jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vfgh Erkenntnis 1994/3/3 B1569/92, B1251/93

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 03.03.1994

Index

90 Straßenverkehrsrecht, Kraftfahrrecht
90/01 Straßenverkehrsordnung 1960

Norm

B-VG Art18 Abs2
BusspurV des Magistrats der Stadt Wien vom 20.08.91 (Fahrstreifen für Omnibusse in der Neustiftgasse)
BusspurVen des Magistrats der Stadt Wien vom 02.04.90 und vom 21.03.90 idF vom 05.06.90 (Fahrstreifen für Omnibusse in der Burggasse)
StVO 1960 §12 Abs2
StVO 1960 §13 Abs1
StVO 1960 §43 Abs1 litb Z2
StVO 1960 §44 Abs1
StVO 1960 §53 Abs1 Z25
StVO 1960 §55

Leitsatz

Keine Gesetzwidrigkeit von Verordnungen über die Einrichtung von Fahrstreifen für Omnibusse in der Burggasse und in der Neustiftgasse in Wien; keine gesetzwidrige Bevorzugung des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs angesichts der besonderen Verkehrsbelastung auf den betreffenden Straßen; kein Verbot des Rechtsabbiegens bzw Überquerens der Busspur zum Ein- und Ausparken; keine gesetzwidrige Kundmachung der Verordnungen infolge Fehlens einer gesonderten Zusatztafel hinsichtlich der Benützungserlaubnis für Taxis bzw infolge fehlender Ankündigung des Endes der Busspur im Hinblick auf die Kennzeichnung durch Bodenmarkierungen

Spruch

Der Beschwerdeführer ist durch die angefochtenen Bescheide weder in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht noch wegen Anwendung einer gesetzwidrigen Verordnung in seinen Rechten verletzt worden.

Die Beschwerden werden daher abgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1.a. Mit der auf Art144 B-VG gestützten - beim Verfassungsgerichtshof zu B1569/92 protokollierten - Beschwerde wendet sich der Beschwerdeführer gegen einen Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien, mit dem er für schuldig erkannt wurde, das "deutlich sichtbar aufgestellte Hinweiszeichen 'Fahrstreifen für Omnibusse'" nicht

beachtet zu haben und daher eine Verwaltungsübertretung gemäß "§99 Abs3 lita in Verbindung mit §53 Abs1 litf Zif. 25 StVO 1960" begangen zu haben. Der Beschwerdeführer erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid in seinen Rechten wegen Anwendung gesetzwidriger Verordnungen sowie in seinem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Eigentumsrecht verletzt.

Die Gesetzwidrigkeit der Verordnungen des Magistrats der Stadt Wien vom 2. April 1990, Z MA 46-V7-736/90 und Z MA 46-V7-737/90, sowie vom 21. März 1990, Z MA 46-V7-738/90, idF der Verordnung vom 5. Juni 1990, Z MA 46-V7-738/90, mit denen auf der Burggasse zwischen Neubaugürtel und Neubaugasse ein Fahrstreifen für Omnibusse errichtet wurde, erblickt der Beschwerdeführer in einer mangelnden Deckung dieser Verordnungen in §43 Abs1 litb Z2 StVO 1960. Gemäß dieser Bestimmung könne die Behörde eine bestimmte Gruppe von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteils ausschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile verweisen, wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden Verkehrs erfordert. Nach Ansicht des Beschwerdeführers wurde im vorliegenden Fall das "Kriterium der Erforderlichkeit" nicht erfüllt.

Die Burggasse sei eine nach dem "Stadtentwicklungsplan des Magistrates der Stadt Wien" hochrangige Straße mit einem entsprechend großen Verkehrsaufkommen. Die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke betrage dort laut einer Straßenverkehrszählung von 1990 (vor Errichtung der Busspur) 14.225 KFZ.

Da die StVO 1960 keine generelle Bestimmung enthalte, derzufolge der öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr zu bevorzugen wäre, - gegebenenfalls sei dies ausdrücklich geregelt, wie zB im §26a Abs2 StVO 1960, wonach Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs im Ortsgebiet das ungehinderte Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen ist, - sei bei der Regelung der "Leichtigkeit und Flüssigkeit" des Verkehrs der gesamte Verkehr zu berücksichtigen. Durch die Errichtung des Fahrstreifens für Omnibusse in der Burggasse komme es nun aber in der Burggasse selbst und durch Beeinträchtigungen beim Einordnen aus den Seitenstraßen auch in den Seitenstraßen zu ausgedehnten Stauungen.

Die Errichtung der Busspur habe zudem eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßenzüge verursacht. Viele Fahrzeuglenker seien zB auf die "Lerchenfelder Straße, in der nunmehr die Straßenbahnlinie 46 vermehrt im Stau steht", ausgewichen. Dies habe sowohl in der Lerchenfelder Straße als auch in der Josefstädter Straße zu "flankierenden Maßnahmen (Abmarkierungen der Geleise)" geführt, durch die wegen des Verlustes von Parkplätzen weitere Verkehrsbehinderungen verursacht worden seien.

Die beabsichtigte Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeit des Linienbusses sowie die Einhaltung regelmäßigerer Intervalle hätten durch Einführung der Busspur nicht im gewünschten Ausmaß erreicht werden können. Zwar diene die Einrichtung eines Fahrstreifens für Omnibusse unbestritten der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Buslinienverkehrs, sie sei jedoch nicht erforderlich, weil es auch andere, vom Beschwerdeführer aufgezählte Maßnahmen gebe, "die ohne eine so schwerwiegende Verschlechterung der Gesamtverkehrssituation zu bewirken, den Autobus hätten beschleunigen können".

Dem Kriterium der Erforderlichkeit der Verkehrsbeschränkung werde schließlich auch dadurch nicht Rechnung getragen, daß der Fahrstreifen für Omnibusse auch außerhalb der Betriebszeiten des Linienbusses Gültigkeit hat.

Die Verordnungen seien aber auch aus einem anderen Blickwinkel gesetzwidrig. Zwar befänden sich auf bestimmten Kreuzungen Bodenmarkierungen, die das Rechtsabbiegen des Individualverkehrs schleusenförmig regeln, für alle anderen Kreuzungen seien aber keine besonderen Regelungen vorgesehen. Da der Fahrstreifen für Omnibusse nach den Verordnungen durchgehend ist, also an den Kreuzungen nicht unterbrochen wird, müsse mangels einer gesetzlichen Regelung, die das Überqueren von Fahrstreifen für Omnibusse erlaubt, davon ausgegangen werden, daß ein Einbiegen vom linken, dem Individualverkehr zur Verfügung stehenden Fahrstreifen, über den Fahrstreifen für Omnibusse hinweg, nach rechts verboten ist. Dasselbe gelte für die Einfahrt zu Parkgaragen und für die Benützung des am rechten Fahrbahnrand gelegenen Parkstreifens bzw. der Haus- und Grundstückseinfahrten.

b. Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien verzichtete im Verfahren zu B1569/92 unter Vorlage der Verwaltungsakten auf die Erstattung einer Gegenschrift.

c. In der über Ersuchen des Verfassungsgerichtshofes abgegebenen Äußerung des Magistrats der Stadt Wien verteidigt dieser die verkehrsbeschränkende Maßnahme in der Burggasse. Die Zielvorgabe der Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr entspreche dem Auftrag der StVO 1960. Sie habe durch die

Verkehrskonzeption für Wien als Teil des vom Wiener Gemeinderat 1980 beschlossenen Stadtentwicklungsplanes politischen Konsens. Die Frage der Lösung des Gesamtverkehrsproblems in einem Straßenzug sei im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen der von fachlichen Überlegungen geleiteten planerischen Freiheit der Verkehrsplaner unterworfen und erfahre keine generelle Einschränkung durch die Straßenverkehrsordnung 1960.

Die Querung eines Fahrstreifens für Omnibusse stellt nach Meinung des Magistrats der Stadt Wien keine "Benützung" dieses Fahrstreifens im Sinne des §53 Abs1 Z25 StVO 1960 dar. Zur Frage des Erfordernisses der Verkehrsbeschränkung des Fahrstreifens für Omnibusse in der betriebslosen Zeit verweist die Äußerung auf "die schwierige und effizienzmindernde Kundmachung der zeitlichen Einschränkung" und auf die Tatsache, daß ein Fahrstreifen während der betriebslosen Zeit für den Individualverkehr ausreichend sei.

d. In zwei Repliken hält der Beschwerdeführer die Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit der Verordnungen aufrecht, legt neuerlich eine vom ÖAMTC vorgenommene Intervallmessung vor, aus der sich auch nicht ergebe, daß "die Einführung einer Busspur unbedingt notwendig im Sinne eines Erfordernisses gem §43 Abs1 litb Z2 StVO 1960 gewesen" sei und verweist auf die seiner Meinung nach fehlende Kundmachung des Endes des mit dem Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse" ausgedrückten Verbotes.

2.a. In einer weiteren - beim Verfassungsgerichtshof zu B1251/93 protokollierten - Beschwerde gemäß Art144 B-VG wendet sich derselbe Beschwerdeführer gegen einen Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien, mit dem der Beschwerdeführer wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß "§53 Abs1 Zi. 25 StVO 1960" bestraft wurde. Der Beschwerdeführer erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid sowohl in seinen Rechten wegen Anwendung einer gesetzwidrigen Verordnung, nämlich der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien vom 20. August 1991, Z MA 46-V7-2318/91, mit der ein "Fahrstreifen für Omnibusse" in der Neustiftgasse im Bereich zwischen Museumstraße und Myrthengasse errichtet wurde, als auch im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Eigentumsrecht verletzt.

Der Beschwerdeführer erblickt in der fehlenden Ankündigung des Endes des Fahrstreifens für Omnibusse einen rechtlich relevanten Kundmachungsmangel der Verordnung. Einen Kundmachungsmangel erblickt der Beschwerdeführer aber auch in der Tatsache, daß die in §53 Abs1 Z24 und Z25 StVO 1960 vorgeschriebene Zusatztafel "hinsichtlich der Erweiterung der Benützungserlaubnis für Taxis fehlte".

Die Neustiftgasse sei eine "hochrangige Straße" mit einer "jahresdurchschnittliche(n) tägliche(n) Verkehrsstärke" von 12.058 KFZ laut einer Straßenverkehrszählung aus 1990.

Diese Verordnung sei nicht geeignet, der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs zu dienen, sondern verlange im Widerspruch dazu, daß zum Einbiegen nach rechts entgegen den Bestimmungen der §§12 Abs2 und 13 Abs1 StVO 1960, "praktisch rechtwinkelig über den Fahrstreifen für Omnibusse hinweg nach rechts im weiten Bogen abzubiegen ist". Zudem sei das "Beschleunigungsprogramm für die 2,5 m breiten Autobusse auf der knapp 3 m breiten Fahrspur zwischen einer Parkspur und der dem Individualverkehr inkl. Radfahrern vorbehaltenen Fahrspur im Hinblick auf den einzuhaltenden seitlichen Sicherheitsabstand ... im Sinne der Verkehrssicherheit problematisch".

Im übrigen bringt der Beschwerdeführer gegen die in diesem Verfahren gegenständliche Verordnung im wesentlichen die gleichen Bedenken vor wie im Verfahren zu B1569/92. Ergänzend verweist er auf einen von ihm verfaßten Beitrag in der ZVR 1993, S. 73 ff.

b. Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien erstattete unter Vorlage der Verwaltungsakten eine Gegenschrift, in der er die Abweisung der Beschwerde begehrt.

Zur fehlenden zeitlichen Beschränkung des Verbotes führt der Unabhängige Verwaltungssenat Wien aus, daß in den Zeiten außerhalb der Betriebszeit der Linienbusse auch der Individualverkehr so gering ist, daß das Befahren des Busfahrstreifens nicht notwendig erscheint. Zudem erschwere eine zusätzliche Beschriftung des Verkehrszeichens oder eine Zusatztafel über die zeitliche Beschränkung die Lesbarkeit des Verkehrszeichens und würde demnach die Flüssigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigen.

Was die Erforderlichkeit dieser verkehrsbeschränkenden Maßnahme betrifft, erblickt der Unabhängige Verwaltungssenat Wien schon in der Tatsache, daß der Gesetzgeber die Möglichkeit der Einrichtung einer Straße für Omnibusse bzw. eines Fahrstreifens für Omnibusse eröffnet hat, daß dem öffentlichen Verkehr besonderes Gewicht beigemessen wird. Dies werde auch durch die Bestimmung, daß Linienbussen beim Ausfahren aus der Haltestelle Vorrang zu geben ist, untermauert.

Zur behaupteten Gefährlichkeit des Rechtseinbiegens über den Fahrstreifen für Omnibusse hinweg meint der Unabhängige Verwaltungssenat Wien, daß diese Situation "nicht als gefährlicher als in anderen gleichartigen Situationen" einzustufen ist. Ebensowenig verhindere die Verordnung die Einhaltung der §§12 Abs2 und 13 Abs1 StVO 1960. §12 Abs2 StVO 1960 ordne an, daß der Lenker beim Rechtseinbiegen das Fahrzeug auf den rechten Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung zu lenken hat. §13 Abs1 StVO 1960 bestimmt, daß nach rechts in kleinem Bogen einzubiegen ist. Dem Gebot des §12 Abs2 StVO 1960 werde aber Genüge getan, "wenn bei mehreren links neben einem Fahrstreifen für Omnibusse befindlichen Fahrstreifen der erste links neben dem Fahrstreifen für Omnibusse befindliche Fahrstreifen für das Einordnen zum Rechtseinbiegen verwendet" wird.

Hinsichtlich der behaupteten Gefährlichkeit infolge zu geringen Seitenabstandes verweist der Unabhängige Verwaltungssenat Wien darauf, daß den besonders geschulten Lenkern der städtischen Omnibusse auf der 3 m breiten Fahrspur die Einhaltung des seitlichen Sicherheitsabstandes zuzumuten ist.

Schließlich verweist er auf ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 16.12.1992, Z92/02/0266, wonach das in §53 Abs1 Z25 StVO 1960 ausgedrückte Verbot nur das Befahren eines Fahrstreifens in Längsrichtung, nicht aber dessen Überqueren betrifft.

Soweit der Beschwerdeführer im Fehlen der Ankündigung des Endes des Fahrstreifens für Omnibusse einen gravierenden Kundmachungsmangel erblickt, entgegnet der Unabhängige Verwaltungssenat Wien, "daß der Gesetzgeber nicht bei allen durch Verkehrszeichen ausgedrückten Fahrverboten die Beschilderung ihres Endes vorgesehen hat; solche Verbote gelten auf der gegenständlichen Straße bis zur nächsten erlaubten Einfahrtsmöglichkeit; sollen sie auch nach dieser Kreuzung noch weitergelten, müssen sie nach dieser Kreuzung erneut durch Aufstellung des Verkehrszeichens kundgemacht werden". Auch das durch das Verkehrszeichen gemäß §53 Abs1 Z25 StVO 1960 ausgedrückte Verbot bedürfe keines Verkehrszeichens, das sein Ende ankündigt, sondern gelte jeweils bis zur nächsten Kreuzung. Dementsprechend werde die gegenständliche Verordnung überall dort neuerlich durch das Verkehrszeichen gemäß §53 Abs1 Z25 StVO 1960 kundgemacht, wo Verkehrsteilnehmer, auf die sich das Verbot des Befahrens der Busspur bezieht, in die Neustiftgasse erlaubterweise einbiegen dürfen.

Hinsichtlich des vom Beschwerdeführer geltend gemachten Kundmachungsmangels wegen Fehlens einer Zusatztafel, die die generelle Ausnahme für Taxis zum Ausdruck bringt, verweist der unabhängige Verwaltungssenat auf das bereits zitierte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes, durch welches dieser die "Integrierung der Ausnahmebestimmung in das 'Hauptverkehrszeichen'" ausdrücklich für rechtmäßig erachtete.

d. In einer ausführlichen Replik hält der Beschwerdeführer die in der Beschwerde vorgebrachten Bedenken aufrecht.

II. Der Verfassungsgerichtshof hat über die beiden, - wegen der Ähnlichkeit, ja teilweisen Identität der darin vorgetragenen rechtlichen Bedenken zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen -, zulässigen Beschwerden erwogen: In beiden Beschwerden behauptet der Beschwerdeführer eine Verletzung seiner Rechtssphäre, weil er mit den angefochtenen Bescheiden der Übertretung verschiedener, seiner Meinung nach gesetzwidriger Verordnungen für schuldig erkannt und deswegen bestraft wurde. Mit diesen Verordnungen wurde in der Burggasse zwischen Neubaugürtel und Neubaugasse (so die Verordnungen des Magistrats der Stadt Wien vom 2. April 1990, MA 46-V7-736/90,

MA 46-V7-737/90 und vom 21. März 1990 in der Fassung vom 5. Juni 1990, MA 46-V7-738/90) sowie in der Neustiftgasse im Bereich zwischen Museumstraße und Myrthengasse (Verordnung des Magistrats der Stadt Wien vom 20. August 1991, MA 46-V7-2318/91) je ein Fahrstreifen den dem Kraftfahrlinienverkehr dienenden Omnibussen vorbehalten. Der Beschwerdeführer ist mit seiner Behauptung der Gesetzwidrigkeit der zitierten Verordnungen jedoch nicht im Recht:

1. Die angeführten Verordnungen dienen laut den vorliegenden Verordnungsakten der "Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs". Sie stützen sich auf §43 Abs1 litb Z2 StVO 1960, wonach die Behörde für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken, wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, den Straßenbenützern durch Verordnung ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, "insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung ... eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen" hat. Dadurch, daß der Gesetzgeber in §53 Abs1 Z25 StVO 1960 ein besonderes Hinweiszeichen für "Fahrstreifen für Omnibusse" geschaffen und dessen Rechtswirkungen dahin definiert hat, daß "dieses Zeichen ... einen den Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs vorbehaltenen Fahrstreifen an(zeigt)", hat er zum Ausdruck gebracht, daß jedenfalls eine Bevorzugung des (öffentlichen) Kraftfahrlinienverkehrs vor dem Individualverkehr durch

Anordnung einer eigenen Busspur zulässig ist, wenn ein derartiger besonderer Fahrstreifen im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Kraftfahrlinienverkehrs erforderlich ist.

Der Verfassungsgerichtshof kann es sohin in den vorliegenden Fällen dahingestellt sein lassen, ob die StVO 1960 insgesamt vom Vorrang des öffentlichen Verkehrs ausgeht (wie der Magistrat der Stadt Wien meint) oder ob angesichts der in ihrem III. Abschnitt geregelten Bevorzugung einzelner - auch öffentlicher - Straßenbenützer ein - allgemeiner - Vorbehalt zugunsten des öffentlichen und zu Lasten des Individualverkehrs fehlt (, wie der Beschwerdeführer meint). In Übereinstimmung mit den parlamentarischen Materialien zu §53 Abs1 Z25 StVO 1960 (vgl. die Erläuterungen zur Regierungsvorlage zur 6. StVO-Novelle, 23 BlgNR, sowie den AB, 294 BlgNR 14. GP), denen zufolge "eine gewisse Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs" (Hervorhebung vom Verfassungsgerichtshof) durch "Erleichterungen für Autobusse im Stadtverkehr" ein "wesentliches Anliegen" des Gesetzgebers bildete, ist jedenfalls davon auszugehen, daß ungeachtet der dadurch bewirkten Beschränkung des Individualverkehrs die Anordnung eines dem Kraftfahrlinienverkehr vorbehaltenen Fahrstreifens zulässig ist. Sie entspricht dann dem Gesetz, wenn angesichts der besonderen Verkehrsbelastung auf einer bestimmten Straße oder Straßenstrecke die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des auf dieser Straßenstrecke stattfindenden Kraftfahrlinienverkehrs eine besondere Busspur erfordert oder wenn - anders ausgedrückt - die fahrplanmäßige Abwicklung des Kraftfahrlinienverkehrs wegen seiner ansonsten zu erwartenden Beeinträchtigung durch den allgemeinen Verkehr einen dem Linienverkehr vorbehaltenen Fahrstreifen notwendig macht.

Angesichts der gerichtsbekannten, erheblichen Verkehrsbelastung der Straßenzüge der Burggasse und der Neustiftgasse konnte die Behörde mit gutem Grund annehmen, daß die Anordnung eines Fahrstreifens für Omnibusse im Interesse der Leichtigkeit und Flüssigkeit des dort eingerichteten Kraftfahrlinienverkehrs erforderlich ist, zumal die Behörde von einer entsprechenden Frequenz des Linienverkehrs sowie der Notwendigkeit seiner Beschleunigung ausgehen konnte. Daß die fahrplanmäßigen Zielvorgaben für den Busverkehr, wie der Beschwerdeführer anhand privater Zählungen dartun will, (noch) nicht erreicht wurden, verschlägt demgegenüber nichts. Es liegt an einer gehörigen Verkehrsüberwachung, die verordneten Fahrstreifen für Omnibusse vom Individualverkehr freizuhalten, bei Übertretungen dieser Vorschriften entsprechend rigoros vorzugehen und auf diese Weise die - vom Gesetzgeber erwünschte - Beschleunigung des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs zu bewirken.

Wenn der Beschwerdeführer die "Erforderlichkeit" der von ihm übertretenen Verordnungen bestreitet, ist er schon mit Rücksicht auf die in ständiger Judikatur vom Verfassungsgerichtshof vertretene Auslegung des §43 Abs1 litb StVO 1960 nicht im Recht: Dieser Judikatur zufolge hat die Behörde bei Prüfung der Erforderlichkeit einer Verkehrsbeschränkung die daran bestehenden Interessen mit dem Interesse an der unbehinderten Benützung der Straße abzuwägen und dabei die bei der 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 (VfSlg. 8086/1977, 8984/1980, 9721/1983, 11581/1987); daß bei einem derartigen Abwägungsvorgang der Behörde ein gewisser Beurteilungsspielraum zukommt, versteht sich (VfSlg. 11493/1987, 12485/1990, 12944/1991). Die Behörde hat den ihr zustehenden Beurteilungsspielraum nicht überschritten, wenn sie dem - vom Gesetzgeber in §53 Abs1 Z25 StVO anerkannten - Interesse an der Bevorzugung des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs in der Burggasse und der Neustiftgasse gerade wegen der dort bestehenden hohen Verkehrsbelastung den Vorrang vor den Interessen des Individualverkehrs einräumte. Der Verfassungsgerichtshof kann der Behörde auch nicht entgegentreten, wenn sie angesichts der vom Gesetzgeber für besonders verkehrsbelastete Straßen (wie der Burggasse und der Neustiftgasse) vorgesehenen Reservierung eines Fahrstreifens für den öffentlichen Kraftfahrlinienverkehr dessen dadurch bewirkte Beschleunigung für so wichtig ansah, daß die (wegen der vermehrten Staubildung) unbestreitbaren negativen Auswirkungen dieses Vorbehaltes insbesondere auf den Individualverkehr in Kauf zu nehmen sind.

2. Keineswegs stichhältig ist auch der Vorwurf des Beschwerdeführers, daß durch die Einrichtung des "Fahrstreifens für Omnibusse" gemäß §43 Abs1 litb Z2 in Verbindung mit §53 Abs1 Z25 StVO 1960 ein Einbiegeverbot vom linken, dem Individualverkehr zur Verfügung stehenden Fahrstreifen über den Fahrstreifen für Omnibusse hinweg nach rechts bewirkt würde sowie ein Überqueren der Busspur zum Ein- und Ausparken verboten wäre. Zum einen wäre es ausschließlich Sache des Gesetzgebers, entsprechende Rechtswirkungen in Zusammenhang mit der Benützungsregelung für die "den Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs vorbehaltenen Fahrstreifen" vorzusehen, sodaß die Gesetzmäßigkeit einer entsprechenden Verordnung dadurch von vornherein keinesfalls berührt wird. Zum

anderen ist mit dem Verwaltungsgerichtshof (VwGH 16.12.1992, Z92/02/0266) davon auszugehen, daß eine Benützung der Busspur, die durch das Verkehrszeichen nach §53 Abs1 Z25 StVO 1960 verboten wird, nur im Befahren dieses Fahrstreifens in der Längsrichtung, nicht aber in dessen Überqueren erblickt werden kann. Auch die Regelung des Rechtsabbiegens in §12 Abs2 sowie §13 Abs1 StVO 1960 bleibt sohin durch eine Verordnung, mit der ein Fahrstreifen für Omnibusse vorgesehen wird, unberührt.

3. Auch die rechtlichen Zweifel, die der Beschwerdeführer an der Kundmachung der konkreten, seiner Bestrafung zugrundeliegenden Verordnungen äußert, sind nicht gerechtfertigt. Daß die Zulässigkeit der Benützung einer Busspur durch Taxis nicht durch eine besondere Zusatztafel (wie in §53 Abs1 Z24 StVO 1960 als möglich vorgesehen), sondern auf dem entsprechenden Teil des Hinweiszeichens selbst zum Ausdruck gebracht wird, ist nicht gesetzwidrig. Wie der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 16.12.1992, Z92/02/0266) dazu ausführte, ist es vom Zweck der Kundmachungsvorschriften her gesehen unbeachtlich, "ob sich die verbale Umschreibung der Fahrerlaubnis für andere Fahrzeuge auf dem entsprechenden Teil des Verkehrszeichens selbst oder auf einer - rein vom Material her - getrennten Tafel befindet". Vielmehr entspricht es dem Klarheits- und Eindeutigkeitsgebot, das bei jeder Kundmachung einer Rechtsvorschrift zu beachten ist, bei einer Verordnung nach §53 Abs1 Z25 StVO 1960 wesentlich besser, anstelle der Anbringung einer gesonderten Zusatztafel die Ausnahmen vom Verbot durch dessen Einschränkung auf dem entsprechenden Teil des Verkehrszeichens selbst zum Ausdruck zu bringen.

Soweit der Beschwerdeführer rügt, daß die Kundmachung der von ihm übertretenen Verordnungen deswegen nicht dem Gesetz entspricht, weil dadurch das Ende der Busspur nicht in einer für den Straßenbenützer ersichtlichen Weise gekennzeichnet wird, ist er darauf zu verweisen, daß die von ihm geforderte und in §51 Abs1 StVO vorgesehene Wiederholung des Verkehrszeichens unter Anfügung einer Zusatztafel mit der Aufschrift "ENDE" am Ende einer längeren Straßenstrecke, für welche eine Verkehrsbeschränkung gilt, nur bei Vorschriftszeichen gemäß §52 StVO 1960 vorgesehen ist. Da die Verordnung über einen Fahrstreifen für Omnibusse nicht durch ein Vorschriftszeichen, sondern gemäß §44 Abs1 in Verbindung mit §53 Abs1 Z25 StVO 1960 durch ein entsprechendes Hinweiszeichen kundzumachen ist, findet §51 Abs1 StVO 1960 darauf keine Anwendung; wohl ist aber bereits der grafischen Wiedergabe des Hinweiszeichens "Fahrstreifen für Omnibusse" in §53 Abs1 Z25 StVO 1960 zu entnehmen, daß Fahrstreifen für Omnibusse in ihrer Reichweite durch entsprechende Verkehrsleiteinrichtungen gemäß §55 StVO 1960 ("Bodenmarkierungen auf der Straße") zu kennzeichnen sind. Aus der Reichweite dieser gemäß §9 Abs5 StVO 1960 zu befolgenden Bodenmarkierungen ergibt sich sohin im Verein mit der Kundmachung der entsprechenden Verordnung durch Aufstellen der Hinweistafel "Fahrstreifen für Omnibusse" die räumliche Ausdehnung des Fahrbahnbenützungsvorbehaltes für den Kraftfahrlinienverkehr. (Zum Charakter von Bodenmarkierungen als symbolhaften Zeichen, "mit deren Hilfe von der StVO vorgesehene Gebote und Verbote ... ausgedrückt werden", vgl. VfSlg. 12157/1989, S. 135).

4. Die vom Beschwerdeführer übertretenen Verordnungen sind auch nicht deshalb gesetzwidrig, weil sie in Ermangelung einer zeitlichen Einschränkung auch außerhalb der Betriebszeiten der entsprechenden Kraftfahrlinien gelten. Daß eine Verkehrsbeschränkung dieser Art zeitlich unbegrenzt festgelegt wird, obwohl die Kraftfahrlinie während eines Teils der Nachtzeit nicht verkehrt, ist schon aus Gründen der Verkehrssicherheit zu rechtfertigen.

Die Bedenken, die vom Beschwerdeführer gegen die eingangs angeführten Verordnungen über die Einrichtung von Fahrstreifen für Omnibusse in der Burggasse und in der Neustiftgasse in Wien vorgetragen wurden, treffen sohin insgesamt nicht zu. Auch sonstige Bedenken gegen diese Verordnungen hegt der Verfassungsgerichtshof nicht. Der Beschwerdeführer ist daher nicht in seinen Rechten wegen Anwendung gesetzwidriger Verordnungen verletzt worden.

5. Da die behauptete Verletzung im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Eigentumsrecht vom Beschwerdeführer offenbar nur in der Verhängung von Geldstrafen wegen Übertretungen der seiner Meinung nach gesetzwidrigen Verordnungen gesehen wurde, verletzen die angefochtenen Bescheide den Beschwerdeführer auch nicht in seinem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Eigentumsrecht, zumal die behaupteten Gesetzwidrigkeiten nicht vorliegen. Auch eine Verletzung sonstiger verfassungsgesetzlich gewährleisteter Rechte vermochte der Verfassungsgerichtshof nicht festzustellen.

Die Beschwerden waren daher abzuweisen.

6. Diese Entscheidung konnte vom Verfassungsgerichtshof gemäß §19 Abs4 erster Satz VerfGG 1953 in nichtöffentlicher Sitzung ohne mündliche Verhandlung getroffen werden.

Schlagworte

Straßenpolizei, Verkehrsbeschränkungen, Busspur, Straßenverkehrszeichen, Verordnung Kundmachung, Kundmachung Verordnung, Bodenmarkierungen, Omnibusse siehe auch Busspur, Geltungsbereich (zeitlicher) einer Verordnung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:1994:B1569.1992

Dokumentnummer

JFT_10059697_92B01569_00

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at