jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vfgh Erkenntnis 2018/11/26 V52/2018

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 26.11.2018

Index

90/01 Straßenverkehrsordnung 1960

Norm

B-VG Art18 Abs1
B-VG Art139 Abs1 Z1
StVO 1960 §43 Abs1, §44 Abs1, §48 Abs2
FahrverbotsV des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 07.11.2008 betr eine Autobahnmautspur

Leitsatz

Ausreichende Bestimmtheit von Beginn und Ende eines Fahrverbots für eine Autobahnmautspur auf Grund hinreichender Bestimmung des Verordnungstextes in Zusammenschau mit planlicher Darstellung; ordnungsgemäße Kundmachung durch Anbringung eines Hinweises auf das Fahrverbot oberhalb der Fahrbahn und Trennung der Fahrstreifen mittels durchgehender Sperrlinie

Spruch

I. Soweit sich der Antrag gegen das mit der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 7. November 2008, ZBMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008, unter Punkt 1 lita verordnete Fahrverbot ab Strkm. 10,718 für die äußerste rechte Mautspur mit der Ausnahme für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t richtet, wird er als unbegründet abgewiesen.

II. Im Übrigen wird der Antrag zurückgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe

I. Antrag

Mit dem vorliegenden, auf Art139 Abs1 Z1 B-VG gestützten Antrag begehrt das Landesverwaltungsgericht Tirol,

"die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 07.11.2008, BMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008, als gesetzwidrig aufzuheben.

In eventu

den Teil der Verordnung der das Fahrverbot ab km 10,718 betrifft aufzuheben.

In eventu

festzustellen, dass die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 07.11.2008, BMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008, betreffend das Fahrverbot auf der äußerst rechten Mautspur ab km 10,718 nicht ordnungsgemäß kundgemacht ist.

In eventu

Für den Fall, dass die Verordnung im Zuge des Verordnungsprüfungsverfahrens verbessert wird, festzustellen, dass das Fahrverbot laut Abschnitt 1 lita ab km 10,718 für die äußerst rechte Mautspur nicht ordnungsgemäß kundgemacht war."

II. Rechtslage

1. Die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 7. November 2008, Z BMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008, lautet:

"Auf Grund des §43 Abs1 StVO 1960, BGBl Nr 159/1960, in der zuletzt gültigen Fassung, wird verordnet:

Im Zuge einer Aktualisierung der Bestandskilometrierung wird auf der A13 Brenner Autobahn im Bereich der Mautstelle Schönberg auf beiden Richtungsfahrbahnen folgendes verordnet:

1) RICHTUNGSFAHRBAHN BRENNER:

a) Ab km 10,718 wird für die äußerst rechte Mautspur (=Mautspur G01) ein Fahrverbot – ausgenommen Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t – erlassen.

b) Von km 10,330 bis km 10,508 wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt.

c) Von km 10,508 bis km 11,065 wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.

d) Von km 11,065 bis km 19,430 ist Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t das Überholen mehrspuriger Kraftfahrzeuge verboten.

e) Zur Ordnung des ruhenden Verkehrs (Freihaltung von Kontrollbuchten) ist von km 10,911 bis km 11,021 das Parken verboten.

2) RICHTUNGSFAHRBAHN INNSBRUCK:

a) Ab km 10,779 wird für die äußerst rechte Mautspur (=Mautspur M01) ein Fahrverbot - ausgenommen Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t – erlassen.

b) Von km 11,170 bis km 11,043 wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt.

c) Von km 11,043 bis km 10,368 wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.

d) Von km 13,900 bis km 10,981 ist Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t das Befahren des zweiten Fahrstreifens von rechts verboten.

e) Von km 10,512 bis km 4,120 ist Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t das Befahren des äußerst linken Fahrstreifens verboten.

f) Zur Ordnung des ruhenden Verkehrs (Freihaltung von Kontrollbuchten) ist von km 10,655 bis km 10,580 das Parken verboten.

3) BESCHILDERUNG UND BODENMARKIERUNG:

Es werden weiters jene Verkehrsgebote und –verbote erlassen, die aus dem Bodenmarkierungs- und Verkehrszeichenplan der Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer, IFS Ziviltechniker GmbH vom 24.4.2008 – Plannummer A13-11/A – ersichtlich sind, wobei der erwähnte Plan sowie das Verkehrstechnische Gutachten 2008 einen integrierenden Bestandteil dieser Verordnung bilden.

Diese Verordnung ist gemäß §44 StVO 1960 durch die entsprechenden Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen kundzumachen.

4) AUFHEBUNG bzw ABÄNDERUNG VON VERORDNUNGEN:

a) Die ho. Verordnung vom 12.7.2005, GZ BMVIT-138.013/0026-II/ST5/2005 wird aufgehoben.

b) Die ho. Verordnung vom 28.2.2005, GZ BMVIT-138.013/0002-II/ST5/2005 wird aufgehoben.

c) Der Punkt 3b) der ho. Verordnung vom 27.4.2005, GZ BMVIT-138.013/0012-II/ST5/2005 wird aufgehoben.

d) Die Punkte 5) und 6) für die RFB Brenner sowie die Punkte 5), 6) und 7) für die RFB Innsbruck der ho. Verordnung vom 17.2.2000, GZ 138.013/4-II/B/8/00 werden aufgehoben.

[...]"

2. Das Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960), BGBl 159 idF BGBl I 42/2018, lautet auszugsweise:

"§44. Kundmachung der Verordnungen

(1) Die im §43 bezeichneten Verordnungen sind, sofern sich aus den folgenden Absätzen nichts anderes ergibt, durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft. Der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung ist in einem Aktenvermerk (§16 AVG) festzuhalten. Parteien im Sinne des§8 AVG ist die Einsicht in einen solchen Aktenvermerk und die Abschriftnahme zu gestatten. Als Straßenverkehrszeichen zur Kundmachung von im §43 bezeichneten Verordnungen kommen die Vorschriftszeichen sowie die Hinweiszeichen 'Autobahn', 'Ende der Autobahn', 'Autostraße', 'Ende der Autostraße', 'Einbahnstraße', 'Ortstafel', 'Ortsende', 'Internationaler Hauptverkehrsweg', 'Straße mit Vorrang', 'Straße ohne Vorrang', 'Straße für Omnibusse' und 'Fahrstreifen für Omnibusse' in Betracht. Als Bodenmarkierungen zur Kundmachung von im §43 bezeichneten Verordnungen kommen Markierungen, die ein Verbot oder Gebot bedeuten, wie etwa Sperrlinien, Haltelinien vor Kreuzungen, Richtungspfeile, Sperrflächen, Zickzacklinien, Schutzwegmarkierungen oder Radfahrerüberfahrtmarkierungen in Betracht.

[...]

§48. Anbringung der Straßenverkehrszeichen

(1) Die Straßenverkehrszeichen (§§50, 52 und 53) sind als Schilder aus festem Material unter Bedachtnahme auf die Art der Straße und unter Berücksichtigung der auf ihr üblichen Verkehrsverhältnisse, namentlich der darauf üblichen Geschwindigkeit von Fahrzeugen, in einer solchen Art und Größe anzubringen, daß sie von den Lenkern herannahender Fahrzeuge leicht und rechtzeitig erkannt werden können. Im Verlauf derselben Straße sind womöglich Straßenverkehrszeichen mit gleichen Abmessungen zu verwenden.

(1a) Abweichend von Abs1 können für Straßenverkehrszeichen auch optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen verwendet werden; in diesem Falle können die Straßenverkehrszeichen abweichend von den Abbildungen in den §§50 und 52 auch 'farbumgekehrt' (der weiße Untergrund schwarz und die schwarzen Symbole sowie die schwarze Schrift weiß) dargestellt werden. Weiters kann die Darstellung der Linie, welche die Fahrbahn symbolisiert, in den Straßenverkehrszeichen gem. §52 lita Z4a bis 4d und 7a bis 7c entfallen.

(2) Die Straßenverkehrszeichen sind auf der rechten Straßenseite oder oberhalb der Fahrbahn anzubringen, sofern sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt. Die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen ist zulässig. Auf Autobahnen sind Gefahrenzeichen und Vorschriftszeichen auf beiden Seiten oder oberhalb der Fahrbahn anzubringen, ausgenommen auf Streckenteilen, die in der jeweiligen Fahrtrichtung nur einen Fahrstreifen aufweisen, oder in Gegenverkehrsbereichen.

[...]

§52. Die Vorschriftszeichen

Die Vorschriftszeichen sind

a) Verbots- oder Beschränkungszeichen,

b) Gebotszeichen oder

c) Vorrangzeichen

a) Verbots- oder Beschränkungszeichen

[...]

6c. 'FAHRVERBOT FÜR ALLE KRAFTFAHRZEUGE'

[Zeichen]

Dieses Zeichen zeigt an, dass das Fahren mit allen Kraftfahrzeugen verboten ist.

[...]"

III. Sachverhalt und Vorverfahren

1. Beim Landesverwaltungsgericht Tirol ist ein Verfahren anhängig, dem folgender Sachverhalt zugrunde liegt:

1.1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck vom 19. Juni 2018 wurde dem Beschwerdeführer im Verfahren vor dem antragstellenden Gericht zur Last gelegt, am 21. September 2017 um 12.53 Uhr in der Gemeinde Schönberg im Stubaital auf der A 13 bei km 10,764 in Richtung Staatsgrenze Brennerpass mit einem dem Kennzeichen nach bestimmten Personenkraftwagen den äußerst rechten Fahrstreifen der Mautstelle Schönberg trotz des deutlich sichtbar aufgestellten Verbotszeichens „Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge ausgenommen Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigen Gesamtgewichts" befahren zu haben, obwohl er nicht unter diese Ausnahme gefallen sei. Wegen einer Übertretung nach §52 lita Z6c StVO 1960 wurde über den Beschwerdeführer eine Geldstrafe in der Höhe von € 60,– (Ersatzfreiheitsstrafe in der Dauer von 27 Stunden) verhängt und der Beschwerdeführer zur Zahlung eines Verfahrenskostenbeitrages in der Höhe von € 10,– verpflichtet.

1.2. Gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck erhob der Beschwerdeführer im Verfahren vor dem antragstellenden Gericht fristgerecht Beschwerde. Auf Grund der Beschwerde sah sich das Landesverwaltungsgericht Tirol veranlasst, den vorliegenden Antrag an den Verfassungsgerichtshof zu stellen, den es wie folgt begründet:

"III. Erwägungen:

1. Prozessvoraussetzungen:

Die angefochtene Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 07.11.2008, BMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008, bildet eine Voraussetzung für die Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes Tirol im anhängigen Beschwerdeverfahren, dies aus folgenden Gründen:

Im vorliegenden Fall wurde dem Beschwerdeführer mit dem zitierten Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck zur Last gelegt am 21.09.2017 um 12.53 Uhr in der Gemeinde Schönberg im Stubaital auf der A 13 bei km 10,764 in Richtung Staatsgrenze Brennerpass als Lenker eines Kraftfahrzeuges den Straßenzug trotz des deutlich sichtbar aufgestellten Verbotszeichen 'Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge ausgenommen Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigen Gesamtgewichts' befahren zu haben, obwohl er nicht unter diese Ausnahme gefallen sei und dadurch eine Übertretung nach §52 lita Z6c StVO 1960 begangen zu haben.

Die rechtliche Grundlage hiefür ist die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 07.11.2008, BMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008, die für den angeführten Ort ein Fahrverbot, ausgenommen Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen, festlegt. An die zitierte in Geltung stehende Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 07.11.2008, BMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008, wäre auch das Landesverwaltungsgericht Tirol in seiner Entscheidung gebunden. Gegen diese Verordnung bestehen seitens des Landesverwaltungsgerichtes Tirol sowohl Bedenken ob ihrer Determiniertheit als auch ob ihrer ordnungsgemäßen Kundmachung. Es ist daher gemäß Art89 Abs2 B-VG iVm Art135 Abs4 B-VG der gegenständliche Antrag nach Art139 Abs1 Z1 B-VG an den Verfassungsgerichtshof zu stellen.

2. In der Sache:

a.) Zur mangelnden Determiniertheit:

Der Verordnungsgeber ist verpflichtet, den örtlichen Geltungsbereich einer auf§43 Abs1 litb StVO 1960 gestützten verkehrsbeschränkenden Maßnahme möglichst genau zu umschreiben. Den örtlichen Geltungsbereich nur in groben Zügen anzuführen, ist daher unzulässig. Es ist erforderlich festzulegen, auf welcher Strecke, beginnend und endend mit bestimmten Punkten, die Verkehrsteilnehmer die vorgesehenen Höchstgeschwindigkeiten einzuhalten haben (Hinweis VwGH 19.10.1988, 87/03/0196; VwGH 19.10.1988, 88/03/0007; VwGH 05.09.2008, 2008/02/0011). Dies gilt

auch für Fahrverbote. Das gegenständliche Fahrverbot ist laut Abschnitt 1 Za ab km 10,718 also nur mit einem Beginn festgelegt. Das Ende der Verkehrsbeschränkung ist allerdings nicht festgelegt. Dasselbe gilt für die Gegenfahrbahn. Dieser Formulierung begegnen vom Standpunkt der Nachvollziehbarkeit und erforderlichen Genauigkeit Bedenken.

b.) Zur nicht ordnungsgemäßen Kundmachung:

Laut den Fotografien der ASFINAG wird das Fahrverbot mit Zusatztafel auf der rechten Seite des äußerst rechten Fahrstreifens ohne zusätzliche Bodenmarkierung bei km 10,718 kundgemacht. Es fehlte eine zusätzliche Beschilderung auf der linken Seite dieses äußerst rechten Fahrstreifens obwohl in Fahrtrichtung Brenner mehrere Fahrstreifen verlaufen. Hier liegt laut Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Tirol eine unvollständige Kundmachung des Fahrverbotes vor. [...]"

[Zitat ohne die im Original enthaltenen Hervorhebungen]

2. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Akten betreffend das Zustandekommen der angefochtenen Verordnung vorgelegt und eine – im Folgenden auszugsweise wiedergegebene – Stellungnahme erstattet:

1) Zur mangelnden Determiniertheit

Wie sich aus dem Wortlaut der Verordnung eindeutig und unzweifelhaft ergibt, gilt das vom Landesverwaltungsgericht Tirol inkriminierte Fahrverbot auf beiden Richtungsfahrbahnen jeweils 'auf der äußerst rechten Mautspur', d.s. die Mautspuren G01 und M01, ab einem näher bestimmten Punkt. Wie sowohl aus dem der Verordnung zugrunde liegenden Plan als auch aus den Bodenmarkierungen in der Natur erkennbar ist, sind beide Richtungsfahrbahnen der A 13 jeweils nur im Vorbereich des Mautportals – bei dessen Durchfahren die Abbuchung erfolgt – durch Bodenmarkierungen in einzelne Fahrstreifen geteilt. Nach dem Durchfahren des Mautportals gibt es keine Bodenmarkierungen mehr, die Fahrbahn verengt sich trichterförmig bis auf die zwei bzw drei – dann wieder mittels Bodenmarkierungen angezeigten - Fahrstreifen der jeweiligen Richtungsfahrbahn.

In der Praxis kann für die Kraftfahrer kein Zweifel aufkommen, dass das Fahrverbot beim jeweiligen Mautportal endet, zumal auch der Zweck des Fahrverbots –die Freihaltung des jeweils äußerst rechten Fahrstreifens für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t – nach dem Durchfahren des Mautportals erkennbar nicht mehr gegeben ist.

Die als ein Aspekt des örtlichen Geltungsbereichs des Fahrverbots genannte 'Mautspur' ist somit nach dem Mautportal als solche nicht mehr vorhanden, weshalb nach ho. Ansicht die Umschreibung des jeweiligen örtlichen Geltungsbereichs mit 'ab km ... auf der äußerst rechten Mautspur' eindeutig und zweifelsfrei ist und in Verbindung mit den örtlichen Gegebenheiten den Kraftfahrern ermöglicht, den Inhalt des Verbots leicht, rasch und eindeutig zu erkennen.

2. Zur Kundmachung der Verordnung

Über die tatsächliche Art der Kundmachung der Verordnung in der Natur liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie keine Informationen vor. Die Kundmachung fällt in den Zuständigkeitsbereich des Straßenerhalters, eine Art 'Abnahme' durch die Behörde ist gesetzlich nicht vorgesehen. Dem Antrag des Landesverwaltungsgerichts Tirol ist nicht zu entnehmen, ob überprüft wurde, ob eine wie in der Folge dargestellte Kundmachung erfolgte; es wird lediglich auf – dem Antrag nicht beiliegende – 'Fotos der ASFINAG' verwiesen. Auf der Grundlage des bereits erwähnten Bodenmarkierungs- und Verkehrszeichenplans durfte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie jedenfalls von einer ordnungsgemäßen Kundmachung ausgehen:

Wie aus dem Plan eindeutig zu ersehen ist, war die Errichtung von Verkehrszeichen gem.§52 lita Z6c StVO 1960 in Verbindung mit Zusatztafeln gem. §54 Abs5 lita ('70m' bzw '60m'), Abs1 (Text 'ausgenommen Kfz über 3,5 t') und Abs5 litk leg. cit. jeweils bei km 10,638 (Richtungsfahrbahn Brenner) bzw bei km 10,836 (Richtungsfahrbahn Innsbruck), somit jeweils in der auf der Zusatztafel gem. §54 Abs5 lita StVO 1960 angegebenen Entfernung vor der Straßenstelle, auf die sich das Fahrverbot gemäß der Verordnung jeweils bezieht, vorgesehen. Den Bestimmungen des §48 Abs6 StVO 1960 wurde somit entsprochen, und aus der vorgesehenen Verwendung der Zusatztafeln gem. §54 Abs5 litk ergibt sich auch, dass eine Anbringung oberhalb der Fahrbahn vorgesehen war. Am tatsächlichen Beginn des Fahrverbots war jeweils eine Kundmachung mit einem Verkehrszeichen gem. §52 lita Z6c StVO 1969 in Verbindung mit Zusatztafeln gem. §54 Abs1 StVO 1960 (Text 'ausgenommen Kfz über 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht') und Abs5

litl StVO vorgesehen. Eine Anbringung dieser Verkehrszeichen oberhalb der Fahrbahn hätte die Sicht auf das Mautportal verdeckt, wo aber zur möglichst reibungslosen Abwicklung des Verkehrs und der Mautentrichtung nochmals Tafeln mit Symbolen der erlaubten Fahrzeugarten angebracht sind. Wenngleich keine Anbringung auf einer Verkehrsinsel oder einem Fahrbahnteiler vorgesehen war, so doch offensichtlich eine Anbringung am rechten Fahrbahnrand auf Höhe des baulichen Beginns des linksseitigen Fahrbahnteilers, somit nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durchaus auf einer 'ähnlichen baulichen Einrichtung' i.S. d. §54 Abs5 litl StVO. Auch diesbezüglich wurden daher nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie die gesetzlichen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Kundmachung erfüllt, zumal auch hier für die Normunterworfenen kein Zweifel an Inhalt und Geltungsbereich des verordneten Fahrverbotes bestehen kann. Durch welche 'zusätzliche Bodenmarkierung', auf deren Nichtvorhandensein das Landesverwaltungsgericht Tirol verweist, eine 'ordnungsgemäße Kundmachung' im Gegensatz zur vorliegenden Situation erreicht werden hätte können, kann vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nicht nachvollzogen werden.

[...]"

[Zitat ohne die im Original enthaltenen Hervorhebungen]

3. Der Beschwerdeführer vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol erstattete eine – im Folgenden auszugsweise wiedergegebene – Äußerung:

"[...]

Aus Sicht des Beschwerdeführers ist die gesamte Verordnung des BMVIT vom 07.11.2008 (GZ BMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008) wegen Gesetzwidrigkeit aufzuheben, eventualiter ist jedenfalls Punkt 1) lita) der Verordnung, also das Fahrverbot für die äußerst rechte Mautspur (= Mautspur G01) ab StrKm 10,718 in Richtungsfahrbahn Brenner, wegen aufzuheben.

Die Aufhebung der Verordnung wird einerseits deshalb angeregt, weil dem allgemein geltenden Bestimmtheitserfordernis iSd Art18 B-VG nicht genüge getan wurde, andererseits auch wegen der gesetzwidrig erfolgten Kundmachung (siehe dazu die Entscheidung VfGH V4/2017, wonach nach nunmehriger Rechtsprechung auch gesetzwidrig kundgemachte Verordnungen der Prüfung durch das Höchstgericht nicht entzogen sind und diese bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen vom VfGH aufzuheben sind).

2.

Zur Gesetzwidrigkeit der Verordnung des BMVIT vom 07.11.2008 (GZ BMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008) wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen im Antrag des LVwG Tirol und der dem Antrag zugrundeliegenden Beschwerde vom 18.07.2018 verwiesen, also darauf, dass der in der im Anlassfall konkret anzuwendenden Verordnung bestimmte örtliche Geltungsbereich nicht den Ansprüchen des Gesetzgebers und der Judikatur entspricht, weil dieser nicht hinreichend genau präzisiert ist (VwGH 2008/02/0011 mit Hinweisen auf VwGH 87/03/0196 und VwGH 88/03/0007).

'Der Verordnungsgeber ist verpflichtet, den örtlichen Geltungsbereich einer auf§43 Abs1 StVO gestützten verkehrsbeschränkenden Maßnahme möglichst genau zu umschreiben. Den örtlichen Geltungsbereich nur in groben Zügen anzuführen, ist daher unzulässig (vgl Dittrich/Stolzlechner, Österreichisches Straßenverkehrsrecht, II. Teil, Straßenverkehrsordnung3, §43, Rz 16f). Es ist erforderlich festzulegen, auf welcher Strecke, beginnend und endend mit bestimmten Punkten, die Verkehrsteilnehmer die vorgesehenen Höchstgeschwindigkeiten einzuhalten haben. (Hier: Die Formulierung lässt offen, an welchem bestimmten Punkt die Beschränkung auf 70 km/h enden und die Beschränkung auf 50 km/h beginnen sollte [...])' (VwGH 2008/02/0011 mit Hinweisen auf VwGH 87/03/0196 und VwGH 88/03/0007).

Punkt 1) lita) der hier einschlägigen Verordnung ist inhaltlich nicht ausreichend genau bestimmt, weil nur ein Beginn, aber kein Ende der beschränkenden Maßnahme definiert ist, und damit gesetzwidrig, weshalb der Beschwerdeführer (hier: weitere Partei) durch das beim LVwG Tirol angefochtene Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck vom 19.06.2018 [...] in seinen Rechten verletzt wird (VfGH E1201/2015 mit Hinweis auf VfSlG 10.303/1984, 10.515/1985).

3.

Auch die Kundmachung der hier präjudiziellen Verordnung, in eventu deren Punkt 1) lita), erfolgte nicht gesetzmäßig,

nicht nur weil die in der Verordnung selbst vorgesehenen Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen als solche nicht in der vorgesehenen Form aufgestellt/angebracht sind (weil gemäß §48 Abs2 StVO Vorschriftszeichen auf Autobahnen auf beiden Seiten oder oberhalb der Fahrbahn anzubringen sind, hier aber nur ein Verkehrszeichen auf einer Fahrbahnseite installiert war/ist), sondern auch weil die Position der Straßenverkehrszeichen, soweit sie in der Realität überhaupt vorhanden sind, mit dem örtlichen Geltungsbereich der verkehrsbeschränkenden Maßnahme nicht ausreichend übereinstimmt (das Verkehrszeichen findet sich gut 70 m vor Beginn der verordneten Beschränkung).

[...]"

IV. Erwägungen

1. Zur Zulässigkeit

1.1. Der Verfassungsgerichtshof vertritt in Abkehr von seiner früheren Rechtsprechung zu Art89 Abs1 B-VG seit dem Erkenntnis VfSlg 20.182/2017 die Auffassung, dass eine "gehörig kundgemachte" generelle Norm – also eine an einen unbestimmten, externen Personenkreis adressierte, verbindliche Anordnung von Staatsorganen – bereits dann vorliegt, wenn eine solche Norm ein Mindestmaß an Publizität und somit rechtliche Existenz erlangt (vgl zB VfSlg 12.382/1990, 16.875/2003, 19.058/2010, 19.072/2010, 19.230/2010 uva.; vgl auch VfGH 18.9.2015,V96/2015, sowie die Rechtsprechung zu nicht ordnungsgemäß kundgemachten Gesetzen VfSlg 16.152/2001, 16.848/2003 und die darin zitierte Vorjudikatur). Es ist nicht notwendig, dass die Kundmachung der Norm in der rechtlich vorgesehenen Weise erfolgt. Demnach haben auch Gerichte gesetzwidrig kundgemachte Verordnungen gemäß Art139 B-VG anzuwenden und diese, wenn sie Bedenken gegen ihre rechtmäßige Kundmachung haben, vor dem Verfassungsgerichtshof anzufechten. Bis zur Aufhebung durch den Verfassungsgerichtshof sind sie für jedermann verbindlich.

1.2. Die Aufstellung der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit der angefochtenen Verordnung verfügten Verkehrszeichen ist ausweislich des vom Landesverwaltungsgericht Tirol vorgelegten Bildmateriales erfolgt. Gemäß §44 Abs1 StVO 1960 ist die angefochtene Verordnung damit jedenfalls kundgemacht worden, sodass sie mit verbindlicher Wirkung für jedermann zustande gekommen ist und in Geltung steht.

1.3. Der Verfassungsgerichtshof ist nicht berechtigt, durch seine Präjudizialitätsentscheidung das antragstellende Gericht an eine bestimmte Rechtsauslegung zu binden, weil er damit indirekt der Entscheidung dieses Gerichtes in der Hauptsache vorgreifen würde. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes darf daher ein Antrag iSd Art139 Abs1 Z1 B-VG bzw des Art140 Abs1 Z1 lita B-VG nur dann wegen mangelnder Präjudizialität zurückgewiesen werden, wenn es offenkundig unrichtig (denkunmöglich) ist, dass die – angefochtene – generelle Norm eine Voraussetzung der Entscheidung des antragstellenden Gerichtes im Anlassfall bildet (vgl etwa VfSlg 10.640/1985, 12.189/1989, 15.237/1998, 16.245/2001 und 16.927/2003).

Der Hauptantrag umfasst, soweit er die Aufhebung des Punktes 1 litb-e (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überhol- und Parkverbot), des Punktes 2 (straßenpolizeiliche Maßnahmen für die entgegengesetzte Richtungsfahrbahn), des Punktes 3 (Bodenmarkierungs- und Verkehrszeichenplan) sowie des Punktes 4 (Aufhebung von entgegenstehenden Anordnungen) betrifft, Bestimmungen, die im Anlassfall offenkundig nicht präjudiziell und offensichtlich trennbar sind (vgl VfSlg 17.572/2005, 19.939/2014; VfGH 24.11.2016, V18-19/2016; 28.9.2017, G31/2017). Weder gegen Punkt 1 litb-e noch gegen die Punkte 2-4 der angefochtenen Verordnung werden Bedenken vorgebracht.

Lediglich Punkt 1 lita der angefochtenen Verordnung ist präjudiziell, weil der Verstoß gegen das Fahrverbot auf der Mautspur G01 durch den Beschwerdeführer des Ausgangsverfahrens erfolgt sein soll.

1.4. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen vorliegen, ist der Hauptantrag, soweit er sich auf Punkt 1 lita der angefochtenen Verordnung bezieht, zulässig. Im Übrigen ist der Hauptantrag jedoch als unzulässig zurückzuweisen.

2. In der Sache

2.1. Soweit zulässig, ist der Antrag nicht begründet .

2.2. Der Verfassungsgerichtshof ist in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren zur Prüfung der Gesetzmäßigkeit einer Verordnung gemäß Art139 B-VG auf die Erörterung der geltend gemachten Bedenken beschränkt (vgl VfSlg 11.580/1987, 14.044/1995, 16.674/2002). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Verordnung aus den in der Begründung des Antrages dargelegten Gründen gesetzwidrig ist (VfSlg 15.644/1999, 17.222/2004).

2.3. Das antragstellende Gericht behauptet die mangelnde Determiniertheit der Verordnung, weil der Teil der Verordnung, der ein Fahrverbot für die Mautspur G01 vorsieht, zwar den Beginn des Fahrverbotes bei Strkm. 10,718, jedoch kein Ende des Fahrverbotes bestimmt.

2.3.1. Zum Vorwurf der unzureichenden Determiniertheit der Verordnung ist zunächst festzuhalten, dass nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes der Inhalt einer Verordnung als Gesetz im materiellen Sinn das weitere Vollzugsgeschehen im Sinne des Art18 Abs1 B-VG ausreichend vorherbestimmen (vgl VfSlg 7072/1973, 8658/1979, 19.592/2011) und insbesondere dem Normunterworfenen die Möglichkeit geben muss, sich dem Recht gemäß zu verhalten (VfSlg 19.592/2011, 19.721/2012 mwN).

2.3.2. Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung, wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert, dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Park-verbote und dergleichen, zu erlassen (§43 Abs1 litb Z1 StVO).

2.3.3. Nach dieser Bestimmung ist der Verordnungsgeber verpflichtet, den örtlichen Geltungsbereich einer auf§43 Abs1 litb Z1 StVO gestützten verkehrsbeschränkenden Maßnahme möglichst genau zu umschreiben. Es ist daher unzulässig, den örtlichen Geltungsbereich nur in groben Zügen anzuführen, vielmehr ist es erforderlich festzulegen, auf welcher Strecke, beginnend und endend, eine Verkehrsbeschränkung gilt. Die Verordnung muss so bestimmt sein, dass für den Normunterworfenen bereits anhand des Verordnungstextes selbst – und einer allenfalls von der Verordnung mitumfassten planlichen Darstellung oder dergleichen (vgl auch VfSlg 7072/1973, 10.469/1985, 18.840/2009) – zweifelsfrei zum Ausdruck kommt, für welche Bereiche bzw welche Strecke diese Anordnung bzw Verkehrsbeschränkung gilt, sodass er sich danach richten kann (VfSlg 8658/1979).

2.3.4. Der Verordnungstext bestimmt in Punkt 1 lita durch eine genaue Kilometerangabe (Strkm. 10,718) den Beginn des Fahrverbotes. Soweit das antragstellende Gericht vorbringt, das Ende des Fahrverbotes sei nicht hinreichend bestimmt, ist es damit nicht im Recht. Das Fahrverbot bezieht sich nach dem Verordnungstext auf die Mautspur G01, die auf dem – gemäß Punkt 3 zum integrierten Bestandteil der Verordnung erklärten – Verkehrszeichenplan klar ersichtlich ist. Aus der planlichen Darstellung des Verkehrszeichenplanes ist das Ende der Mautspur G01 nach der Mautstelle klar erkennbar. Daher erhellt sich aus dem Verordnungstext in Zusammenschau mit der planlichen Darstellung das genaue Ende des Fahrverbotes.

2.3.5. Insofern ist der Verordnungsgeber der Verpflichtung des§43 Abs1 litb Z1 StVO nachgekommen, den Beginn und das Ende einer Verkehrsbeschränkung möglichst genau zu umschreiben.

2.3.6. Daher treffen die in Bezug auf die unzureichende Determiniertheit vorgebrachten Bedenken nicht zu.

2.4. Das antragstellende Gericht behauptet auch die gesetzwidrige Kundmachung des verordneten Fahrverbotes.

2.4.1. Gemäß §44 Abs1 StVO sind die in §43 StVO bezeichneten Verordnungen, sofern sich aus den folgenden Absätzen nichts anderes ergibt, durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft (vgl VfSlg 18.710/2009, 19.409/2011, 19.410/2011).

2.4.2. Als Aufstellungsort der Verkehrszeichen bestimmt §48 Abs2 StVO für Autobahnen die Anbringung auf beiden Seiten oder oberhalb der Fahrbahn, ausgenommen auf Streckenteilen, die in der jeweiligen Fahrtrichtung nur einen Fahrstreifen aufweisen, oder in Gegenverkehrsbereichen. Da schon der planlichen Darstellung der Mautstelle sowie dem vorgelegten Bildmaterial zu entnehmen ist, dass der Straßenabschnitt, an dem das Verkehrszeichen über das Fahrverbot in der Mautspur G01 angebracht ist, mindestens zwei Fahrstreifen aufweist, gelten für diesen Bereich die qualifizierten Aufstellungsmodalitäten für Autobahnen gemäß §48 Abs2 dritter Satz StVO.

2.4.3. Die Bestimmung des §48 Abs2 StVO (in der Fassung der 19. Novelle, BGBl Nr 518/1994) verfolgt den Zweck, auf Autobahnen mit mehreren Fahrstreifen sicherzustellen, dass auch Fahrzeuglenker, die nicht den rechten Fahrstreifen benutzen, Gefahren- und Vorschriftszeichen auf jeden Fall wahrnehmen können, auch wenn sie gerade an einem auf

dem rechten Fahrstreifen befindlichen Fahrzeug vorbeifahren und daher die auf der rechten Fahrbahnseite angebrachten Verkehrszeichen nicht wahrnehmen können (vgl RV 1580 BlgNR 18. GP, 30; VwGH 09.07.1998, 97/03/0027).

2.4.4. Auf der Fahrbahn in Richtung Brenner wird das gegenständliche Fahrverbot zweimal angezeigt. Zunächst wird das Fahrverbot mit dem Zusatz "70 m" mit einem Verkehrsschild angezeigt, das über der Fahrbahn angebracht ist. Auf der Höhe des Beginns des Fahrverbotes bei Strkm. 10,718 erfolgt schließlich die Kundmachung mit einem Verkehrsschild, das an der rechten Fahrbahnseite angebracht ist.

2.4.5. Das Landesverwaltungsgericht Tirol ist zwar im Recht, wenn es vorbringt, dass die Kundmachung des Fahrverbotes bloß an der rechten Fahrbahnseite allein mit dem Verkehrsschild auf der Höhe des Beginns des Fahrverbotes nicht ausreicht. Dabei übersieht das antragstellende Gericht allerdings, dass bereits 70 Meter vor dem Beginn des Fahrverbotes auf das Fahrverbot hingewiesen wird.

2.4.6. Die Anbringung dieses ersten Hinweises auf das Fahrverbot genügt im vorliegenden Fall den Bestimmungen des §48 Abs2 StVO, weil das Verkehrszeichen ausweislich des vorgelegten Bildmateriales oberhalb der Fahrbahn angebracht wurde. Hinzu kommt, dass sich nach dem oberhalb der Fahrbahn angebrachten Verkehrszeichen links der äußerst rechten Spur eine durchgehende Sperrlinie befindet, die ein legales Wechseln auf die vom Fahrverbot erfasste Mautspur nicht mehr ermöglicht. Gleichzeitig ist es einem Fahrzeug auf der äußerst rechten Spur möglich, auch nach der Ankündigung des Fahrverbotes die Spur zu wechseln, weil unmittelbar rechts neben der Sperrlinie eine Leitlinie angebracht ist, die ein Überfahren der Sperrlinie von rechts kommend zulässt (§9 Abs1, §55 Abs5 StVO). Es ist also sichergestellt, dass ein Fahrzeuglenker, der sich straßenverkehrsordnungskonform verhält, vom Fahrverbot Kenntnis erlangt und gegebenenfalls auch noch rechtzeitig vor dem Beginn des Fahrverbotes die Spur wechseln kann.

2.4.7. Daher entspricht die Anbringung der Verkehrszeichen in Ansehung des Punktes 1 lita der Verordnung, der ab Strkm. 10,718 für die äußerste rechte Mautspur – mit der Ausnahme für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t – ein Fahrverbot verordnet, den Anforderungen des §48 Abs2 StVO. Die Verordnung ist daher in diesem Umfang ordnungsgemäß kundgemacht, sodass die Bedenken des antragstellenden Gerichtes betreffend die ordnungsgemäße Kundmachung der Verordnung nicht zutreffen.

V. Ergebnis

1. Die vom Landesverwaltungsgericht Tirol erhobenen Bedenken ob der Gesetzmäßigkeit des mit der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 7. November 2008, GZ BMVIT-138.013/0009-II/ST5/2008, unter Punkt 1 lita verordneten Fahrverbotes ab Strkm. 10,718 für die äußerste rechte Mautspur mit der Ausnahme für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t treffen nicht zu. Der Antrag ist daher insoweit abzuweisen.

2. Im Übrigen ist der Antrag als unzulässig zurückzuweisen.

3. Diese Entscheidung konnte gemäß §19 Abs4 VfGG ohne mündliche Verhandlung in nichtöffentlicher Sitzung getroffen werden.

Schlagworte

Straßenverkehrszeichen, Fahrverbot, Geltungsbereich (örtlicher) einer Verordnung, Verordnung Kundmachung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2018:V52.2018

Zuletzt aktualisiert am

21.03.2022

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

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at