

TE Vwgh Erkenntnis 2017/2/28 Ra 2017/11/0002

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 28.02.2017

Index

83 Naturschutz Umweltschutz;
90/01 Straßenverkehrsordnung;
90/02 Führerscheingesetz;

Norm

FSG 1997 §26 Abs3 Z1;
FSG 1997 §26 Abs3;
FSG 1997 §7 Abs1 Z1;
FSG 1997 §7 Abs3 Z4;
IG-L 1997 §30 Abs1 Z4;
StVO 1960 §20 Abs2;
StVO 1960 §20 Abs2a;
StVO 1960 §43 Abs2;

1. StVO 1960 § 20 heute
2. StVO 1960 § 20 gültig ab 24.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
3. StVO 1960 § 20 gültig von 01.07.2005 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
4. StVO 1960 § 20 gültig von 22.07.1998 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
5. StVO 1960 § 20 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
6. StVO 1960 § 20 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
7. StVO 1960 § 20 gültig von 01.10.1988 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 573/1987

1. StVO 1960 § 20 heute
2. StVO 1960 § 20 gültig ab 24.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
3. StVO 1960 § 20 gültig von 01.07.2005 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
4. StVO 1960 § 20 gültig von 22.07.1998 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
5. StVO 1960 § 20 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
6. StVO 1960 § 20 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
7. StVO 1960 § 20 gültig von 01.10.1988 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 573/1987

1. StVO 1960 § 43 heute
2. StVO 1960 § 43 gültig ab 01.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
3. StVO 1960 § 43 gültig von 01.10.2022 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
4. StVO 1960 § 43 gültig von 01.09.2019 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2019

5. StVO 1960 § 43 gültig von 13.07.2018 bis 31.08.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 42/2018
6. StVO 1960 § 43 gültig von 01.01.2014 bis 12.07.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
7. StVO 1960 § 43 gültig von 31.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
8. StVO 1960 § 43 gültig von 31.05.2011 bis 30.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 34/2011
9. StVO 1960 § 43 gültig von 01.07.2005 bis 30.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
10. StVO 1960 § 43 gültig von 25.05.2002 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
11. StVO 1960 § 43 gültig von 01.10.1994 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
12. StVO 1960 § 43 gültig von 31.07.1993 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 522/1993
13. StVO 1960 § 43 gültig von 01.12.1989 bis 30.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 562/1989
14. StVO 1960 § 43 gültig von 01.03.1989 bis 30.11.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
15. StVO 1960 § 43 gültig von 01.06.1987 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 213/1987

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Rigler und die Hofräte Dr. Schick, Dr. Grünstäudl und Mag. Samm sowie die Hofrätin Dr. Pollak als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Mag. Soyer, über die Revision des M M in T, vertreten durch Mag. Manfred Kantner, Rechtsanwalt in 6020 Innsbruck, Maximilianstraße 2, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Tirol vom 29. November 2016, LVwG-2016/40/1932-4, betreffend Entziehung der Lenkberechtigung (belangte Behörde im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht: Bezirkshauptmannschaft Innsbruck), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Begründung

1 Mit einer in Rechtskraft erwachsenen Strafverfügung der belangten Behörde vom 7. Juni 2016 war dem Revisionswerber eine Übertretung des § 30 Abs. 1 Z 4 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) iVm § 3 Abs. 1 der IG-L Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmanns von Tirol, LGBl. Nr. 145/2014, angelastet worden, weil er am 30. April 2016 um 10:39 Uhr an einer näher bestimmten Stelle auf der Inntalautobahn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 52 km/h überschritten habe. 1 Mit einer in Rechtskraft erwachsenen Strafverfügung der belangten Behörde vom 7. Juni 2016 war dem Revisionswerber eine Übertretung des Paragraph 30, Absatz eins, Ziffer 4, Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) in Verbindung mit Paragraph 3, Absatz eins, der IG-L Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung des Landeshauptmanns von Tirol, Landesgesetzblatt Nr. 145 aus 2014,, angelastet worden, weil er am 30. April 2016 um 10:39 Uhr an einer näher bestimmten Stelle auf der Inntalautobahn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 52 km/h überschritten habe.

2 Mit dem nun angefochtenen Erkenntnis des Verwaltungsgerichts wurde dem Revisionswerber - in Bestätigung eines entsprechenden Bescheids der belangten Behörde - gemäß § 26 Abs. 3 Z 1 iVm § 7 Abs. 3 Z 4 FSG die Lenkberechtigung für zwei Wochen entzogen; die ordentliche Revision wurde für nicht zulässig erklärt. 2 Mit dem nun angefochtenen Erkenntnis des Verwaltungsgerichts wurde dem Revisionswerber - in Bestätigung eines entsprechenden Bescheids der belangten Behörde - gemäß Paragraph 26, Absatz 3, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, FSG die Lenkberechtigung für zwei Wochen entzogen; die ordentliche Revision wurde für nicht zulässig erklärt.

3 Begründend führte das Verwaltungsgericht im Wesentlichen Folgendes aus:

4 Die erwähnte Strafverfügung enthalte zwar keine Bindung auch hinsichtlich des Ausmaßes der Geschwindigkeitsüberschreitung, doch bestünden keinerlei Zweifel am festgestellten Ausmaß, zumal die gemessene Geschwindigkeit 161 km/h betragen habe, das technische Hilfsmittel, mit dem gemessen worden sei, geeicht gewesen sei und sich im gesamten Verfahren keine Anhaltspunkte dafür ergeben hätten, dass die mit einem technischen Hilfsmittel erfolgte Feststellung der Geschwindigkeitsüberschreitung nicht rechtmäßig erfolgt wäre.

5 Entgegen dem Vorbringen des Revisionswerbers sei nicht entscheidend, dass Grundlage der Geschwindigkeitsbeschränkung das IG-L gewesen sei, weil das FSG nicht auf die Rechtsgrundlage einer Geschwindigkeitsbeschränkung abstelle. Ein Verstoß gegen § 7 Abs. 3 Z 4 FSG, also eine Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h, die mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt wurde, liege daher vor, was gemäß § 26 Abs. 3 Z 1 FSG

zwingend zu einer Entziehung der Lenkberechtigung im Ausmaß von zwei Wochen zu führen habe. 5 Entgegen dem Vorbringen des Revisionswerbers sei nicht entscheidend, dass Grundlage der Geschwindigkeitsbeschränkung das IG-L gewesen sei, weil das FSG nicht auf die Rechtsgrundlage einer Geschwindigkeitsbeschränkung abstelle. Ein Verstoß gegen Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, FSG, also eine Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h, die mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt wurde, liege daher vor, was gemäß Paragraph 26, Absatz 3, Ziffer eins, FSG zwingend zu einer Entziehung der Lenkberechtigung im Ausmaß von zwei Wochen zu führen habe.

6 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vom Verwaltungsgericht gemeinsam mit den Verfahrensakten vorgelegte außerordentliche Revision.

7 Die Revision ist zur Klarstellung der Rechtslage hinsichtlich der fährerscheinrechtlichen Konsequenzen einer Überschreitung einer auf dem IG-L basierenden Geschwindigkeitsbeschränkung zulässig; sie ist aber nicht begründet.

8 Im Revisionsverfahren ist das festgestellte Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung - um mehr als 50 km/h - nicht strittig.

9 Die Revision macht vielmehr geltend, Schutzzweck des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG sei die Verhinderung eines durch überhöhte Geschwindigkeit bedingten Gefahrenpotenzials. Die im konkreten Fall festgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h fuße jedoch auf den Bestimmungen des IG-L, das vor schädlichen und unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen schützen, Immissionen vorsorglich verringern und die Bewahrung der bestmöglichen Luftqualität bewirken solle. Wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem IG-L nicht erlassen worden, hätte der Revisionswerber eine Geschwindigkeit in Höhe von 130 km/h einhalten dürfen und wäre ihm damit nicht eine Geschwindigkeitsüberschreitung im Ausmaß von mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets anzulasten gewesen. Das Gefährdungspotenzial der von ihm eingehaltenen Geschwindigkeit sei demnach nicht so hoch gewesen, um dadurch Verkehrsunsicherheit zu begründen. 9 Die Revision macht vielmehr geltend, Schutzzweck des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, FSG sei die Verhinderung eines durch überhöhte Geschwindigkeit bedingten Gefahrenpotenzials. Die im konkreten Fall festgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h fuße jedoch auf den Bestimmungen des IG-L, das vor schädlichen und unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen schützen, Immissionen vorsorglich verringern und die Bewahrung der bestmöglichen Luftqualität bewirken solle. Wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem IG-L nicht erlassen worden, hätte der Revisionswerber eine Geschwindigkeit in Höhe von 130 km/h einhalten dürfen und wäre ihm damit nicht eine Geschwindigkeitsüberschreitung im Ausmaß von mehr als 50 km/h außerhalb des Ortsgebiets anzulasten gewesen. Das Gefährdungspotenzial der von ihm eingehaltenen Geschwindigkeit sei demnach nicht so hoch gewesen, um dadurch Verkehrsunsicherheit zu begründen.

10 Dieses Vorbringen ist nicht zielführend.

11 Die maßgebenden Bestimmungen des FSG lauten:

"Verkehrszuverlässigkeit

§ 7. (1) Als verkehrszuverlässig gilt eine Person, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Abs. 3) und ihrer Wertung (Abs. 4) angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen Paragraph 7, (1) Als verkehrszuverlässig gilt eine Person, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Absatz 3,) und ihrer Wertung (Absatz 4,) angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen

1. die Verkehrssicherheit insbesondere durch

rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder durch Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird, oder

...

1. (3) Absatz 3, Als bestimmte Tatsache im Sinn des Abs. 1 hat insbesondere zu gelten, wenn jemand Als bestimmte Tatsache im Sinn des Absatz eins, hat insbesondere zu gelten, wenn jemand:

...

4. die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im

Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h überschritten hat und diese Überschreitung mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt wurde;

...

1. (4) Absatz 4, Für die Wertung der in Abs. 1 genannten und in Abs. 3 beispielsweise angeführten Tatsachen sind deren Verwerflichkeit, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend, wobei bei den in Abs. 3 Z 14 und 15 genannten bestimmten Tatsachen die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit nicht zu berücksichtigen ist. Für die Wertung der in Absatz eins, genannten und in Absatz 3, beispielsweise angeführten Tatsachen sind deren Verwerflichkeit, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend, wobei bei den in Absatz 3, Ziffer 14, und 15 genannten bestimmten Tatsachen die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit nicht zu berücksichtigen ist.

...

Entziehung, Einschränkung und Erlöschen der Lenkberechtigung

Allgemeines

§ 24. (1) Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (§ 3 Abs. 1 Z 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, ist von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit Paragraph 24, (1) Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, bis 4) nicht mehr gegeben sind, ist von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit

1. die Lenkberechtigung zu entziehen oder

...

Dauer der Entziehung

§ 25. (1) Bei der Entziehung ist auch auszusprechen, für welchen Zeitraum die Lenkberechtigung entzogen wird. Dieser ist auf Grund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens festzusetzen. Endet die Gültigkeit der Lenkberechtigung vor dem Ende der von der Behörde prognostizierten Entziehungsdauer, so hat die Behörde auch auszusprechen, für welche Zeit nach Ablauf der Gültigkeit der Lenkberechtigung keine neue Lenkberechtigung erteilt werden darf. Paragraph 25, (1) Bei der Entziehung ist auch auszusprechen, für welchen Zeitraum die Lenkberechtigung entzogen wird. Dieser ist auf Grund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens festzusetzen. Endet die Gültigkeit der Lenkberechtigung vor dem Ende der von der Behörde prognostizierten Entziehungsdauer, so hat die Behörde auch auszusprechen, für welche Zeit nach Ablauf der Gültigkeit der Lenkberechtigung keine neue Lenkberechtigung erteilt werden darf.

...

Sonderfälle der Entziehung

§ 26. ... Paragraph 26, ...

(3) Im Falle der erstmaligen Begehung einer in § 7 Abs. 3 Z 4 genannten Übertretung - sofern die Übertretung nicht geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen oder nicht mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern begangen wurde (§ 7 Abs. 3 Z 3) oder auch eine Übertretung gemäß Abs. 1 oder 2 vorliegt - hat die Entziehungsdauer

1. zwei Wochen,
2. wenn die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um

mehr als 70 km/h überschritten worden ist, sechs Wochen,

3. wenn die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im

Ortsgebiet um mehr als 80 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 90 km/h überschritten worden ist, drei Monate

zu betragen. Bei wiederholter Begehung einer derartigen Übertretung innerhalb von zwei Jahren hat die Entziehungsdauer, sofern in keinem Fall eine Qualifizierung im Sinne der Z 2 oder 3 gegeben ist sechs Wochen, sonst mindestens sechs Monate zu betragen. Eine nach Ablauf von zwei Jahren seit der letzten Übertretung begangene derartige Übertretung gilt als erstmalig begangen. zu betragen. Bei wiederholter Begehung einer derartigen Übertretung innerhalb von zwei Jahren hat die Entziehungsdauer, sofern in keinem Fall eine Qualifizierung im Sinne der Ziffer 2, oder 3 gegeben ist sechs Wochen, sonst mindestens sechs Monate zu betragen. Eine nach Ablauf von zwei Jahren seit der letzten Übertretung begangene derartige Übertretung gilt als erstmalig begangen.

..."

12 Gemäß § 1 des Immissionsschutzgesetzes-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010 (IG-L), sind Ziele dieses Gesetzes: 12 Gemäß Paragraph eins, des Immissionsschutzgesetzes-Luft, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 115 aus 1997, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 77 aus 2010, (IG-L), sind Ziele dieses Gesetzes:

"1. der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des

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

2. die vorsorgliche Verringerung der Immission von

Luftschadstoffen und

3. die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung

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

13 Zur Erreichung dieser Ziele wird vom IG-L ein Instrumentarium insbesondere zur vorsorglichen Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und für gebietsbezogene Maßnahmen zur Verringerung der durch den Menschen beeinflussten Immission und der Immission von Luftschadstoffen geschaffen (§ 1 Abs. 2 IG-L). Dieses Instrumentarium umfasst auch die Festlegung von - mit Verordnung anzuordnenden (§ 10 IG-L) - Geschwindigkeitsbeschränkungen (§ 14 IG-L). 13 Zur Erreichung dieser Ziele wird vom IG-L ein Instrumentarium insbesondere zur vorsorglichen Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und für gebietsbezogene Maßnahmen zur Verringerung der durch den Menschen beeinflussten Immission und der Immission von Luftschadstoffen geschaffen (Paragraph eins, Absatz 2, IG-L). Dieses Instrumentarium umfasst auch die Festlegung von - mit Verordnung anzuordnenden (Paragraph 10, IG-L) - Geschwindigkeitsbeschränkungen (Paragraph 14, IG-L).

14 Im Revisionsverfahren ist nicht strittig, dass auf dieser Basis am angegebenen Ort zur genannten Zeit (vgl. Rz 1) eine Geschwindigkeitsbeschränkung (höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h) angeordnet war. 14 Im Revisionsverfahren ist nicht strittig, dass auf dieser Basis am angegebenen Ort zur genannten Zeit vergleiche , Rz 1) eine Geschwindigkeitsbeschränkung (höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h) angeordnet war.

15 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).

15 Eine - nach Paragraph 26, Absatz 3, FSG zwingend mit einer Entziehung der Lenkberechtigung für zwei Wochen verbundene - Übertretung nach Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 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" vergleiche , 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 (Paragraph 20, Absatz 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 Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, in Verbindung mit Paragraph 26, Absatz 3, FSG nicht relevant; festzuhalten ist im gegebenen Zusammenhang, dass nach der StVO 1960 allfällige Beschränkungen der "sonst" vergleiche , Paragraph 20, Absatz 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 vergleiche , Paragraphen 20, Absatz 2 a, und 43 Absatz 2, StVO 1960).

16 Für eine - der Sache nach vom Revisionswerber ins Spiel gebrachte - teleologische Reduktion des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG auf jene Fälle von Geschwindigkeitsbeschränkungen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit festgesetzt wurden, gibt es keine überzeugende Begründung: 16 Für eine - der Sache nach vom Revisionswerber ins Spiel gebrachte - teleologische Reduktion des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, FSG auf jene Fälle von Geschwindigkeitsbeschränkungen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit festgesetzt wurden, gibt es keine überzeugende Begründung:

17 Die teleologische Reduktion verschafft der ratio legis gegen einen überschießend weiten Gesetzeswortlaut Durchsetzung und setzt stets den Nachweis voraus, dass eine umschreibbare Fallgruppe von den Grundwertungen und Zwecken des Gesetzes entgegen seinem Wortlaut gar nicht getroffen wird, sich vielmehr von den eigentlich gemeinten Gruppen soweit unterscheidet, dass die Gleichbehandlung sachlich ungerechtfertigt und willkürlich wäre (vgl. nur etwa das hg. Erkenntnis vom 15. September 2016, Ro 2014/15/0034, mwN); an diesen Voraussetzungen fehlt es im vorliegenden Zusammenhang aber. 17 Die teleologische Reduktion verschafft der ratio legis gegen einen überschießend weiten Gesetzeswortlaut Durchsetzung und setzt stets den Nachweis voraus, dass eine umschreibbare Fallgruppe von den Grundwertungen und Zwecken des Gesetzes entgegen seinem Wortlaut gar nicht getroffen wird, sich vielmehr von den eigentlich gemeinten Gruppen soweit unterscheidet, dass die Gleichbehandlung sachlich ungerechtfertigt und willkürlich wäre vergleiche , nur etwa das hg. Erkenntnis vom 15. September 2016, Ro 2014/15/0034, mwN); an diesen Voraussetzungen fehlt es im vorliegenden Zusammenhang aber.

18 Der Revision ist zwar insofern beizupflichten, dass die "Generalklausel" des § 7 Abs. 1 Z 1 FSG darauf abstellt, ob jemand - insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr - die Verkehrssicherheit gefährden wird. Entgegen der Auffassung des Revisionswerbers ist aber ein Geschwindigkeitsunterschied von mehr als 50 km/h zwischen jenen Straßenverkehrsteilnehmern, die sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit (unabhängig von deren Rechtsgrund) halten und jenen, die diese überschreiten, regelmäßig geeignet, gefährliche Verhältnisse zu begründen,

etwa weil bei einem Fahrstreifenwechsel ein mit weit überhöhter Geschwindigkeit herannahendes Fahrzeug nicht rechtzeitig wahrgenommen werden kann. In der Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit (außerhalb des Ortsgebiets) um mehr als 50 km/h manifestiert sich damit eine Sinnesart, die eine Gefährdung der Verkehrssicherheit erwarten lässt (vgl. § 7 Abs. 1 Z 1 FSG). Schon deshalb ist für die von der Revision gewünschte teleologische Reduktion kein Platz. 18 Der Revision ist zwar insofern beizupflichten, dass die "Generalklausel" des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer eins, FSG darauf abstellt, ob jemand - insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr - die Verkehrssicherheit gefährden wird. Entgegen der Auffassung des Revisionswerbers ist aber ein Geschwindigkeitsunterschied von mehr als 50 km/h zwischen jenen Straßenverkehrsteilnehmern, die sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit (unabhängig von deren Rechtsgrund) halten und jenen, die diese überschreiten, regelmäßig geeignet, gefährliche Verhältnisse zu begründen, etwa weil bei einem Fahrstreifenwechsel ein mit weit überhöhter Geschwindigkeit herannahendes Fahrzeug nicht rechtzeitig wahrgenommen werden kann. In der Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit (außerhalb des Ortsgebiets) um mehr als 50 km/h manifestiert sich damit eine Sinnesart, die eine Gefährdung der Verkehrssicherheit erwarten lässt vergleiche , Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer eins, FSG). Schon deshalb ist für die von der Revision gewünschte teleologische Reduktion kein Platz.

19 Im Übrigen spricht auch die Beachtung des historischen Zusammenhangs des Gesetzes gegen die vom Revisionswerber vertretene Auslegung:

20 Das FSG (mit der schon in der Stammfassung enthaltenen, nun in Rede stehenden Regelung der §§ 7 Abs. 3 Z 4 iVm § 26 Abs. 3 (in der Stammfassung noch Abs. 4)) trat mit BGBl. I Nr. 120/1997 - soweit hier von Bedeutung - mit 1. November 1997 in Kraft, also etwa einen Monat nach Kundmachung des IG-L mit BGBl. I Nr. 115/1997. Selbst wenn man berücksichtigt, dass mit den Bestimmungen nach § 7 Abs. 3 Z 4 bzw. § 26 Abs. 3 FSG bloß die entsprechenden Regelungen nach dem KFG 1967 (§ 66 Abs. 2 lit. i bzw. § 73 Abs. 3 zweiter Satz) fortgeschrieben wurden, ist doch zu beachten, dass mit der FSG-Novelle BGBl. I Nr. 117/2010 eine deutliche Verschärfung erfolgt ist: § 26 Abs. 3 Z 2 und Z 3 FSG ermöglichen seither bei massiven Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit deutlich längere Entziehungszeiten als die zwei Wochen nach Z 1. Jedenfalls im Zeitpunkt dieser Novelle konnte dem Gesetzgeber des FSG die Möglichkeit ausgedehnter Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L nicht unbekannt geblieben sein. Wenn dessen ungeachtet der Wortlaut des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG unverändert blieb und nach wie vor auf die "jeweils zulässige" Höchstgeschwindigkeit - ohne weitere Differenzierung nach deren Rechtsgrund - abgestellt wird, ist dies ein deutliches Indiz dagegen, dass der Gesetzgeber - unausgesprochen, vielmehr gegen den Wortlaut des § 7 Abs. 3 Z 4 FSG - Überschreitungen von nach dem IG-L verfügbaren Geschwindigkeitsbeschränkungen anders behandelt wissen wollte. 20 Das FSG (mit der schon in der Stammfassung enthaltenen, nun in Rede stehenden Regelung der Paragraphen 7, Absatz 3, Ziffer 4, in Verbindung mit Paragraph 26, Absatz 3, (in der Stammfassung noch Absatz 4,)) trat mit Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 120 aus 1997, - soweit hier von Bedeutung - mit 1. November 1997 in Kraft, also etwa einen Monat nach Kundmachung des IG-L mit Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 115 aus 1997,. Selbst wenn man berücksichtigt, dass mit den Bestimmungen nach Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, bzw. Paragraph 26, Absatz 3, FSG bloß die entsprechenden Regelungen nach dem KFG 1967 (Paragraph 66, Absatz 2, Litera i, bzw. Paragraph 73, Absatz 3, zweiter Satz) fortgeschrieben wurden, ist doch zu beachten, dass mit der FSG-Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 117 aus 2010, eine deutliche Verschärfung erfolgt ist: Paragraph 26, Absatz 3, Ziffer 2 und Ziffer 3, FSG ermöglichen seither bei massiven Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit deutlich längere Entziehungszeiten als die zwei Wochen nach Ziffer eins, Jedenfalls im Zeitpunkt dieser Novelle konnte dem Gesetzgeber des FSG die Möglichkeit ausgedehnter Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L nicht unbekannt geblieben sein. Wenn dessen ungeachtet der Wortlaut des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, FSG unverändert blieb und nach wie vor auf die "jeweils zulässige" Höchstgeschwindigkeit - ohne weitere Differenzierung nach deren Rechtsgrund - abgestellt wird, ist dies ein deutliches Indiz dagegen, dass der Gesetzgeber - unausgesprochen, vielmehr gegen den Wortlaut des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, FSG - Überschreitungen von nach dem IG-L verfügbaren Geschwindigkeitsbeschränkungen anders behandelt wissen wollte.

21 Als Ergebnis ist daher festzuhalten, dass Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit in dem in § 7 Abs. 3 Z 4 FSG genannten Ausmaß (wurden sie mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt) auch dann zwingend zu einer Entziehung der Lenkberechtigung nach § 26 Abs. 3 FSG zu führen haben, wenn Basis der festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkung eine Verordnung nach dem IG-L war. 21 Als Ergebnis ist daher festzuhalten, dass

Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit in dem in Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, FSG genannten Ausmaß (wurden sie mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt) auch dann zwingend zu einer Entziehung der Lenkberechtigung nach Paragraph 26, Absatz 3, FSG zu führen haben, wenn Basis der festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkung eine Verordnung nach dem IG-L war.

22 Die Revision, deren Inhalt erkennen lässt, dass die behauptete Rechtsverletzung nicht vorliegt, war daher gemäß § 35 Abs. 1 VwGG in nichtöffentlicher Sitzung als unbegründet abzuweisen. 22 Die Revision, deren Inhalt erkennen lässt, dass die behauptete Rechtsverletzung nicht vorliegt, war daher gemäß Paragraph 35, Absatz eins, VwGG in nichtöffentlicher Sitzung als unbegründet abzuweisen.

Wien, am 28. Februar 2017

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2017:RA2017110002.L00

Im RIS seit

27.03.2017

Zuletzt aktualisiert am

28.03.2017

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at