

TE Vwgh Erkenntnis 1963/10/23 1302/63

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 23.10.1963

Index

StVO

L87909 Straßenverkehr Geschwindigkeitsbeschränkung Nachtfahrverbot Wien

90/01 Straßenverkehrsordnung

Norm

SchienenstraßenparkV Wr 1960 §1

StVO 1960 §2 Abs1 Z2

StVO 1960 §9 Abs1

1. StVO 1960 § 2 heute
 2. StVO 1960 § 2 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
 3. StVO 1960 § 2 gültig von 01.05.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
 4. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.2024 bis 30.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
 5. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.2022 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
 6. StVO 1960 § 2 gültig von 01.06.2019 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2019
 7. StVO 1960 § 2 gültig von 01.04.2019 bis 31.05.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 18/2019
 8. StVO 1960 § 2 gültig von 06.10.2015 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2015
 9. StVO 1960 § 2 gültig von 31.03.2013 bis 05.10.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
 10. StVO 1960 § 2 gültig von 22.07.1998 bis 30.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
 11. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
 12. StVO 1960 § 2 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
 13. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.1983 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983
1. StVO 1960 § 9 heute
 2. StVO 1960 § 9 gültig ab 31.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 34/2011
 3. StVO 1960 § 9 gültig von 22.07.1998 bis 30.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
 4. StVO 1960 § 9 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
 5. StVO 1960 § 9 gültig von 01.07.1983 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsidenten Dr. Porias, und die Hofräte Dr. Chamrath, Dr. Kaniak, Dr. Strau und Dr. Schmelz als Richter, im Beisein des Schriftführers, Ministerialoberkommissärs Dr. Svoboda über die Beschwerde des Dr. HE in W gegen den Bescheid der Wiener Landesregierung vom 21. Mai 1963, Zl. M. Abt. 70-IX-E 33/62, betreffend Übertretung der Schienenstraßen-Parkverordnung, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Begründung

Die Bundespolizeidirektion Wien, Bezirkspolizeikommissariat Innere Stadt, erkannte mit Bescheid vom 24. Jänner 1962 den Beschwerdeführer schuldig, am 27. Juli 1961 von 10 Uhr 10 bis 10 Uhr 40 in Wien I, Burgring, vor dem Hause Nr. 3 den Personenkraftwagen mit Kennzeichen W nnn geparkt zu haben, obwohl auf der Fahrbahn Schienen liegen, sohin die Verwaltungsübertretung nach § 1 der Verordnung des Wiener Magistrates vom 12. Juni 1961, Zl. M. Abt. 70-11/69/61, begangen zu haben. Sie verhängte über ihn gemäß § 99 Abs. 3 lit. a Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159 (StVO), eine Geldstrafe in der Höhe von S 100,-- (Ersatzarreststrafe 24 Stunden). Der dagegen erhobenen Berufung gab die belangte Behörde mit dem angefochtenen Bescheid keine Folge. Zur Begründung wurde im wesentlichen ausgeführt, die Einwendung des Beschwerdeführers, es handle sich gar nicht um eine Schienenstraße, da die Schiene in das Bauwerk des unterirdischen Fußgängerdurchganges und der daran angeschlossenen gedeckten Haltestelle einbezogen seien, sei unrichtig. Die Geleise der Straßenbahn lägen zweifellos auf der Fahrbahn der Nebenfahrbahn auf gleichem Niveau mit der für Kraftfahrzeuge bestimmten Verkehrsfläche. Das Vorhandensein einer Sperrlinie ändere nichts am Charakter der Nebenfahrbahn als Schienenstraße. Ein solcher Gleiskörper bestehe gemäß § 2 Abs. 1 Z. 14 StVO nur dort, wo der Bahnkörper von der Fahrbahn baulich getrennt sei. Die Aufrechterhaltung des Schienenstraßenparkverbotes sei am Tatort unbedingt erforderlich, um zu vermeiden, daß bei Verrichtung von Ladetätigkeit in der Nebenfahrbahn in zweiter Spur geparkt werde und dadurch die Zu- und Abfahrt sowie die Durchfahrt der vom Gesetz in die Nebenfahrbahn verwiesenen Verkehrsteilnehmer behindert werde. Im übrigen sei es der Verwaltungsbehörde verwehrt eine Verordnung - und um eine solche handle es sich beim Schienenstraßenparkverbot - einer Überprüfung zu unterziehen. Das Vorbringen des Beschwerdeführers, am Tatort sei nicht ersichtlich gemacht, daß das Schienenstraßenparkverbot wegen der erforderlichen Ladetätigkeit aufrechterhalten werde, sei unbeachtlich, weil die Begründung für das Schienenstraßenparkverbot für die Verkehrsteilnehmer nicht ersichtlich gemacht werden müsse.

Die Bundespolizeidirektion Wien, Bezirkspolizeikommissariat Innere Stadt, erkannte mit Bescheid vom 24. Jänner 1962 den Beschwerdeführer schuldig, am 27. Juli 1961 von 10 Uhr 10 bis 10 Uhr 40 in Wien römisch eins, Burgring, vor dem Hause Nr. 3 den Personenkraftwagen mit Kennzeichen W nnn geparkt zu haben, obwohl auf der Fahrbahn Schienen liegen, sohin die Verwaltungsübertretung nach Paragraph eins, der Verordnung des Wiener Magistrates vom 12. Juni 1961, Zl. M. Abt. 70-11/69/61, begangen zu haben. Sie verhängte über ihn gemäß Paragraph 99, Absatz 3, Litera a, Straßenverkehrsordnung 1960, Bundesgesetzblatt , Nr. 159 (StVO), eine Geldstrafe in der Höhe von S 100,-- (Ersatzarreststrafe 24 Stunden). Der dagegen erhobenen Berufung gab die belangte Behörde mit dem angefochtenen Bescheid keine Folge. Zur Begründung wurde im wesentlichen ausgeführt, die Einwendung des Beschwerdeführers, es handle sich gar nicht um eine Schienenstraße, da die Schiene in das Bauwerk des unterirdischen Fußgängerdurchganges und der daran angeschlossenen gedeckten Haltestelle einbezogen seien, sei unrichtig. Die Geleise der Straßenbahn lägen zweifellos auf der Fahrbahn der Nebenfahrbahn auf gleichem Niveau mit der für Kraftfahrzeuge bestimmten Verkehrsfläche. Das Vorhandensein einer Sperrlinie ändere nichts am Charakter der Nebenfahrbahn als Schienenstraße. Ein solcher Gleiskörper bestehe gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 14, StVO nur dort, wo der Bahnkörper von der Fahrbahn baulich getrennt sei. Die Aufrechterhaltung des Schienenstraßenparkverbotes sei am Tatort unbedingt erforderlich, um zu vermeiden, daß bei Verrichtung von Ladetätigkeit in der Nebenfahrbahn in zweiter Spur geparkt werde und dadurch die Zu- und Abfahrt sowie die Durchfahrt der vom Gesetz in die Nebenfahrbahn verwiesenen Verkehrsteilnehmer behindert werde. Im übrigen sei es der Verwaltungsbehörde verwehrt eine Verordnung - und um eine solche handle es sich beim Schienenstraßenparkverbot - einer Überprüfung zu unterziehen. Das Vorbringen des Beschwerdeführers, am Tatort sei nicht ersichtlich gemacht, daß das Schienenstraßenparkverbot wegen der erforderlichen Ladetätigkeit aufrechterhalten werde, sei unbeachtlich, weil die Begründung für das Schienenstraßenparkverbot für die Verkehrsteilnehmer nicht ersichtlich gemacht werden müsse.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in der Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht wird.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Der Beschwerdeführer wendet vor allem ein, auf der in Rede stehenden Nebenfahrbahn zwischen dem Straßenstück, auf dem sich die Geleise befinden, und der eigentlichen Fahrbahn sei eine Sperrlinie gezogen; durch diese Sperrlinie werde die Nebenfahrbahn zu einem vor dem Haltestellenbereich der Straßenbahn und den dazugehörigen Gleisen vollständig getrennten Straßenkörper und könne aus diesem Grunde das Schienenstraßenparkverbot für dieses Straßenstück keine Geltung haben.

Nach der Schienenstraßen-Parkverordnung ist auf allen Fahrbahnen im Ortsgebiet von Wien, auf denen sich Straßenbahngleise befinden - soweit nicht die im Abs. 2 dieser Verordnung festgelegten hier nicht gegebenen Ausnahmen in Betracht kommen, das Parken verboten. Durch die Tatsache des Bestehens einer Sperrlinie ist der Charakter der Fahrbahn, auf der sich Straßenbahnschienen befinden, nicht geändert. Dies ist - wie der Gerichtshof schon ausgesprochen hat - nicht einmal dann der Fall, wenn zwischen Fahrbahn und Straßenbahngleise eine Verkehrsschutzinsel besteht (vgl. das Erkenntnis vom 23. Mai 1962, Zl. 325/62). Umsoweniger kann eine Bodenmarkierung, wie die Anzeichnung einer Sperrlinie, ein einheitliches Straßenstück in zwei voneinander getrennt zu wertende Fahrbahnen teilen. Nach der Schienenstraßen-Parkverordnung ist auf allen Fahrbahnen im Ortsgebiet von Wien, auf denen sich Straßenbahngleise befinden - soweit nicht die im Absatz 2, dieser Verordnung festgelegten hier nicht gegebenen Ausnahmen in Betracht kommen, das Parken verboten. Durch die Tatsache des Bestehens einer Sperrlinie ist der Charakter der Fahrbahn, auf der sich Straßenbahnschienen befinden, nicht geändert. Dies ist - wie der Gerichtshof schon ausgesprochen hat - nicht einmal dann der Fall, wenn zwischen Fahrbahn und Straßenbahngleise eine Verkehrsschutzinsel besteht vergleiche , das Erkenntnis vom 23. Mai 1962, Zl. 325/62). Umsoweniger kann eine Bodenmarkierung, wie die Anzeichnung einer Sperrlinie, ein einheitliches Straßenstück in zwei voneinander getrennt zu wertende Fahrbahnen teilen.

Auch die Meinung des Beschwerdeführers, eine Nebenfahrbahn diene überhaupt nicht dem Fahrzeugverkehr, kann nicht geteilt werden. Abgesehen davon daß nach § 43 Abs. 1 StVO ausdrücklich nicht nur von der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden Verkehrs, sondern auch von der Ordnung des ruhenden Verkehrs als eine der rechtlichen Grundlagen zur Erlassung von Verordnungen nach lit. a des Abs. 1 der eben genannten Gesetzesstelle gesprochen wird, sind die Nebenfahrbahnen vom Gesetz für gewisse Fälle (siehe § 8 Abs. 1 StVO) auch für den Durchzugsverkehr bestimmt. Ob im übrigen an der gegenständlichen Straßenstelle öfter Ladetätigkeit durchgeführt wird oder nicht, hat für die rechtliche Beurteilung der Überprüfung der Schienenstraßen-Parkverordnung ohne rechtliche Bedeutung zu bleiben. Auch die Meinung des Beschwerdeführers, eine Nebenfahrbahn diene überhaupt nicht dem Fahrzeugverkehr, kann nicht geteilt werden. Abgesehen davon daß nach Paragraph 43, Absatz eins, StVO ausdrücklich nicht nur von der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden Verkehrs, sondern auch von der Ordnung des ruhenden Verkehrs als eine der rechtlichen Grundlagen zur Erlassung von Verordnungen nach Litera a, des Absatz eins, der eben genannten Gesetzesstelle gesprochen wird, sind die Nebenfahrbahnen vom Gesetz für gewisse Fälle (siehe Paragraph 8, Absatz eins, StVO) auch für den Durchzugsverkehr bestimmt. Ob im übrigen an der gegenständlichen Straßenstelle öfter Ladetätigkeit durchgeführt wird oder nicht, hat für die rechtliche Beurteilung der Überprüfung der Schienenstraßen-Parkverordnung ohne rechtliche Bedeutung zu bleiben.

Der angefochtene Bescheid widerspricht somit nicht dem Gesetz und war die Beschwerde gemäß § 42 Abs. 1 VwGG 1952 als unbegründet abzuweisen. Der angefochtene Bescheid widerspricht somit nicht dem Gesetz und war die Beschwerde gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG 1952 als unbegründet abzuweisen.

Wien, am 23. Oktober 1963

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1963:1963001302.X00

Im RIS seit

21.06.2001

Zuletzt aktualisiert am

18.10.2023

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at