

# TE Vwgh Erkenntnis 2002/10/11 2000/02/0066

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 11.10.2002

## Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;

90/01 Straßenverkehrsordnung;

## Norm

StVO 1960 §2 Abs1 Z26;

StVO 1960 §2 Abs1 Z27;

StVO 1960 §2 Abs1 Z28;

StVO 1960 §23 Abs2;

VwRallg;

## Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Stoll und die Hofräte Dr. Riedinger und Dr. Beck als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Schlegel, über die Beschwerde des FW in W, vertreten durch Dr. Friedrich Schulz, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Stock im Eisen-Platz 3, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Niederösterreich, Außenstelle Wiener Neustadt, vom 18. Jänner 2000, Zl. Senat-MD-98-939, betreffend Übertretung der Straßenverkehrsordnung 1960, zu Recht erkannt:

## Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Das Land Niederösterreich hat dem Beschwerdeführer Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.089,68 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

## Begründung

Mit dem im Instanzenzug ergangenen Bescheid der belangten Behörde vom 18. Jänner 2000 wurde der Beschwerdeführer schuldig erkannt, er habe am 23. April 1998 um 12.30 Uhr im Ortsgebiet Baden, Josefsplatz 12, als Lenker eines dem Kennzeichen nach näher bezeichneten Busses das Fahrzeug außerhalb von Parkplätzen nicht am Rande der Fahrbahn, sondern neben einem anderen Fahrzeug zum Halten aufgestellt, obwohl sich dies aus Bodenmarkierungen oder Straßenverkehrszeichen nicht ergeben habe, und dadurch eine Verwaltungsübertretung nach § 23 Abs. 2 StVO begangen; es wurde eine Geldstrafe (Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt.

Dazu führte die belangte Behörde begründend aus, der Beschwerdeführer habe zur Tatzeit das Tatfahrzeug, einen im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzten Omnibus, von der gegenüber dem Tatort gelegenen Haltstelle kommend, unter Benützung eines Kreisverkehrs in den Anfangsbereich der Omnibushaltestelle gelenkt, von welcher aus der gegenständliche Omnibus am 23. April 1998 fahrplanmäßig um 12.30 Uhr abfahren hätte sollen. Zum Zeitpunkt, als

der Beschwerdeführer von der dem Tatort gegenüberliegenden Haltestelle abgefahren sei, sei im Bereich der gegenständlichen Haltestelle am Josefsplatz 12 nur noch Platz für einen Omnibus gewesen, während der gesamte übrige Haltestellenbereich durch mehrere Kraftfahrzeuge - insbesondere durch andere Busse - belegt gewesen sei. Als der Beschwerdeführer mit dem Tatfahrzeug in den an den Tatort angrenzenden Kreisverkehr eingefahren sei, habe der Lenker eines anderen Omnibusses die Haltestelle Josefsplatz 12 angefahren und mit diesem Bus den letzten im Haltestellenbereich verbliebenen Platz belegt, sodass dem Beschwerdeführer ein Zufahren in die Haltestelle nicht mehr möglich gewesen sei. Er habe daher das Tatfahrzeug weder in der Haltestelle noch am Rande der Fahrbahn, sondern links in zweiter Spur neben einem in der Haltestelle angehaltenen Bus aufgestellt, obwohl sich dies nicht aus Bodenmarkierungen oder Straßenverkehrszeichen ergeben habe. Dieser Abstellort sei außerhalb eines Parkplatzes gelegen gewesen. Nachdem mehrere Fahrgäste in das Tatfahrzeug eingestiegen seien und der Beschwerdeführer noch einige Sekunden zugewartet habe, um nicht vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit abzufahren, habe er die Fahrt fortgesetzt.

Als "Anhalten" gelte auch das Stehenbleiben eines Fahrzeuges des Kraftfahrlinienverkehrs in oder bei der Haltestelle, weil sowohl die Haltestelle als auch der Fahrplan behördlich genehmigt seien und das Stehenbleiben eines Kraftfahrlinienfahrzeuges bei einer solchen Haltestelle daher durch sonstige wichtige Umstände, nämlich durch die genehmigte Haltestelle und den genehmigten Fahrplan, erzwungen sei (vgl. Messiner, StVO, 9. Aufl., Anm. 30 zu § 2 und Anm. 7 zu § 24). Allerdings sei bei der Beurteilung der Frage, ob ein Anhalten vorliege, ein strenger Maßstab anzulegen.

Unter Hinweis auf die Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 23. Mai 1985, 8 Ob 17/85, ZVR 1986/1, führte die belangte Behörde weiter aus, ein Kraftfahrzeug des Linienverkehrs müsse im Bereich einer Haltestelle "am rechten Fahrbahnrand angehalten werden", möge dies im unmittelbaren Bereich einer Haltestelle oder - bei gesetzwidriger Verparkung des Haltestellenbereiches - in der Nähe der Haltestelle erfolgen. Beim innerstädtischen Autobusverkehr müsse während der Betriebszeiten jederzeit - auch abweichend vom Fahrplan - mit dem Eintreffen eines Autobusses an einer Haltestelle gerechnet werden. Der Beschwerdeführer habe das pausenbedingt in der gegenüber dem Tatort abgestellte Fahrzeug kurze Zeit vor dem fahrplanmäßigen Beginn seines nächsten Fahrkurses zur Anfangshaltestelle (Josefsplatz 12) gelenkt, obwohl zu diesem Zeitpunkt in dieser Haltestelle wegen der dort aufgestellten Fahrzeuge nur noch Platz für einen Omnibus gewesen sei und weder unmittelbar vor noch nach dem Haltestellenbereich eine Möglichkeit zur Aufstellung des Tatfahrzeuges bestanden habe. Da der Beschwerdeführer auch gewusst habe, dass mehrere Omnibusse von der gegenständlichen Haltestelle fahrplanmäßig um 12.30 Uhr abfahren würden, habe er das Stehenbleiben in zweiter Spur selbst verschuldet, wenn sich während des Zurücklegens der Anfahrsstrecke zu dieser Haltestelle ein anderer Omnibus auf den letzten freien Platz im Haltestellenbereich stelle und dadurch eine Zufahrt des Tatfahrzeuges in die Haltestelle unmöglich sei, zumal im innerstädtischen Autobusverkehr während der Betriebszeiten jederzeit, auch abweichend vom Fahrplan mit dem Eintreffen eines Autobusses an einer Haltestelle gerechnet werden müsse. Ein Anhalten im Sinne des § 2 Abs 1 Z. 26 StVO liege nur dann vor, wenn das Zum-Stillstand-Bringen tatsächlich erzwungen gewesen sei, was aber dann nicht zutreffe, wenn es schuldhaft herbeigeführt worden sei.

Die Verpflichtung zur Bedienung der gegenständlichen Haltestelle zwecks Fahrgastaufnahme sowie zur Einhaltung des Fahrplanes rechtfertige unter Bedachtnahme auf die konkreten Umstände des Beschwerdefalls nicht das Aufstellen des Tatfahrzeuges in zweiter Spur, zumal damit nicht nur der Fließverkehr behindert worden sei, sondern auch eine (zumindest abstrakte) Gefährdung der einsteigenden Fahrgäste sowie (zumindest) eine Erschwerung der Abfahrt von Bussen aus der Haltestelle verbunden gewesen sei. Die Verpflichtung zur Einhaltung des Fahrplanes rechtfertige nicht die Behinderung beziehungsweise die Gefährdung anderer Straßenverkehrsteilnehmer. Um 12.30 Uhr habe bereits ein Omnibus die Haltestelle verlassen gehabt und die unmittelbar bevorstehende Abfahrt weiterer Omnibusse aus dem Haltestellenbereich sei absehbar gewesen. Es wäre dem Beschwerdeführer daher durchaus möglich und zumutbar gewesen, die gegenständliche Haltestelle zu einem späteren Zeitpunkt als kurz vor 12.30 Uhr anzufahren, auch wenn sich dadurch für den gegenständlichen Omnibus eine geringfügige, im Bereich des gewöhnlichen und zumutbaren liegende Verspätung des Kursbeginnes ergeben hätte.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, über die der Verwaltungsgerichtshof erwogen hat:

Gemäß § 23 Abs. 2 erster Satz StVO ist außerhalb von Parkplätzen ein Fahrzeug, sofern sich aus Bodenmarkierungen oder Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt, zum Halten oder Parken am Rand der Fahrbahn und parallel zum

Fahrbahnrand aufzustellen.

Das Beschwerdevorbringen ist dahingehend zusammenzufassen, dass nach Ansicht des Beschwerdeführers der von der belangten Behörde festgestellte Sachverhalt nicht das Tatbild der ihm zur Last gelegten Verwaltungsübertretung erfülle, da im Beschwerdefall von einem (straflosen) "Anhalten" des Tatfahrzeuges auszugehen sei. Die denkunmögliche Rechtsansicht der belangten Behörde würde dazu führen, dass bei gewissen Haltestellen mit Omnibussen gar nicht mehr "stehen geblieben" werden könne.

§ 2 Abs. 1 Z 26 StVO definiert "Anhalten" als das durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges.

Der Oberste Gerichtshof hat in der von der belangten Behörde zitierten Entscheidung vom 23. Mai 1985 unter Bezugnahme auf seine Vorjudikatur und den Bericht des Verkehrsausschusses zur StVO-Novelle 1976 (294 BlgNR XIV. GP 3) zum Ausdruck gebracht, das Stehenbleiben eines Fahrzeuges des Kraftfahrlinienverkehrs bei einer Haltestelle, um das Aus- und Einsteigen von Fahrgästen zu ermöglichen, sei unabhängig von der Dauer des Fahrzeugstillstandes als Anhalten im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 26 StVO zu werten. Dies müsse auch dann gelten, wenn das Linienfahrzeug deswegen, weil der Haltestellenbereich (gesetzwidrig) verparkt sei, nicht unmittelbar an der Haltestelle angehalten werden könne, sondern im Nahbereich einer Haltestelle angehalten werden müsse. Daraus folge, dass die Vorschrift des § 23 Abs. 2 StVO auf ein solches Zum-Stillstand-Bringen eines Kraftfahrzeuges des Linienverkehrs nicht unmittelbar anzuwenden sei, weil es sich dabei eben um kein Halten oder Parken (§ 2 Abs. 1 Z 27 und Z 28 StVO), sondern um ein Anhalten (§ 2 Abs. 1 Z 26 StVO) handle.

Der Verwaltungsgerichtshof schließt sich dieser Rechtsansicht an (vgl. auch die von der belangten Behörde zitierte Ansicht von Messiner, Straßenverkehrsordnung, nunmehr 10. Auflage, Anm. 31 zu § 2 sowie Anm. 7 zu § 24).

Es ist zwar richtig, dass der Oberste Gerichtshof in der zitierten Entscheidung unter Hinweis auf die §§ 7 und 23 Abs. 2 StVO zum Ausdruck gebracht hat, dass das Anhalten eines Kraftfahrzeuges des Linienverkehrs in der Nähe der Haltestelle zu erfolgen habe und es dem Lenker eines solchen keinesfalls freigestellt sei, das Fahrzeug irgendwo auf der Fahrbahn zum Stillstand zu bringen; er habe vielmehr in jedem Fall so weit wie möglich zum rechten Fahrbahnrand zuzufahren, um auf diese Weise die von dem angehaltenen Fahrzeug ausgehenden Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten und insbesondere eine Behinderung des Nachfolgeverkehrs zu vermeiden (woraus der Oberste Gerichtshof im damals zu entscheidenden Fall den Schluss zog, der Lenker des Linienfahrzeuges habe zum Zustandekommen des Verkehrsunfalls schuldhaft beigetragen).

Allerdings übersieht die belangte Behörde, dass dies mit der Frage, ob der Beschwerdeführer das von ihm gelenkte Fahrzeug zum "Anhalten" und nicht zum "Halten" aufgestellt habe, nichts zu tun hat. War aber das Aufstellen des Fahrzeuges als "Anhalten" zu werten, so wurde der Beschwerdeführer zu Unrecht für schuldig befunden, das Fahrzeug entgegen § 23 Abs. 2 erster Satz StVO zum "Halten" aufgestellt zu haben.

Da die belangte Behörde somit die Rechtslage verkannt hat, war der angefochtene Bescheid gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 501/2001.

Wien, am 11. Oktober 2002

### **Schlagworte**

Definition von Begriffen mit allgemeiner Bedeutung VwRallg7

### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:VWGH:2002:2000020066.X00

### **Im RIS seit**

21.11.2002

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

© 2026 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)