jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vfgh Erkenntnis 1994/6/24 B931/93

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 24.06.1994

Index

90 Straßenverkehrsrecht, Kraftfahrrecht
90/01 Straßenverkehrsordnung 1960

Norm

B-VG Art7 Abs1 / Verordnung
B-VG Art18 Abs2
StGG Art6 Abs1 / Erwerbsausübung
FahrverbotsV des Bürgermeisters der Stadt Salzburg vom 17.06.92 (Omnibusfahrverbot)
Sbg Stadtrecht 1966 §39
StVO 1960 §43 Abs2 lita
StVO 1960 §94b Abs1 litb

Leitsatz

Keine Gesetzwidrigkeit der dem zur Verordnungserlassung zuständigen Bürgermeister zurechenbaren FahrverbotsV für Omnibusse in der Stadt Salzburg; Besserung der Umweltsituation und Reduzierung der Belästigung der Bevölkerung; keine Gleichheitswidrigkeit aufgrund der behaupteten Verletzung des Vertrauensschutzes der betroffenen Unternehmer; sachliche Rechtfertigung der Ausnahmeregelungen; keine Verletzung der Erwerbsausübungsfreiheit; öffentliches Interesse gegeben

Spruch

Die beschwerdeführende Gesellschaft ist durch den angefochtenen Bescheid weder in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht noch wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in ihren Rechten verletzt worden.

Die Beschwerde wird daher abgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I . 1. Die beschwerdeführende Gesellschaft betreibt in Salzburg nach eigenen Angaben ein Restaurant, dessen Geschäftsbetrieb "auf Gäste abgestellt (ist), die mit Reiseautobussen" ankommen. Unmittelbar anschließend an das Restaurant stehen firmeneigene Parkplätze für Omnibusse zur Verfügung. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde der Antrag der beschwerdeführenden Gesellschaft auf Erteilung einer Ausnahmebewilligung "vom Omnibusfahrverbot in der Stadt Salzburg zur Zu- und Abfahrt zum und vom privaten Abstellplatz beim Stieglbräu in der Humboldtstraße in der Zeit vor 11 Uhr sowie in der Zeit nach 15 Uhr" abgewiesen.

In der auf Art144 B-VG gestützten Beschwerde erachtet sich die beschwerdeführende Gesellschaft im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Erwerbsfreiheit sowie in ihren Rechten wegen Anwendung einer gesetzwidrigen Verordnung verletzt.

2. Mit einer für den Bürgermeister der Stadt Salzburg gezeichneten Verordnung vom 17. Juni 1992, Z9/03-91549/91-80, wurde ein "Fahrverbot für Omnibusse im Stadtgebiet von Salzburg in der Zeit vom 1.5. bis 31.10. eines jeden Jahres" verfügt (in Hinkunft kurz: Verordnung). Die Verordnung wurde durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Salzburg vom 30. Juni 1992, Nr. 12, sowie durch Aufstellung der entsprechenden Verkehrszeichen kundgemacht.

Die Verordnung lautet in ihren wesentlichen Teilen:

"VERORDNUNG

der Stadtgemeinde Salzburg als Bezirksverwaltungsbehörde gemäß §43 Abs2 lita StVO 1960, welche in der Zeit vom 1.5. -

31.10. eines jeden Jahres gilt:

I.

...

II.

Jener Teil des Stadtgebietes der Stadt Salzburg, welcher südlich der A 1 West Autobahn gelegen ist, ausgenommen

1. - 18. ...

wird in der Zeit von 8.00 - 18.00 Uhr zur Zone erklärt, in der ein Fahrverbot für Omnibusse gilt.

Von diesem Fahrverbot ausgenommen werden:

1. Omnibusse des öffentlichen Linienverkehrs;

2. Omnibusse von Busunternehmen mit Firmensitz Salzburg-Stadt, Wals-Siezenheim, Bergheim, Hallwang, Koppl, Elsbethen, Anif und Grödig;

3. Zu- und Abfahrten für Omnibusse mit Buchungsbescheinigung für Beherbergungsbetriebe;

4. Zu- und Abfahrten für Omnibusse mit Buchungsbescheinigung für Restaurants in der Zeit von 11.00 - 15.00 Uhr, wobei unter Restaurants zu verstehen sind: Hotels, Gasthöfe, Restaurants, Gasthäuser und Kaffeerestaurants;

5. Omnibusse auf folgenden Straßen bzw. Straßenzügen (Korridore, gekennzeichnet durch rechteckige blaue Tafeln mit weißen Richtungspfeilen) bis zu nachstehenden Endpunkten:

1. - 5. ...

III.

Diese Verordnung ist gemäß §44 Abs2b StVO 1960 durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt Salzburg kundzumachen sowie der Inhalt der Verordnung durch Hinweistafeln am Beginn der von der Verordnung betroffenen Straßenstrecken zu verlautbaren und tritt mit 02.07.1992 in Kraft.

...

Für den Bürgermeister:

..."

Diese Verordnung wurde durch Punkt I. der Verordnung des Bürgermeisters der Stadt Salzburg vom 24. März 1993, Z9/03/91549/91/142, aufgehoben.

3.a. Die beschwerdeführende Gesellschaft rügt die Gesetzwidrigkeit der Verordnung "im Hinblick auf die Unzuständigkeit der Behörde (= Stadtgemeinde), die die Verordnung erlassen hat".

b. Die Verordnung sei nicht "erforderlich" im Sinne des §43 Abs2 StVO 1960.

c. Die beschwerdeführende Gesellschaft hätte zudem im Vertrauen auf die geltende Rechtslage den Gastgewerbebetrieb so gestaltet, daß sie "auf 'Buskunden' angewiesen" ist. Die Stadt Salzburg habe die

Restaurantsbesitzer wiederholt aufgefordert, für eigene Parkplätze - aus verkehrspolitischen Gründen - Sorge zu tragen. Die Verordnung hindere - "das diesbezügliche Vertrauen verletzend, ohne daß besondere Umstände diesen Eingriff sachlich rechtfertigen könnten - die freie Buszufahrt vor 11 Uhr ... und ein Abholen nach 15 Uhr".

d. "Eine sachliche Rechtfertigung unter dem Blickwinkel des §43 Abs2 StVO" sei nicht erkennbar. Es mache im Hinblick auf den gebotenen "Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt" keinen Unterschied, ob "der Bus nun zum Restaurant ... um 11 Uhr 10 zufährt und etwa um 14 Uhr 40 abfährt oder die Zufahrt zB um 9 Uhr und die Abfahrt um 17 Uhr 40 erfolgt". In beiden Fällen sei die Belastung der Bevölkerung und der Umwelt durch eine Hinfahrt und durch eine Rückfahrt gegeben.

e. Die Verordnung sei aber auch insoferne gleichheitswidrig, als sie eine sachlich nicht zu rechtfertigende Differenzierung zwischen Restaurant- und Beherbergungsbetrieben, für die keine zeitliche Beschränkung in der Verordnung vorgesehen ist, festlegt.

f. Eine Gleichheitswidrigkeit ergebe sich weiters im Hinblick auf die "fehlende Sinnhaftigkeit". Benötige man etwa "für den Salzburger Aufenthalt mehr als vier (auf die Mittagszeit, während der viele Geschäfte gesperrt halten, zusammengeballte) Stunden", "dann muß beispielsweise für die Hinfahrt der offizielle Shuttle-Bus verwendet werden (der natürlich wieder zu seinem Ausgangspunkt zurückfahren muß) und erfolgt dann beispielsweise die Abholung durch den Bus der Reisegesellschaft, was wiederum zwei (weitere) Fahrten (mit dem Reisebus) mit sich bringt. In der Summe ergibt auch dies vier Fahrten ..., also auch eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens ... ."

g. Das Omnibusfahrverbot stehe aber auch zumindest hinsichtlich der Restaurantbesitzer, die über einen eigenen Parkplatz verfügen, in keinem Verhältnis zu den Vorteilen, die es für die Bewohner und/oder die Umwelt brächte, zumal "es sich hier um keinen zu vernachlässigenden Einzel-Härtefall handelt".

h. Bedenklich erscheint der beschwerdeführenden Gesellschaft

die verordnete Ausnahme für Omnibusse von Busunternehmen mit

Firmensitz in Salzburg-Stadt und in näher bezeichneten

umliegenden Gemeinden. Eine sachliche Rechtfertigung für diese

Ausnahme sei nicht zu erkennen. Die Belastungen der Bevölkerung

und der Umwelt durch Omnibusse unterschieden sich "in keiner wie

auch immer gearteten Weise danach, ob der 'Firmensitz' des

Busunternehmens ... in Salzburg-Stadt oder ... in einem weiter

entfernten Ort besteht". Im Sinn der "sogenannten

Aushöhlungstheorie ... bewirkt eine rechtswidrige

Ausnahmebestimmung eine rechtswidrige Aushöhlung der Norm und macht diese selbst (deshalb) rechtswidrig".

i. Die in der StVO 1960 vorgesehene Interessenabwägung sei nicht gehörig durchgeführt worden. Es fehle an einer näheren sachverhaltsmäßigen Klärung der Gefahren oder Belästigungen für Bevölkerung und Umwelt, vor denen die Verkehrsbeschränkung schützen soll, wie auch eine Untersuchung der Verkehrsbeziehungen und Verkehrserfordernisse durch ein entsprechendes Anhörungs- und Ermittlungsverfahren.

j. Durch den angefochtenen Bescheid sei die beschwerdeführende Gesellschaft aber auch unmittelbar - wegen der mit der Verweigerung der Ausnahmegenehmigung verbundenen gravierenden Vermögenseinbusse - im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Erwerbsfreiheit verletzt. Bei Abwägung "der vorliegenden Entscheidungskriterien hätte das Vorliegen eines öffentlichen Interesses nicht verneint werden dürfen".

4. Die Salzburger Landesregierung beantragte unter Vorlage der Verwaltungsakten in ihrer Gegenschrift die Abweisung der Beschwerde.

5. Der Bürgermeister der Stadt Salzburg erstattete zu den gegen die Verordnung in der Beschwerde erhobenen Bedenken eine Äußerung und legte die zugrundeliegenden Verordnungsakten vor.

a. Zunächst wird darauf hingewiesen, daß die gegenständliche Verordnung zwischenzeitig "ausdrücklich mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1993 aufgehoben wurde bzw. durch die Anbringung der entsprechenden (neuen) bzw. Entfernung der früheren Straßenverkehrszeichen auch tatsächlich außer Kraft getreten ist".

b. Zur Verteidigung der Verordnung führt der Bürgermeister der Stadt Salzburg aus, daß "im Hinblick auf die große Anzahl nach Salzburg kommender Reisebusse" "zur Bewältigung diesbezüglich auftretender Verkehrsprobleme" Maßnahmen erforderlich waren. Aus diesem Grunde sei "für den Bereich des unmittelbaren (engsten) Innenstadtbereiches (= innerer Sperrbezirk) für das gesamte Jahr für Omnibusse ein generelles Fahrverbot erlassen" worden. An diesen inneren Sperrbezirk grenze dann das hier präjudizielle "teils bis zum Stadtrand reichende Omnibusfahrverbot" an. Die Verordnung habe sich "fast auf das gesamte Gebiet der Stadtgemeinde Salzburg erstreckt (von geringfügigen Randbereichen abgesehen)". Dadurch werde den Reisebussen die Einfahrt generell untersagt; der Transport der Busgäste erfolge mittels eines von der Stadt Salzburg betriebenen Shuttle-Bus-Dienstes von den am Stadtrand gelegenen Busparkplätzen zu den zwei Busaussteig- bzw. Einsteigstellen (Terminals).

Das Omnibusfahrverbot sollte "eine Minimierung der vom Reisebusverkehr ausgehenden Umweltbelastungen" bezwecken. Das "Bus-Shuttle-System" weise nämlich eine wesentlich höhere Transportkapazität gegenüber einem normalen (einzelnen) Reisebus auf, könne durch eine Überschneidung von ankommenden und abfahrenden Gästen die Zahl der Leerfahrten und durch den Einsatz neuerster Technologien die Schadstoff- und Lärmemission weiter reduzieren.

Wegen der "großen verkehrsmäßigen Belastung der Stadt durch die große Zahl von Reisebussen war die Verkehrsbeschränkung erforderlich".

c. Der Bürgermeister tritt auch den Bedenken hinsichtlich des Gleichheitssatzes entgegen. Die "Mittagsregelung für die Restaurantzufahrt" finde darin ihre sachliche Rechtfertigung, daß es innerhalb des Fahrverbotsbereiches Restaurants gibt, die von den Terminals nur schwer erreichbar sind, stelle "aber eben (nur) auf die Einnahme der Mahlzeit (Mittagessen) selbst ab". Die demgegenüber unbeschränkte Zufahrt zu Beherbergungsbetrieben wurde deshalb für erforderlich erachtet, "weil Hotelgäste - anders als Gäste, die ein Mittagessen einnehmen wollen - jederzeit ankommen und insoweit eine Verbotsnorm sachlich unvertretbar erschiene, weil sie zu unakzeptablen Härten führen müßte (vgl. den erforderlichen Gepäckstransport u.a.)".

d. Zu den Beschwerdevorbringen hinsichtlich der zeitlichen Begrenzung dieser Ausnahmeregelung verweist die verordnungserlassende Behörde darauf, daß es "sehr wohl einen Unterschied (mache), ob Gäste, wenn sie vor 11.00 Uhr ankommen, dann den Shuttle-Bus benützen und innerhalb jener Zeitspanne, die sie sich in der Stadt aufhalten, dann - gleich wie andere Gäste - zu Fuß (oder allenfalls auch mittels städtischer Verkehrsmittel) sich zur Einnahme ihres Mittagessens begeben und letztlich mit den anderen Salzburg-Gästen aus Reisebussen zusammen dann wiederum mittels des Shuttle-Busses zu den am Stadtrand gelegenen Busparkplätzen zurückfahren".

e. Wenn die beschwerdeführende Gesellschaft vorbringt, daß sie einen eigenen Busparkplatz zur Verfügung hätte, so sei ihr entgegenzuhalten, daß solche Fälle (als Einzelfälle) nicht bereits eine Gleichheitswidrigkeit bewirken. Der Verordnungsgeber hätte auch auf die Vollziehbarkeit und Überwachbarkeit Bedacht zu nehmen. Zudem sei jede "weitere Modifizierung und 'Verkomplizierung' der Ausnahmetatbestände aber auch hinsichtlich der Kundmachung" hintanzuhalten. Gerade für gegebenenfalls auftretende Härtefälle sehe ohnehin die Straßenverkehrsordnung das Instrument des §45 StVO 1960 vor.

f. Der durch die Verkehrsbeschränkung bewirkte Eingriff in Rechtspositionen würde schließlich nur dann den Gleichheitsgrundsatz verletzen, "wenn dadurch eine weitere Nutzung oder wirtschaftliche Verwertung der betreffenden Investitionen überhaupt oder weitgehend unmöglich gemacht würde". Davon könne bei der gegenständlichen Verordnung keine Rede sein.

g. Die Ausnahme vom Omnibusfahrverbot für Omnibusse von Busunternehmen mit Firmensitz in der Stadt Salzburg bzw. in den namentlich angeführten angrenzenden Nachbargemeinden sei deshalb vorgesehen worden, "weil sehr wohl jene Busunternehmen, die im unmittelbaren Umfeld des Stadtgebietes ihren Sitz haben, ihre geschäftliche Tätigkeit großteils bzw. fast ausschließlich in der Stadt ausüben und ... ihnen die Existenzgrundlage nicht entzogen werden sollte".

h. Hinsichtlich des Vorwurfs der Unzuständigkeit verweist die verordnungserlassende Behörde darauf, daß aus dem Verordnungstext eindeutig hervorgehe, daß die Verordnung "Für den Bürgermeister" im übertragenen Wirkungsbereich, somit von der Bezirksverwaltungsbehörde als zuständiger Behörde erlassen wurde.

6.a. In einer Replik der beschwerdeführenden Gesellschaft wird erneut darauf verwiesen, daß "durch die unrichtige (unkorrekte, unpräzise) Bezeichnung des Autors ... eine Gesetzwidrigkeit der Verordnung gegeben" sei. Wenn der Bürgermeister der Stadt Salzburg in seiner Äußerung die Ansicht vertrete, daß eine Verordnung "der Stadtgemeinde Salzburg als Bezirksverwaltungsbehörde" auf Grund des Art119 Abs2 B-VG "in gleicher Weise eine Verordnung des Bürgermeister" sei, so sei dem entgegenzuhalten, daß zwischen dem Organ, das mit der Vertretung der Behörde nach außen berufen ist, einerseits und der Behörde andererseits zu unterscheiden ist.

b. Zu der vom Bürgermeister der Stadt Salzburg dargestellten Regelungsabsicht verweist die beschwerdeführende Gesellschaft darauf, "daß Stockbusse als Shuttle-Busse zum Einsatz kamen, die über 100 Sitzplätze aufweisen", aber nur selten voll ausgelastet seien. Die Praxis habe gezeigt, daß die Shuttle-Busse in den Vormittagsstunden stadtauswärts und in den Nachmittagstunden stadteinwärts stets leer gefahren seien. Überschneidungen von ankommenden und abfahrenden Gästen habe es nur in einem sehr geringen Ausmaß in der Mittagszeit gegeben. Die vertragliche Verpflichtung der Shuttle-Bus-Unternehmer, neueste lärm- und abgasarme Motoren einzusetzen, hätte nicht zur Gänze erfüllt werden können.

c. Aus einem - dem Verfassungsgerichtshof vorgelegten - Papier der Handelskammer Salzburg sei weiters ersichtlich, daß der Anteil der Reise- und Shuttle-Busse am Gesamtverkehr im April und im Mai 1992 in der Schallmooser Hauptstraße sowie in der Erzabt-Klotz-Straße etwa 1,8 % betrug. Der Anteil des Schallpegels, der auf Shuttle-Busse bzw. Reisebusse rechnerisch zurückzuführen wäre, sei bei 0,4 bis 0,5 Dezibel gelegen. Derartige Pegelschwankungen könnten subjektiv aber nicht mehr wahrgenommen werden.

II. Der Verfassungsgerichtshof hat über die - zulässige - Beschwerde erwogen:

1. Die beschwerdeführende Gesellschaft bezweifelt die Gesetzmäßigkeit der für den Bürgermeister der Stadt Salzburg gezeichneten Verordnung insgesamt sowie insbesondere der darin enthaltenen Beschränkung der Ausnahme von Zu- und Abfahrten für Omnibusse mit Buchungsbescheinigung für Restaurants auf die Zeit von 11.00 Uhr bis 15.00 Uhr. Der Verfassungsgerichtshof teilt die von der beschwerdeführenden Gesellschaft vorgetragenen Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit dieser Verordnung nicht.

a. Mit Rücksicht auf die rechtsverbindliche Zeichnung der Verordnung "Für den Bürgermeister" nimmt der Verfassungsgerichtshof an, daß die Verordnung dem Bürgermeister der Stadt Salzburg als verordnungserlassendem Organ zuzurechnen ist. Die - unbestrittene - Zuständigkeit des Bürgermeisters zur Erlassung der Verordnung ergibt sich aus seiner Zuständigkeit als Bezirksverwaltungsbehörde gemäß §39 Salzburger Stadtrecht 1966, LGBl. 47 in der geltenden Fassung, in Verbindung mit §94 b Abs1 litb StVO 1960.

Aber auch die Bezeichnung der Verordnung als "Verordnung der Stadtgemeinde Salzburg ..." anläßlich ihrer Kundmachung im Amtsblatt der Stadt Salzburg am 30. Juni 1992, Nr. 12, vermag keine Fehlerhaftigkeit der Verordnung oder ihrer Kundmachung zu begründen, weil auch in der Verordnungskundmachung die Erlassung "Für den Bürgermeister" sowie der Hinweis auf die Funktion "als Bezirksverwaltungsbehörde" im Einleitungssatz ausreichen, den Rechtsunterworfenen mit hinreichender Deutlichkeit die Behörde bekanntzumachen, welche die Verordnung erlassen hat.

b. Gemäß §43 Abs2 lita StVO 1960, den die Verordnung in ihrem Einleitungssatz selbst als Rechtsgrundlage nennt, hat die Behörde "zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe ..., wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt ... erforderlich ist, durch Verordnung für bestimmte Gebiete ... für alle oder für bestimmte Fahrzeugarten oder für Fahrzeuge mit bestimmten Ladungen dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote zu erlassen ...". Gemäß dem letzten Satz des §43 Abs2 StVO 1960 ist bei der Erlassung solcher Verordnungen "einerseits auf den angestrebten Zweck und andererseits auf die Bedeutung der Verkehrsbeziehungen und der Verkehrserfordernisse Bedacht zu nehmen".

"Erforderlich" ist eine Verkehrsbeschränkung gemäß §43 Abs2 lita StVO 1960 dann, wenn sie dem Interesse der Bevölkerung oder der Umwelt an der Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen dient und dieses Interesse das Interesse des Verkehrs an der ungehinderten Benutzung der Verkehrswege überwiegt.

Wie der Verfassungsgerichtshof ferner bereits in seiner bisherigen Judikatur (VfGH 30.9.1992, B252/91, S. 9, mit weiteren Hinweisen) ausgesprochen hat, wird bei Erlassung einer Verkehrsbeschränkung gemäß §43 Abs2 lita StVO 1960 von der Verwaltungsbehörde im Zuge der von ihr vorzunehmenden Interessenabwägung der gesetzlich eingeräumte Beurteilungsspielraum nicht schon dadurch überschritten, daß sie den Interessen der Bevölkerung an der Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen, insbesondere durch Lärm, den Vorrang vor den Interessen des Verkehrs an einer ungehinderten Benutzung des von einer Verkehrsbeschränkung betroffenen Gebietes einräumt.

Wie dem Verordnungsakt (ON 6, S. 4) zu entnehmen ist, ging die Behörde bei der Einleitung des gemäß §94 f StVO 1960 vorgeschriebenen Anhörungsverfahrens vor Erlassung der Verordnung (bzw. ihrer gleichlautenden Vorgängerverordnung vom 6. April 1992) davon aus, daß "die Bevölkerung der Stadt Salzburg sowie die Umwelt aufgrund der Vielzahl der Reisebusse, die während der Sommersaison in das Stadtgebiet fahren, bislang erheblich durch Lärm und Schadstoffe belastet waren", sodaß ein möglichst umfängliches Fahrverbot für Omnibusse "für notwendig erachtet" wurde. In Auseinandersetzung mit den im Zuge des Anhörungsverfahrens eingegangenen, - teilweise negativen - Stellungnahmen wurde vom Magistrat die gesetzlich vorgeschriebene Interessenabwägung vorgenommen (Verordnungsakt ON 16):

"Die Vorteile des Busfahrverbotes überwiegen die Nachteile

sehr wesentlich. ... Durch das neue Shuttle-System dürfen Busse

nur mehr mit einer Buchungsbescheinigung in das Stadtgebiet von

Salzburg. ... Als Shuttle-Busse werden doppelstöckige Reisebusse

... verwendet werden, die mit neuesten lärm- und abgasarmen

Motoren ausgestattet sind. Diese Busse haben weitere Zusatzausrüstungen, wie Rußfilteranlagen und Schubabschaltungen, die gewährleisten sollen, daß die Umweltbelastung auf ein möglichst niedriges Niveau reduziert wird. Gefahren bzw. Belästigungen der Anrainer durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe sowie für die Umwelt können um ein Vielfaches reduziert werden, da in Zukunft Busse z.B. aus Ostblockstaaten nicht mehr in das Stadtgebiet Salzburg fahren dürfen, welche normalerweise den momentanen Abgasrichtlinien nicht entsprechen bzw. diese bei weitem überschreiten. Da ein Shuttle-Bus 95 Sitzplätze hat, können weiters zwei bis drei normale Busse in einem Shuttle-Bus in das Stadtgebiet transportiert werden. Damit werden mindestens zwei Fahrten eingespart. Weiters werden vor allem zur Mittagszeit Fahrgäste mit dem Shuttle-Bus sowohl in das Stadtgebiet von Salzburg hineinbefördert als auch wieder hinausbefördert. Dies führt ebenfalls zu einer Verminderung der Anzahl der Fahrten um ca. 1/3. Da auf den Durchzugsverkehr Bedacht genommen werden muß, sind Umfahrungsmöglichkeiten zu berücksichtigen ...".

In einem Amtsbericht über die Ergebnisse der Reisebusregelung der Stadt Salzburg vom 28. Juli 1993 wird ferner vom Magistrat der Stadt Salzburg darauf hingewiesen, daß eine Minimierung der vom Reisebusverkehr ausgehenden Umweltbelastungen erreicht wurde, weil die Shuttle-Busse eine wesentlich höhere Transportkapazität gegenüber einem normalen Reisebus aufweisen und die Zahl der Leerfahrten insgesamt reduziert wird, wodurch es zu Kilometereinsparungen von 50 % bis 60 % kommt, die in einer Beilage für einzelne Monate nachgewiesen werden.

Der Verfassungsgerichtshof vermag angesichts dieser Feststellungen nicht zu finden, daß das Omnibusfahrverbot nicht "erforderlich" im Sinne des §43 Abs2 lita StVO 1960 gewesen wäre. Mögen auch über die durch das Shuttle-Bus-System bewirkte Entlastung der Bevölkerung und der Umwelt von Salzburg verschiedene Auffassungen bestehen, so dürfte doch das prinzipielle Omnibusfahrverbot einer Besserung der Umweltsituation dienlich und dadurch auch eine Reduzierung der Belästigung der Bevölkerung bewirkt worden sein. Jedenfalls erscheint es dem Verfassungsgerichtshof in Anbetracht der gesetzlichen Voraussetzungen des §43 Abs2 lita StVO 1960 unter Berücksichtigung der zahlreichen Ausnahmen als vertretbar, diese Verordnung zu erlassen.

Nicht berechtigt ist auch der gegen die Verordnung erhobene Einwand der beschwerdeführenden Gesellschaft, daß durch diese Verordnung das Vertrauen der beschwerdeführenden Gesellschaft in die früher bestehende verkehrsrechtliche Situation, wie es sich im wirtschaftlichen Abstellen ihres Gastgewerbebetriebes auf Buskunden und in der Anlage eines kostenaufwendigen Busparkplatzes äußerte, enttäuscht und dadurch der Gleichheitssatz verletzt wurde. Abgesehen davon, daß jeder Anrainer einer Straße mit öffentlichem Verkehr damit rechnen muß, daß entsprechend den Verkehrsbeziehungen und -erfordernissen sowie auch unter Umweltschutzgesichtspunkten der

Gemeingebrauch an der Straße nach Maßgabe der Gesetze eingeschränkt wird, wurde in der Verordnung gerade durch die Ausnahme der Zu- und Abfahrten für Omnibusse zu Restaurants in der Zeit von 11.00 Uhr bis 15.00 Uhr (Z4 der Verordnung) sowie durch die Beschränkung des zeitlichen Geltungsbereiches des Omnibusfahrverbots mit 18.00 Uhr dem Anliegen der beschwerdeführenden Gesellschaft in weitem Umfang Rechnung getragen. Angesichts dieser Ausnahmeregelung und der zeitlichen Beschränkung des Busfahrverbots kann von einer unsachlichen und sohin gleichheitswidrigen Beeinträchtigung des Vertrauens der beschwerdeführenden Gesellschaft bei der Einrichtung und Ausstattung ihres Restaurantbetriebes von vornherein nicht die Rede sein.

c. Die Ausnahmen vom Omnibusfahrverbot, soweit sie im vorliegenden Fall überhaupt präjudiziell sind, sind auch für sich genommen nicht gleichheits- oder sonst rechtswidrig.

Daß bei einem Restaurant die Zu- und Abfahrtszeit für Omnibusse als Ausnahme vom allgemein geltenden Omnibusfahrverbot mit der Zeit von 11.00 Uhr bis 15.00 Uhr sowie der zeitliche Geltungsbereich der Verordnung insgesamt auf die Zeit von 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr begrenzt wurde, ist schon im Hinblick auf das in dieser Zeit üblicherweise angebotene Mittag- und Abendessen sachlich gerechtfertigt. Daß darüber hinaus ganz allgemein die Ausnahmen möglichst eng gezogen werden mußten, um die Effektivität des allgemeinen Omnibusfahrverbots einschließlich seiner Überwachung sicherzustellen, ist der verordnungserlassenden Behörde zuzugestehen.

Soweit die beschwerdeführende Gesellschaft auf die Gesetzwidrigkeit des Omnibusfahrverbots schließt, weil auch Omnibusse von Busunternehmen mit Firmensitz in Salzburg-Stadt sowie den umliegenden Gemeinden vom Omnibusfahrverbot ausgenommen wurden, ist sie darauf zu verweisen, daß Busunternehmen, die im Stadtgebiet oder den unmittelbar angrenzenden Gemeinden ihren Sitz haben - anders als Güterbeförderungsunternehmen mit Lastkraftfahrzeugen (vgl. VfGH 24.6.1993, V2/93 ua.) - ihre Geschäftsbeziehungen zu einem wesentlichen Teil in der Stadt abwickeln und daher durch ein Omnibusfahrverbot in spezifischer Weise betroffen sind. Es ist daher zum Ausgleich dieser wirtschaftlichen Nachteile sachlich gerechtfertigt, Omnibusse vom Busunternehmen mit Firmensitz in Salzburg oder den Umlandgemeinden von der Geltung des Omnibusfahrverbots in der Stadt Salzburg auszunehmen. Im übrigen ist ihr entgegenzuhalten, daß diese Ausnahmeregelung im vorliegenden Zusammenhang der von der beschwerdeführenden Gesellschaft begehrten Ausnahmegenehmigung vom Omnibusfahrverbot nicht präjudiziell ist.

Die in Rede stehende Verordnung erscheint daher im Lichte des vorliegenden Beschwerdefalles nicht als gesetzwidrig.

2. In ihrer Erwerbsausübungsfreiheit ist die beschwerdeführende Gesellschaft durch die Verordnung keinesfalls verletzt. Selbst wenn die beschwerdeführende Gesellschaft durch die Verordnung spezifisch in ihrem Erwerb betroffen wird, wie sie behauptet, ist es angesichts des dargestellten, im öffentlichen Interesse gelegenen Zieles der Verordnung, das im Schutz der Bevölkerung vor den durch den Omnibusverkehr bewirkten Belästigungen liegt, und angesichts der für die Zu- und Abfahrt zum Restaurant der beschwerdeführenden Gesellschaft geltenden Ausnahme adäquat und gerechtfertigt, ein allgemeines Fahrverbot für Omnibusse in der Stadt Salzburg zu erlassen.

Die beschwerdeführende Gesellschaft wurde daher durch den angefochtenen Bescheid nicht im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Freiheit der Erwerbsausübung verletzt. Das Verfahren hat auch nicht ergeben, daß die beschwerdeführende Gesellschaft in von ihr nicht geltend gemachten verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten oder wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in ihren Rechten verletzt wurde.

III. Diese Entscheidung konnte

gemäß §19 Abs4 Z1 und 2 VerfGG 1953 ohne mündliche Verhandlung in nichtöffentlicher Sitzung getroffen werden.

Schlagworte

Verordnungserlassung, Behördenzuständigkeit, Straßenpolizei, Fahrverbot, Umweltschutz, Vertrauensschutz, Geltungsbereich (zeitlicher) einer Verordnung, Erwerbsausübungsfreiheit, Omnibusse

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:1994:B931.1993

Dokumentnummer

JFT_10059376_93B00931_00

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

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