

TE Vfgh Erkenntnis 1983/6/17 V32/80

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 17.06.1983

Index

90 Straßenverkehrsrecht, Kraftfahrrecht

90/01 Straßenverkehrsordnung 1960

Norm

B-VG Art18 Abs2

B-VG Art139 Abs1 / Individualantrag

StVO 1960 §43

Verordnung der BH Salzburg-Umgebung vom 10.07.80 betreffend ein Fahr- und Einbiegeverbot in Seekirchen am Wallersee

Beachte

vgl. Kundmachung LGBI. f. Salzburg Nr. 71/1983 am 16. September 1983

Leitsatz

Art139 Abs1 B-VG; Individualantrag, Antragslegitimation Verordnung der BH Sbg.-Umgebung vom 10. Juli 1980 betreffend ein Fahr- und Einbiegeverbot für Tankfahrzeuge in Seekirchen am Wallersee; keine gesetzliche Deckung der Verordnung in §43 Abs1 und 2 StVO 1960

Spruch

1. Die Verordnung der Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung vom 10. Juli 1980, Z III/85/15-80, mit der in Seekirchen am Wallersee 1) für einige Straßen ein Fahrverbot für Tankfahrzeuge (ausgenommen die Zustellung von Heizöl) verfügt und 2) auf der Bahnhofstraße im Bereich der Zufahrt zur Entladerampe der ÖBB das Einbiegen nach links und nach rechts verboten wird, wird als gesetzwidrig aufgehoben.

Die Sbg. Landesregierung ist zur unverzüglichen Kundmachung der Aufhebung im Landesgesetzblatt verpflichtet.

2. Die Aufhebung des Punktes 2 dieser Verordnung tritt mit Ablauf des 30. November 1983 in Kraft.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben nach ihrer Darstellung auf dem Gelände des Bahnhofs Seekirchen-Mattsee seit 6. April 1978 einen Flüssiggasumschlag betrieben, und zwar derart, daß Flüssiggas von einem Zentrallager mit Eisenbahnkesselwagen auf der Schiene zum erwähnten Bahnhof transportiert und von dort mit Straßentankfahrzeugen dem örtlichen Bedarf zugeführt wurde. Die Manipulation am Bahnhof Seekirchen-Mattsee sei den weiteren Antragsausführungen zufolge gemäß den Erlässen des Bundesministeriums für Verkehr betreffend "Eisenbahnbehördliche Richtlinien für Flüssiggasanlagen in der Nähe einer Eisenbahn" und betreffend das "Umfüllen von Flüssiggas aus Eisenbahnkessel in Straßentankwagen" erfolgt. Die Entladestelle habe sich auf Gleis 5a des

Bahnhofs befunden. Zu diesem Ladegleis könne mit Straßentankfahrzeugen ausschließlich über die Bahnhofstraße bzw. über die an diese anschließende Gemeindestraße zu- und abfahren werden. Seit der Aufnahme des Flüssiggasumschlages habe sich kein Zwischenfall ereignet.

2. Die Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung hat nach Anhörung der Kammer der gewerblichen Wirtschaft in Sbg. und der Gemeinde Seekirchen a. W. (§94f Abs1 lita StVO 1960) am 10. Juli 1980 unter

Z III/85/15-80 die folgende Verordnung erlassen:

"1. Gemäß §43 (1) litb und (2) litb StVO 1960 wird für die Bahnhofstraße in Seekirchen ab der Grundstücksgrenze Sbg. Sparkasse - dortiger Gemeindeparkplatz, für die von der alten Seekirchner Landesstraße zur Seeburg bzw. zum Wallersee abzweigende Gemeindestraße ab dieser Abzweigung und für die Moosstraße ca. 20 m nach der Abzweigung von der Hauptstraße (Gemeindestraßen in Seekirchen a. W.) ein Fahrverbot für Tankfahrzeuge erlassen, von welchem die Zustellung von Heizöl ausgenommen ist.

2. Auf der Bahnhofstraße in Seekirchen wird im Bereich der Zufahrt zur Entladerampe der ÖBB für den Verkehr aus Richtung Ortszentrum das Einbiegen nach links und für den Verkehr aus der entgegengesetzten Fahrtrichtung das Einbiegen nach rechts verboten.

Diese Verordnungen sind durch die Gemeinde Seekirchen a. W. durch Aufstellen der Verkehrszeichen iS der Verhandlungsschrift vom 9. 7. 1980 kundzumachen."

Diese Verordnung wurde gemäß §44 Abs1 StVO 1960 durch Aufstellen von Verbotszeichen gemäß §52 lita Z7d StVO 1960 ("Fahrverbot für Tankfahrzeuge") mit der Zusatztafel "Ausgenommen Zustellung von Heizöl" und durch Aufstellen von Verkehrszeichen gemäß §52 lita Z3a ("Einbiegen nach links verboten") und nach §52 lita Z3b StVO ("Einbiegen nach rechts verboten") am 28. Juli 1980 kundgemacht.

3. Mit dem auf Art139 Abs1 letzter Satz B-VG gestützten Antrag begehren die ÖBB die Aufhebung der Verordnung als gesetzwidrig. Auf Grund der Verordnung dürften nun weder die Antragstellerin selbst noch ihre Kunden mit Straßentankfahrzeugen zu ihrem Flüssiggasumschlagplatz zu- und abfahren. Die einzige Zu- und Abfahrtmöglichkeit zur Umfüllstelle führe nämlich über die mit einem Fahrverbot für Tankfahrzeuge belegten Straßen. Die ÖBB behaupten, daß sie dadurch Einbußen an Frachteinnahmen von jährlich etwa 5 500.000 erlitten. Darüber hinaus sei die Antragstellerin durch das Links- und Rechtsabbiegeverbot auf der Ladestraße und -rampe schwer betroffen, da dadurch jede weitere Verwendungsmöglichkeit für die Ladestraße und -rampe unterbunden werde. Die Verordnung ziele offensichtlich ausschließlich darauf ab, der Antragstellerin die Flüssiggasmanipulationen am Bahnhof Seekirchen-Mattsee zu untersagen. Die Verordnung sei weder durch §43 Abs1 litb noch durch §43 Abs2 litb StVO 1960 gedeckt. Dies ergebe sich schon daraus, daß nur ein Fahrverbot für Tankfahrzeuge, nicht aber für sonstige Schwerfahrzeuge erlassen wurde. Die Behörde habe sich bei ihrer Entscheidung von sachlich nicht gerechtfertigten Motiven leiten lassen.

4. Die Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung hat die Abweisung des Antrags begehrte.

Die Sbg. Landesregierung hat begehrte, den Antrag mangels Legitimation der ÖBB zurückzuweisen.

II. Der VfGH hat zur Frage der Zulässigkeit des Antrages erwogen:

1. Gemäß Art139 B-VG erkennt der VfGH über die Gesetzwidrigkeit von Verordnungen auch auf Antrag einer Person, die unmittelbar durch diese Gesetzwidrigkeit in ihren Rechten verletzt zu sein behauptet, sofern die Verordnung ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung und ohne Erlassung eines Bescheides für diese Person wirksam geworden ist. Anfechtungsberechtigt ist also nur der Normadressat, in dessen Rechtssphäre in einer nach Art und Ausmaß in der Verordnung eindeutig bestimmten Weise nicht bloß potentiell, sondern aktuell eingegriffen wird und dem ein anderer zumutbarer Weg zur Geltendmachung der Rechtswidrigkeit nicht zur Verfügung steht (vgl. zB VfSlg. 8009/1977 und 8058/1977). Dabei ist von jenen Wirkungen der Norm auszugehen, durch die sich der Antragsteller verletzt erachtet (vgl. zB VfSlg. 8060/1977).

2. Aus dem in dieser Hinsicht unbestritten gebliebenen Vorbringen der ÖBB ergibt sich, daß vor Erlassung der bekämpften Verordnung das mit der Eisenbahn zum Bahnhof Seekirchen-Mattsee transportierte Flüssiggas von dort mit Tankfahrzeugen weiterbefördert wurde; dies bisher nicht mit - allerdings vorhandenen - eigenen Fahrzeugen der ÖBB, sondern mit fremden Tankwagen auf Grund von Verträgen, die zwischen den ÖBB und den Eigentümern der

Tankwagen abgeschlossen wurden. Dieser Weitertransport erfolgte über die Bahnhofstraße, die nach beiden Richtungen die einzige Verbindung zwischen dem Flüssiggasumschlagplatz und dem übrigen öffentlichen Straßennetz bildet.

Die ÖBB sind seit Erlassung der angefochtenen Verordnung daran gehindert, erfüllbare Verträge über den erwähnten Weitertransport mit Eigentümern von Tankfahrzeugen abzuschließen oder bereits eingegangene Verträge einzuhalten oder aber mit ihren eigenen Fahrzeugen das Flüssiggas zu befördern. Den ÖBB wurde durch die Verordnung die Möglichkeit genommen, den Flüssiggasumschlagplatz zu erreichen und zu betreiben.

Durch die Verordnung wird sohin in die Rechtssphäre der ÖBB eingegriffen. Dieser Eingriff ist nach Art und Ausmaß eindeutig bestimmt. Bei den geschilderten Voraussetzungen ist es offenkundig, daß die Antragstellerin von der bekämpften Verordnung nicht bloß potentiell, sondern akutell betroffen ist. Unter den Umständen des vorliegenden Falles kann der VfGH nicht finden, daß der Antragstellerin ein anderer zumutbarer Weg zur Verfügung stünde, um die durch die behauptete Rechtswidrigkeit der Verordnung bewirkte Rechtsverletzung abzuwehren. Im Hinblick darauf, daß die Verordnung die Einstellung des Flüssiggasumschlagplatzes der ÖBB hervorgerufen hat, ist es auch den ÖBB nicht zumutbar, eine Ausnahmehbewilligung iS des §45 StVO 1960 zu beantragen (s. hiezu VfSlg.8984/1980, dem ein in dieser Hinsicht völlig gleicher Sachverhalt zugrunde lag).

3. Der Antrag ist zulässig.

III. In der Sache hat der VfGH erwogen:

1. Die angefochtene Verordnung ist auf §43 Abs1 litb Z2 und auf §43 Abs2 litb StVO 1960 gestützt.

Nach §43 Abs1 litb Z2 StVO 1960 hat die Behörde für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken durch Verordnung "wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden ...

Verkehrs, die Lage, Widmung, ... oder Beschaffenheit der Straße oder

die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen

Gebäudes oder Gebietes erfordert, ... den Straßenbenützern ein

bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen ...".

Nach §43 Abs2 litb StVO 1960 hat die Behörde "Zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen ..., wenn es zum Schutz der Bevölkerung oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich ist, durch Verordnung zu bestimmen, daß ... Straßen oder Straßenteile dauernd oder zeitweise mit allen Fahrzeugen oder mit bestimmten Fahrzeugarten oder mit bestimmten Ladungen nicht befahren werden dürfen".

2. a) Zum Fahrverbot für Tankfahrzeuge ergab das Verfahren folgendes:

aa) In der von der Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung erstatteten Äußerung wird behauptet, daß die Flüssiggas-Umfüllstelle und der Transport des Flüssiggases mit Tankfahrzeugen durch das Ortsgebiet von Seekirchen eine eminenten Gefahr darstellen. Es stehe fest, daß eine Explosion katastrophale Auswirkungen hätte. Selbst die ÖBB könnten nicht mit absoluter Sicherheit ausschließen, daß sich eine Flüssiggasexplosion ereigne.

Auch in der Stellungnahme der verordnungserlassenden Behörde vom 21. Mai 1982 wird ausgeführt, daß durch die bekämpfte Verordnung das Befahren des Ortszentrums von Seekirchen durch Flüssiggas-Tankfahrzeuge unterbunden werden sollte. Der wesentliche Grund für die Erlassung der Verordnung sei die hohe Gefahr für die gesamte Umgebung im Falle eines Verkehrsunfalles gewesen, an dem ein Flüssiggas-Tankfahrzeug beteiligt sein könnte.

bb) Aus den dem VfGH vorgelegten Verwaltungsakten ergibt sich, daß - ausgelöst durch Beschwerden aus Bevölkerungskreisen von Seekirchen - am 9. Juli 1980 unter dem Vorsitz eines Beamten der Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung eine Verhandlung über "straßenpolizeiliche Maßnahmen zur Hebung der Sicherheit des Verkehrs und der Anrainer in der Marktgemeinde Seekirchen" stattfand. In dem darüber aufgenommenen Protokoll lautet es:

"Nach Darlegung des Sachverhaltes durch den Verhandlungsleiter und den Bürgermeister der Marktgemeinde Seekirchen und Durchführung eines Ortsaugenscheines, wobei die Sach- und Rechtslage ausführlich besprochen wurde, wird folgende gemeinsame Stellungnahme abgegeben:

..." (zunächst wird die Situation bei der Zufahrt zur Entladerampe der ÖBB erörtert - s. die folgende litb).

"Da die Zufahrt zu diesem Abfüllplatz derzeit durch die Bahnhofstraße verläuft, in der sich hauptsächlich Wohnhäuser, Schulen, der Kindergarten und das Altersheim befinden, stellt dies eine Gefährdung des Fußgängerverkehrs dar, da in diesem Abschnitt nicht überall Gehsteige vorhanden sind. Zum Schutze der Fußgänger (Schulkinder, Badegäste) sowie der Radfahrer und der übrigen Verkehrsteilnehmer ist daher die Erlassung eines Fahrverbotes für Tankfahrzeuge gem. §52 Z7d geboten. Die Verkehrszeichen sind an folgenden Stellen aufzustellen:

1) am Beginn der Moosstraße ca. 20 m nach der Abzweigung von der Hauptstraße 2) auf der Gemeindestraße zur Seeburg unmittelbar nach der Abzweigung von der alten Seekirchner Landesstraße und 3) auf der Bahnhofstraße an der Grundstücksgrenze der Sbg. Sparkasse zum dortigen Gemeindeparkplatz. Um die Versorgung mit Heizöl in diesem Gebiet zu sichern, ist eine Zusatztafel mit der Aufschrift 'ausgenommen Zustellung von Heizöl' anzubringen.

Mit diesem Fahrverbot für Tankwagen wird auch erreicht, daß das enge, teilweise nur einspurig befahrbare Ortszentrum mit der gefährlichen Kreuzung beim Kriegerdenkmal durch derartige Fahrzeuge nicht mehr befahren wird."

Auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlung wurde am darauffolgenden Tag - wie schon erwähnt - die bekämpfte Verordnung erlassen (s.o. I.2.).

Aus Anlaß der Anfechtung dieser Verordnung beim VfGH legte das Gendarmeriepostenkommando Seekirchen am 18. November 1980 der Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung eine "Übersicht" über die Verkehrsverhältnisse in Seekirchen vor. Daraus ergibt sich, daß es vier Routen gibt, auf denen mit Tankfahrzeugen zum Bahnhof Seekirchen-Mattsee zugefahren werden kann. Alle vier Wege kommen letztlich von ein- und derselben der beiden Seiten zur Bahnhofstraße. Ein Teil dieser Straßen, durch die die Zufahrt zum Bahnhof erfolgen muß (und die durch das verfügte "Fahrverbot für Tankfahrzeuge" nun für Flüssiggastransporte gesperrt sind) weist Engstellen auf. Eine dieser Straßen (die Moosstraße) führt an einem Altersheim (in dem derzeit 73 Personen wohnen) und an einem Kindergarten (der von 117 Kindern besucht wird) vorbei; eine andere Straße (die Bahnhofstraße) befindet sich in der Nähe eines Kinderspielplatzes und der Volks- und Hauptschule (die von etwa 1000 Schulkindern besucht wird).

Am 18. Oktober 1981 strömte - wie sich aus dem im Akt erliegenden Bericht des Sachverständigen Dr. K. F. vom selben Tag und der Meldung des Gendarmeriepostenkommandos Seekirchen vom 6. November 1981 ergibt - aus einem im Bahnhof Seekirchen-Mattsee abgestellten Kesselwaggon, der mit einem Propan-Butan-Gemisch gefüllt war, Gas aus. Einige Zeit bestand dadurch ein explosionsgefährliches Gas-Luft-Gemisch.

b) Zum Links- und Rechtseinbiegeverbot auf der Bahnhofstraße ergab das Verfahren folgendes:

In der Niederschrift, die über den Verlauf der Verhandlung vom 9. Juli 1980 aufgenommen wurde (s. die vorstehende lita/bb) wird hiezu festgehalten:

"...

Die Entladestelle für Flüssiggas auf dem Bahnkörper des Bahnhofes Seekirchen wird von der Bahnhofstraße angefahren. Die Zufahrt zur 150 m langen und 9,5 m breiten Entladerampe und der 39 m langen Rangierfläche liegt gegenüber dem Haus Nr. 214, hat eine Breite von 9 m und eine Länge von insgesamt 12,40 m. Von der Fahrbahn weist diese Auffahrtsrampe auf eine Länge von 5,4 m eine asphaltierte Fläche mit einem Steigungsgrad von 6 Grad auf, an die sich eine unbefestigte Zufahrtsrampe mit einer Länge von 7 m und 9,5 bis 14 Grad Steigung anschließt. Die Fahrbahn der Bahnhofstraße besitzt eine Breite von 7 m an die sich ein Gehsteig mit einer Breite von 1,4 m anschließt. Da für die Zufahrt bzw. Abfahrt zur Entladerampe gemäß Richtlinien für den Rechtsabbieger ein Mindestradius von 10 m und für den Linksabbieger von 15 m vorgesehen ist, muß es bei der Zu- und Abfahrt zur Behinderung des Verkehrs auf der Bahnhofstraße kommen. Eine weitere Gefahr bildet die uneinheitliche Ausbildung der Ausfahrtsrampe, wodurch es insbesondere in den Wintermonaten zu Rutschungen bzw. Fastkippen von Tankfahrzeugen kommen kann.

Um die Verkehrssicherheit in diesem Bereich aufrechtzuhalten, ist es bei den derzeitigen Gegebenheiten unerlässlich, ein Links- bzw. Rechtsabbiegeverbot auf der Bahnhofstraße in die beschriebene Zufahrt zu erlassen.

Das Verkehrszeichen gem. §52 Z3a StVO ist an der Grundstücksgrenze des Hauses Nr. 214 (ca. 30 m vor der Zufahrt) und das Verkehrszeichen gem. §52 Z3b StVO ist gleichfalls ca. 30 m vor der Zufahrt aufzustellen.

...".

Im straßenbau- und verkehrstechnischen Gutachten des straßenbau- und verkehrstechnischen Amtssachverständigen Dipl.-Ing. E. G. vom 22. April 1981 wird ausgeführt:

"Über Antrag der Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung war die Frage zu prüfen, ob das Links- bzw. Rechtsabbiegeverbot in der Bahnhofstraße zu der Laderampe der ÖBB erforderlich ist, bzw. ob allenfalls Ausnahmen von diesem Verbot eingeräumt werden können.

Auf Grund eines am 22. 4. 1981 durchgeführten Lokalaugenscheines wird hiezu festgestellt:

Die örtliche Situierung und anlagemäßige Beschaffenheit der Zufahrtsrampe von der Bahnhofstraße zur Entladerampe der ÖBB ist in der Verhandlungsschrift der Bezirkshauptmannschaft Sbg. vom 9. 7. 1980 auf Grund der Angaben des Vertreters des Kuratoriums für Verkehrssicherheit ausführlich beschrieben. Diese Beschreibung entspricht den tatsächlichen Verhältnissen, es erübrigt sich daher eine neuere nähere Beschreibung der Zufahrt.

Der Unterfertigte erachtet es im Rahmen dieser gutachtlichen Stellungnahme als überflüssig, auf nähere Details dieser Zufahrtsrampe einzugehen, weil schon allein auf Grund des beim Lokalaugenschein gewonnenen Gesamteindruckes dieser Zufahrtssituation festgestellt werden muß, daß die Verbindungsrampe zwischen der Verladerampe der ÖBB und der Bahnhofstraße ein straßenbau- und verkehrstechnisch bedenkliches Provisorium darstellt. Sie entspricht keinesfalls den technischen Mindestanforderungen, die an eine verkehrstechnisch einwandfreie Zufahrt zu stellen sind, zumal diese Rampe vorwiegend der Befahrung durch LKW-Verkehr dienen soll. Diese Situation ist derzeit dadurch verschärft, daß nur ein Teil der Rampe bituminös befestigt ist. Infolge der beträchtlichen Steilheit dieser Zufahrt ist ein sicheres Befahren derselben vor allem in den Wintermonaten nicht gewährleistet. Dementsprechend erscheint das verordnete Links- bzw. Rechtsabbiegeverbot durchaus gerechtfertigt und iS der Sicherheit, sowohl der Gemeindestraßen- wie auch der Zufahrtsbenutzer gelegen, weil diese Zufahrt für eine regelmäßige gefahrlose Benutzung durch LKW-Verkehr ungeeignet ist.

Auf Grund der beträchtlichen Höhendifferenz zwischen der Fahrbahn der Bahnhofstraße und der Verladerampe und der örtlich bedingten nur sehr kurzen Rampenlänge ist eine Verbesserung dieser Zufahrt ohne wesentliche Lageveränderung derselben kaum möglich.

Zur Frage, unter welchen einschränkenden Bedingungen die Benutzung dieser Zufahrtsrampe allenfalls zulässig wäre, wird festgestellt, daß eine fallweise Benutzung nur unter der Voraussetzung zulässig erscheint, daß günstige Fahrbahnverhältnisse gegeben sind (keine Schnee- oder Eisglätte), daß der Benutzer mit den Mängeln dieser Zufahrt vertraut gemacht wurde und daß für den in die Bahnhofstraße ausfahrenden Zufahrtsbenutzer eine Einweisung durch eine Aufsichtsperson erfolgt."

Am 17. Juli 1981 fand über diesen Gegenstand unter dem Vorsitz eines Beamten der Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung eine mit einem Lokalaugenschein verbundene Verhandlung statt, an der unter anderem als Amtssachverständiger Dipl.-Ing. G. teilnahm. Der Sachverständige verwies auf das oben zitierte Gutachten und stellte dann fest:

"Dem Unterfertigten sind keine verbindlichen Richtlinien bekannt, in welchen detaillierte straßenbautechnische Aussagen hinsichtlich der Anlageverhältnisse solcher Zufahrtsrampen enthalten sind. Die nachstehenden Angaben entsprechen daher den üblicherweise bei zB Betriebszufahrten in ähnlicher Situierung vorzuschreibenden Bedingungen.

Die gefahrlose Benutzbarkeit der Zufahrtsrampe erscheint bei Einhaltung nachstehender Planungsgrundlagen anläßlich des Umbaues bzw. der Neuerrichtung dieser Zufahrt gegeben:

Maximale Längsneigung der Zufahrtsachse bzw. der Zufahrtsränder 10%.

Radius der beidseitigen Trompeten-Ausrundungen R = 12 m.

Zufahrtsbreite zwischen den beiden Scheitelpunkten der Trompetenausrundungen = 8,0 m.

Die Querneigung der Rampen-Flächen zwischen der Rampenachse und den Rampenrändern soll nicht mehr als 5% betragen.

Im Anschlußbereich der Rampe an die Bahnhofstraße und an die Laderampe sind entsprechende Ausrundungen vorzusehen.

Die gesamte Rampenfläche der Zufahrt ist bituminös oder auf andere geeignete Weise zu befestigen.

Bei Einhaltung der oben angeführten Mindestabmessungen und Planungsrichtlinien erscheint nach Ansicht des Unterfertigten keine Einschränkung hinsichtlich der Verkehrsbenützung mehr erforderlich."

3. Auf Grund dieser Aktenlage beurteilt der VfGH die Gesetzmäßigkeit des verfügen Fahrverbotes für Tankfahrzeuge (Punkt 1 der Verordnung) wie folgt:

a) Das von der Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung verhängte Fahrverbot hat die Wirkung einer Einstellung des Flüssiggasumschlagplatzes der antragstellenden ÖBB, da damit alle für Tankfahrzeuge in Betracht kommenden Zufahrten gesperrt werden.

Da die Bezirkshauptmannschaft Punkt 1 der Verordnung vor allem auf die Gefährdung stützt, die vom Betrieb der Anlage (der im wesentlichen im Abfüllen von Flüssiggas besteht) ausgeht, hatte der VfGH zunächst zu untersuchen, ob der Hinweis auf "Elementareignisse" in §43 Abs1 lit a StVO oder auf "die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes" in litb der genannten Bestimmung die Behörden ermächtigt, bei Vollzug der StVO die Eignung des Standortes einer betrieblichen Anlage zu überprüfen und bei mangelnder Eignung eine Verordnung nach §43 StVO, wie etwa das gegenständliche Fahrverbot, zu erlassen, und damit eine Sperre oder Verlegung der Anlage zu erwirken.

Wie der VfGH in einem ähnlich gelagerten Fall mit Erk. VfSlg.8984/1980 dargetan hat, ist bei Erlassung einer Verordnung nach §43 Abs1 StVO 1960 auch auf die besonderen Gefahren, die mit der Widmung und Beschaffenheit einer betrieblichen Anlage verbunden sind, in der Weise Bedacht zu nehmen, daß durch den Straßenverkehr möglichst keine weiteren Gefährdungsmomente für die Anlage auftreten sollen. Die an der Straße gelegenen Gebäude und Gebiete sind insofern Schutzobjekt. Der Zweck einer Verordnung nach §43 Abs1 StVO ist der Schutz vor Gefahren des Straßenverkehrs und nicht die Beseitigung oder Minderung der typischen Gefahren einer betrieblichen Anlage.

Auch bei Heranziehung des §43 Abs2 StVO kommt man - wie in diesem Erk. dargetan - zum gleichen Ergebnis, da doch gerade der Wortlaut dieser Bestimmung deutlich zeigt, daß die dort genannten Gefahren und Belästigungen jene des Straßenverkehrs und nicht solche der an der Straße gelegenen Baulichkeiten und betrieblichen Anlagen sind.

Schließlich ist, wie im obzitierten Erk. ausgeführt wird, die Erlassung einer Verordnung nach §43 aber auch kein rechtlich zulässiges Mittel, die Beförderung gefährlicher Güter durch Kraftfahrzeuge auf Straßen schlechthin zu verhindern. Eine solche Regelung fiele unter den Kompetenztatbestand des Kraftfahrwesens und nicht der Straßenpolizei.

Bei Prüfung der Erforderlichkeit einer Verordnung nach §43 StVO sind die bei einer bestimmten Straße oder Straßenstrecke, für welche die Verordnung erlassen werden soll, anzutreffenden, für den spezifischen Inhalt der betreffenden Verordnung relevanten Umstände mit jenen Umständen zu vergleichen, die für eine nicht unbedeutende Anzahl anderer Straßen zutreffen. Weder die von der betrieblichen Anlage der Antragstellerin noch die von der Art des transportierten Gutes ausgehenden Gefahrenmomente würden das dauernde Fahrverbot auf den in der Verordnung genannten Straßen in Seekirchen rechtfertigen, sofern nicht Besonderheiten dieser Straßen gegenüber anderen Straßen, auf denen Flüssiggas transportiert wird oder an denen auch Betriebe liegen, zu denen man mit Tankfahrzeugen zufahren muß, die Verhängung eines dauernden Fahrverbotes gebieten würden (s. auch hiezu VfSlg. 8984/1980).

Das von der Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung angeführte Argument, das Umpumpen von Flüssiggas von den Waggons der Antragstellerin in die Tankfahrzeuge berge die Gefahr einer Explosion in sich, ist aus den angeführten Gründen nicht geeignet, eine Verordnung nach §43 StVO zu stützen.

Der VfGH betont neuerlich, daß er die mögliche Gefährdung und Belästigung durch eine Flüssiggasabfüllanlage, die sich möglicherweise an ungeeigneter Stelle befindet (gemessen an den §§47 ff der auf Eisenbahnbetriebe nicht anwendbaren Flüssiggasverordnung, BGBl. 139/1971), nicht verkennt; allerdings ist es für die gesetzliche Deckung einer Verordnung nach §43 StVO irrelevant, ob im konkreten Fall eine Baugenehmigung nach §32 und eine Betriebsbewilligung nach den §§35 und 37 Eisenbahngesetz 1957 erteilt wurde. Es steht dem VfGH in diesem Verfahren auch nicht zu, zu beurteilen, ob die Bestimmungen, nach denen sich die Bewilligung von Flüssiggasabfüllanlagen in Bahnhöfen richten, der besonderen Gefährdung durch Flüssiggas Rechnung tragen oder allenfalls unzureichend sind.

b) Die Bezirkshauptmannschaft Sbg.-Umgebung führt aber auch Besonderheiten der vom Fahrverbot für

Tankfahrzeuge betroffenen Straßenteile in Seekirchen gegenüber anderen Straßen an, die diese nach Ansicht der Bezirkshauptmannschaft zum Befahren mit (Flüssiggas-)Tankfahrzeugen ungeeignet erscheinen lassen. Die näheren Umstände ergeben sich aus den oben unter III.2.a wiedergegebenen Aktenauszügen. Der daraus ableitbare Sachverhalt ist unbestritten.

Daraus geht hervor, daß diese Straßen Eigenschaften aufweisen (geringe Fahrbreite, Lage im Siedlungsgebiet, Nähe von Schulen, Kindergärten und Altersheimen), die auch auf einen nicht unbedeutenden Teil anderer Straßen zutreffen. Dem könnte allenfalls entgegengehalten werden, daß andere Bahnhöfe für die Abfüllung von Flüssiggas aus Sicherheitsgründen geeigneter sind als der Bahnhof Seekirchen-Mattsee. Ein solcher Vergleich kann aber nur im Verfahren betreffend die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (§32 EisenbahnG 1957) oder einer Betriebsbewilligung (§37 EisenbahnG 1957) von Bedeutung sein. Im vorliegenden Prüfungsfall, in dem es allein auf die Gefahr des Transportes auf der Straße ankommt, vermag der VfGH nicht zu erkennen, daß die Fahrt von anderen Bahnhöfen zu den Kunden nicht auch durch Straßen führt, die hinsichtlich Breite und Lage im Siedlungsgebiet den Straßen in Seekirchen vergleichbar sind, sodaß die Verlegung - mag sie auch die besonderen Gefahren bei der Abfüllung vermindern - keine erhöhte Sicherheit des Transportes von Flüssiggas auf der Straße, sondern nur die Verlegung der Gefährdung auf andere gleichartige Straßenzüge und damit auf einen anderen Personenkreis als den Benutzer der Straßen in Seekirchen und der Bewohner der umliegenden Häuser bewirkt.

Besonderheiten der für Tankfahrzeuge gesperrten Straßen in Seekirchen gegenüber anderen Straßen, auf denen Flüssiggastransporte stattfinden, die das Vorliegen der Voraussetzungen des §43 Abs1 und 2 StVO 1960 begründen würden, sind nicht gegeben.

Die vom Abfüllvorgang im Bahnhof Seekirchen-Mattsee ausgehende Gefährdung rechtfertigt nicht die Erlassung eines dauernden Fahrverbotes für Flüssiggastankfahrzeuge in Seekirchen. Ein solches Fahrverbot für Tankfahrzeuge ist kein zulässiges Mittel, die beim Abfüllvorgang (und nur bei diesem, nicht aber beim Transport) auftretende Gefährdung der Sicherheit des Verkehrs zu beseitigen.

c) Aus den genannten Gründen ist Punkt 1 der Verordnung (mit dem ein "Fahrverbot für Tankfahrzeuge" ausgesprochen wird) gesetzwidrig; diese Verordnungsstelle war daher aufzuheben. Welche andere Verkehrsbeschränkungen für die in Betracht kommenden Straßen allenfalls gesetzmäßig wären, war vom VfGH nicht zu untersuchen.

4. Punkt 2 der Verordnung ("Einbiegen nach links bzw. nach rechts verboten") beurteilt der VfGH rechtlich wie folgt:

a) Aus der Verhandlungsschrift vom 9. Juli 1980, dem Gutachten vom 22. April 1981 und dem Protokoll über die Verhandlung vom 17. Juli 1981 (s.o. III.2.b) ergibt sich, daß der Radius der für das Einbiegen von der Bahnhofstraße in die zur Bahnrampe führende Zufahrtsstraße erforderlichen Kurven eng ist und daß die Einmündung der Zufahrtsstraße in einer Kurve der Bahnhofstraße liegt.

Damit mag zwar nachgewiesen sein, daß das Einbiegen großer Fahrzeuge aus beiden Richtungen von der Bahnhofstraße in die Zufahrtsstraße die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der Bahnhofstraße gefährdet; nicht jedoch gestatten die angeführten Umstände den Schluß, daß die von §43 StVO verlangten Voraussetzungen (s.o. III.1.) uneingeschränkt für alle Arten von Fahrzeugen (etwa auch für PKW, kleinere LKW oder Fahrräder) zutreffen.

Da das durch Punkt 2 der Verordnung verfügte Verbot, nach links und nach rechts einzubiegen, ausnahmslos für alle Fahrzeugarten gilt, ist auch dieser Teil der Verordnung weder im §43 StVO noch in einer anderen Gesetzesbestimmung gedeckt und war daher wegen Widerspruches zu Art18 B-VG aufzuheben.

b) Die Bestimmung einer Frist für das Außerkrafttreten dieser Verordnungsstelle gründet sich auf Art139 Abs5 letzter Satz B-VG.

5. Die Verpflichtung der Sbg. Landesregierung zur Kundmachung der Aufhebungen ergibt sich aus Art139 Abs5 erster Satz B-VG.

Schlagworte

Straßenpolizei, Fahrverbot, VfGH / Individualantrag

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:1983:V32.1980

Dokumentnummer

JFT_10169383_80V00032_00

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, <http://www.vfgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at