz - Luft (IG-L) iVm § 52 StVO 1960 durch Straßenverkehrszeichen ordnungsgemäß kundgemacht gewesen.



- 3 Diese Übertretung sei mit einem technischen Hilfsmittel, nämlich dem Laser-Geschwindigkeitsmessgerät „TruSpeed LTI 20/20“ festgestellt worden. Dieses Gerät sei zum Tatzeitpunkt geeicht gewesen. Die Verwendungsbestimmungen seien vom einschreitenden Polizisten eingehalten worden. Die Geschwindigkeitsmessung sei korrekt durchgeführt worden.
- 4 Mit Straferkenntnis der belangten Behörde vom 26. September 2024 sei über den Revisionswerber (ergänze: wegen dieser Geschwindigkeitsüberschreitung) eine Geldstrafe verhängt worden. Mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichts vom 5. Mai 2025 sei die Beschwerde des Revisionswerbers gegen dieses Straferkenntnis als unbegründet abgewiesen worden.
- 5 Rechtlich führte das Verwaltungsgericht aus, nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sei die Führerscheinbehörde im Fall einer rechtskräftigen Bestrafung wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung jedenfalls in Ansehung des Umstandes, dass der Betreffende die im Strafbescheid genannte Tat begangen habe, gebunden. Eine Bindung hinsichtlich des Ausmaßes der Geschwindigkeitsüberschreitung bestehe hingegen nur, falls diese bereits zum Tatbild der Verwaltungsübertretung zähle. Dies sei bei einer Übertretung gemäß § 30 Abs. 1 Z 4 IG-L iVm § 3 Abs. 1 der IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung nicht der Fall.
- 6 Gegen den Revisionswerber liege infolge des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichts vom 5. Mai 2025 eine rechtskräftige Bestrafung wegen der Geschwindigkeitsüberschreitung vor. Zwar bestehe keine Bindung an deren Ausmaß, es lägen jedoch keine Zweifel an der festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung von 51 km/h vor. Das technische Hilfsmittel iSd § 7 Abs. 3 Z 4 FSG sei zum Tatzeitpunkt geeicht gewesen und es hätten sich im Ermittlungsverfahren keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die Feststellung der Geschwindigkeitsüberschreitung nicht rechtmäßig erfolgt sei.
- 7 Der Revisionswerber habe die Auffassung vertreten, dass der Schutzzweck der Norm nach dem IG-L ein anderer sei als jener nach der StVO 1960. Dem entgegnete das Verwaltungsgericht, dass es hinsichtlich einer entziehungsrelevanten Geschwindigkeitsüberschreitung nicht auf die



Rechtsgrundlage der zugrunde liegenden Geschwindigkeitsbeschränkung ankomme.

- 8 Die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in dem in § 7 Abs. 3 Z 4 FSG genannten Ausmaß, die - wie im vorliegenden Fall - mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt worden sei, führe auch dann zwingend zu einer Entziehung der Lenkberechtigung, wenn Basis der festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkung eine Verordnung nach dem IG-L sei (Hinweis auf VwGH 28.2.2017, Ra 2017/11/0002).
- 9 Angesichts einer Vorentziehung im Zeitraum von 25. Jänner 2024 bis 25. Februar 2024 sei § 26 Abs. 3 vorletzter Satz FSG, der eine Mindestentziehungsdauer von drei Monaten vorsehe, anzuwenden.
- 10 Mit Beschluss vom 25. Juni 2025, E 1654/2025-5, lehnte der Verfassungsgerichtshof die Behandlung der gegen dieses Erkenntnis vom Revisionswerber erhobenen Beschwerde ab und trat die Beschwerde mit Beschluss vom 14. Juli 2025, E 1654/2025-7, dem Verwaltungsgerichtshof zur Entscheidung ab, woraufhin die vorliegende außerordentliche Revision eingebracht wurde.
- 11 Nach Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.
- 12 Nach § 34 Abs. 1 VwGG sind Revisionen, die sich wegen Nichtvorliegens der Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zur Behandlung eignen, ohne weiteres Verfahren mit Beschluss zurückzuweisen.
- 13 Nach § 34 Abs. 1a VwGG ist der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG an den Ausspruch des Verwaltungsgerichtes gemäß § 25a Abs. 1 VwGG nicht gebunden. Die



Zulässigkeit einer außerordentlichen Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG hat der Verwaltungsgerichtshof im Rahmen der dafür in der Revision vorgebrachten Gründe (§ 28 Abs. 3 VwGG) zu überprüfen.

14 In der demnach für die Zulässigkeit der Revision allein maßgeblichen Zulässigkeitsbegründung wird vorgebracht, das vom Verwaltungsgericht bezogene hg. Erkenntnis vom 28. Februar 2017, Ra 2017/11/0002, sei noch vor Inkrafttreten der Ausnahmebestimmung des § 14 Abs. 2a IG-L, nach der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Grund dieses Gesetzes nicht für Elektrofahrzeuge gelten, ergangen. Die ratio legis des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG bestehe nach dieser Entscheidung darin, dass durch erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werde. Durch die Erlassung des § 14 Abs. 2a IG-L nehme der Gesetzgeber jedoch bewusst in Kauf, dass Fahrzeuge mit einer erheblichen Geschwindigkeitsdifferenz von 30 km/h, nämlich Elektrofahrzeuge einerseits und Verbrenner andererseits, auf der Autobahn fahren würden. Daran zeige sich, dass der Gesetzgeber des IG-L nicht die Verkehrssicherheit, sondern ausschließlich die Erreichung der Ziele dieses Gesetzes vor Augen habe. Es fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu dieser Rechtslage.

15 Damit zeigt die Revision eine Rechtsfrage iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht auf:

16 Vorauszuschicken ist, dass in der Revision weder die vom Verwaltungsgericht festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitung noch ihre Feststellung mit einem technischen Hilfsmittel iSd § 7 Abs. 3 Z 4 FSG bestritten wird.

17 Der Verwaltungsgerichtshof hat in dem - sowohl vom Verwaltungsgericht als auch von der Revision bezogenen - Erkenntnis vom 28. Februar 2017, Ra 2017/11/0002, zur bestimmten Tatsache nach § 7 Abs. 3 Z 4 FSG im Hinblick auf eine Übertretung des § 30 Abs. 1 Z 4 IG-L Folgendes ausgeführt:

„Eine - nach § 26 Abs. 3 FSG zwingend mit einer Entziehung der Lenkberechtigung für zwei Wochen verbundene - Übertretung nach § 7 Abs. 3 Z 4 FSG liegt dann vor, wenn die ‚jeweils zulässige‘ Höchstgeschwindigkeit in dem in dieser Bestimmung genannten Ausmaß, also um mehr als 40 km/h im Ortsgebiet bzw. um mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets, überschritten wurde, sofern die Überschreitung mit einem ‚technischen Hilfsmittel‘



(vgl. dazu das hg. Erkenntnis vom 15. Oktober 2015, Zl. Ra 2015/11/0064) festgestellt wurde. Diese Bestimmung differenziert also danach, ob die Geschwindigkeitsüberschreitung im Ortsgebiet oder außerhalb desselben begangen wurde, stellt aber nicht darauf ab, ob es sich bei der ‚jeweils zulässigen‘ Höchstgeschwindigkeit um jene handelt, die an der betreffenden Stelle im Regelfall (§ 20 Abs. 2 StVO 1960) eingehalten werden darf, also 50 km/h im Ortsgebiet, 130 km/h auf Autobahnen und 100 km/h auf den übrigen Freilandstraßen, oder ob von der Behörde eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlassen oder eine höhere Höchstgeschwindigkeit erlaubt wurde. Auch der Rechtsgrund einer allfälligen Geschwindigkeitsbeschränkung ist nach Wortlaut und Systematik von § 7 Abs. 3 Z 4 iVm § 26 Abs. 3 FSG nicht relevant; festzuhalten ist im gegebenen Zusammenhang, dass nach der StVO 1960 allfällige Beschränkungen der ‚sonst‘ (vgl. § 20 Abs. 2 StVO 1960) zulässigen Geschwindigkeiten nicht bloß aus Gründen der Verkehrssicherheit zulässig sind, sondern auch aus anderen wichtigen Gründen, etwa der Hintanhaltung von Belästigungen durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe (vgl. §§ 20 Abs. 2a und 43 Abs. 2 StVO 1960).“

- 18 Nach dem Revisionsvorbringen soll diese Rechtsauffassung infolge der Erlassung des § 14 Abs. 2a Z 2 IG-L mit der Novelle BGBl. I Nr. 73/2018 im vorliegenden Fall nicht mehr maßgeblich sein.
- 19 Gemäß § 14 Abs. 2a Z 2 IG-L sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie, die gemäß § 49 Abs. 4 Z 5 KFG 1967 gekennzeichnet sind und auf Autobahnen oder Schnellstraßen betrieben werden, nicht anzuwenden, sofern darauf gemäß den Bestimmungen des Abs. 6 mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam gemacht wird.
- 20 Aus dieser Novelle schließt die Revision zum einen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L lediglich den Zielen dieses Bundesgesetzes, nicht jedoch der Verkehrssicherheit dienen. Zum anderen habe der Gesetzgeber damit gerade jene Gefahren, die nach dem hg. Erkenntnis Ra 2017/11/0002 einer teleologischen Reduktion der bestimmten Tatsache des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG auf nach der StVO 1960 normierte Geschwindigkeitsbeschränkungen entgegenstünden, nämlich hohe Geschwindigkeitsunterschiede, bewusst in Kauf genommen.





- 21 Zwar hat der Verwaltungsgerichtshof - auch unter Bezugnahme auf die Regelung des § 14 Abs. 2a Z 2 IG-L - ausgeführt, dass sich der Straftatbestand des § 30 Abs. 1 Z 4 IG-L einerseits und der Straftatbestand des § 20 Abs. 2 StVO 1960 andererseits in ihren wesentlichen Merkmalen voneinander unterscheiden und unterschiedliche Regelungsabsichten verfolgen. Während der Straftatbestand nach der StVO 1960 auf den Schutz vor Gefahren des Straßenverkehrs abzielt, die eine erhöhte Geschwindigkeit mit sich bringt, werden mit dem Straftatbestand nach dem IG-L im Wesentlichen Ziele des Umweltschutzes verfolgt (vgl. VwGH 22.1.2025, Ra 2024/02/0242; 26.3.2025, Ra 2024/07/0227).
- 22 Bereits im mehrfach angesprochenen hg. Erkenntnis Ra 2017/11/0002, Rn 20, hat der Verwaltungsgerichtshof aber zu einer vergleichbaren Frage in Zusammenhang mit der Rechtsentwicklung des FSG einerseits und des IG-L andererseits aus dem Umstand, dass ungeachtet der rechtlichen Ausgestaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L der Wortlaut des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG unverändert geblieben ist, den Schluss gezogen, dass der Gesetzgeber unter dem Gesichtspunkt der bestimmten Tatsache des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L nicht anders behandelt wissen wollte als solche nach der StVO 1960.
- 23 Nichts anderes kann für die vorliegende Rechtslage gelten, nach der ungeachtet der Erlassung des § 14 Abs. 2a IG-L mit der Novelle BGBl. I Nr. 73/2018 der Wortlaut des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG unverändert geblieben ist und weiterhin auf die „jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit“ abstellt.
- 24 Entgegen dem Revisionsvorbringen sind auch die im hg. Erkenntnis Ra 2017/11/0002 genannten Überlegungen des Verwaltungsgerichtshofes gegen eine teleologische Reduktion des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG dahingehend, dass nach § 14 IG-L angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen von dieser bestimmten Tatsache nicht mehr erfasst wären, auch nach Inkrafttreten des § 14 Abs. 2a Z 2 IG-L weiterhin maßgeblich. Wie die Revision nämlich selbst einräumt, gelten die nach § 14 IG-L angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen weiterhin für alle nicht von § 14 Abs. 2a Z 2 IG-L erfassten Fahrzeuge. Folglich besteht unter dem Gesichtspunkt der



bestimmten Tatsache des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG hinsichtlich dieser Gruppe von Fahrzeugen nach wie vor ein Geschwindigkeitsunterschied von mehr als 50 km/h zwischen jenen Straßenverkehrsteilnehmern, die sich an die für sie zulässige Höchstgeschwindigkeit halten und jenen, die - wie der Revisionswerber im vorliegenden Fall - diese überschreiten. Ein solcher Geschwindigkeitsunterschied ist aber, wie der Verwaltungsgerichtshof im zitierten Erkenntnis (Rn 18) ausgeführt hat, regelmäßig geeignet, gefährliche Verhältnisse zu begründen.

- 25 In der Revision werden somit keine Rechtsfragen aufgeworfen, denen im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukäme. Die Revision war daher gemäß § 34 Abs. 1 VwGG zurückzuweisen.

W i e n , am 31. März 2026

