

TE Vfgh Erkenntnis 1991/12/12 V210/91, V211/91, V212/91, V213/91, V214/91, V215/91, V216/91, V217/91

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 12.12.1991

Index

90 Straßenverkehrsrecht, Kraftfahrrecht

90/01 Straßenverkehrsordnung 1960

Norm

B-VG Art7 Abs1 / Verordnung

B-VG Art18 Abs2

B-VG Art139 Abs1 / Präjudizialität

B-VG Art139 Abs5 / Fristsetzung

BVG Umweltschutz

KDV 1967 §8b

Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 07.11.89. LGBl 71 idF LGBl 22/1990. Nachtfahrverbot für LKW über 7.5 t auf der B 312 Loferer Straße

Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 10.12.90. LGBl 80 idF LGBl 8/1991. Nachtfahrverbot für LKW über 7.5 t auf der B 312 Loferer Straße

StVO 1960 §43

StVO 1960 §43 Abs2

Leitsatz

Aufhebung der Tiroler Nachtfahrverbotsverordnung betreffend die Einbeziehung lärmarmen Lastkraftwagen in das Nachtfahrverbot auf der B312 Loferer Straße wegen Widerspruchs zum Gleichheitssatz und Verstoß gegen §43 Abs2 StVO 1960 infolge Überschreitung des bei der Interessenabwägung eingeräumten Beurteilungsspielraumes

Spruch

Die Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 10. Dezember 1990, mit der auf der B312 Loferer Straße ein Nachtfahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird, LGBl. Nr. 80, in der Fassung der Druckfehlerberichtigung LGBl. Nr. 8/1991, wird als gesetzwidrig aufgehoben.

Die Aufhebung tritt mit Ablauf des 29. Februar 1992 in Kraft.

Die Tiroler Landesregierung ist zur unverzüglichen Kundmachung dieser Aufhebung im Landesgesetzblatt verpflichtet.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1. Die Tiroler Landesregierung hat mit Verordnung vom 10. Dezember 1990, LGBL. 80 idF LGBL. 8/1991, auf Grund §43 Abs2 lita StVO 1960 für einen bestimmten Abschnitt der B312 Loferer Straße "das Fahren mit Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t in der Zeit von 22.00 bis 5.00 Uhr verboten". Diese Verordnung bezieht im Gegensatz zur (Nachtfahrverbots-)Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 7. November 1989, LGBL. 71 idF LGBL. 22/1990, welche gemäß §2 Abs1 litc lärmarme Kraftfahrzeuge gemäß §8b der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. 399 idF BGBl. 451/1989, vom Nachtfahrverbot ausgenommen hatte, lärmarme Kraftfahrzeuge in ihren sachlichen Geltungsbereich mit ein und läßt gemäß §4 Abs2 lita die (frühere Nachtfahrverbots-)Verordnung LGBL. 71/1989 idF LGBL. 22/1990 ausdrücklich außer Kraft treten, "soweit sie sich auf die B312 Loferer Straße bezieht".

2. Beim Verfassungsgerichtshof sind zu B339-345/91, B384/91, B403/91, B414/91, B461/91, B532/91 und B537/91 Beschwerden gemäß Art144 B-VG gegen Bescheide der Tiroler Landesregierung anhängig, mit denen Anträge der Beschwerdeführer, durchwegs Inhaber von Transportunternehmungen, auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung vom Nachtfahrverbot auf der B312 Loferer Straße abgewiesen wurden. Die Beschwerdeführer machen in ihren Beschwerden ua. geltend, daß sie durch die Anwendung der (Nachtfahrverbots-)Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 10. Dezember 1990, LGBL. 80 idF LGBL. 8/1991, in ihren Rechten verletzt wurden, weil diese Verordnung gesetzwidrig sei.

Die Tiroler Landesregierung als belangte Behörde beantragt in ihren Gegenschriften die Abweisung der Beschwerden.

3. Der Verfassungsgerichtshof ging in seinem Prüfungsbeschuß vom 27. Juni 1991 von der Präjudizialität der Verordnung der Tiroler Landesregierung LGBL. 80/1990 idF LGBL. 8/1991 bei seiner Entscheidung über die angeführten Beschwerden aus.

Mit Rücksicht auf folgende Bedenken beschloß er, die genannte Verordnung gemäß Art139 Abs1 B-VG auf ihre Gesetzmäßigkeit zu prüfen:

Der Verfassungsgerichtshof hielt es vorerst unter dem Aspekt des Gleichheitssatzes für bedenklich, daß durch die Nachtfahrverbotsverordnung der Tiroler Landesregierung LGBL. 80/1990 idF LGBL. 8/1991 ohne sachlich zureichenden Grund eine bestimmte Rechtslage, auf die sich die Rechtsunterworfenen unter erheblichem wirtschaftlichen Aufwand durch Anschaffung lärmarmer Lastkraftfahrzeuge verlassen durften und verlassen haben, zu deren Nachteil schwerwiegend verändert wurde. Er verwies auf sein Erkenntnis vom 8. Oktober 1990, B123/90, B426/90, in dem bereits ausgesprochen wurde, daß ein belastender Eingriff des Gesetzgebers in erworbene Rechtspositionen, auf deren Bestand der Normadressat vertrauen konnte, zu Gleichheitswidrigkeit führen kann, sofern nicht besondere Umstände diesen Eingriff notwendig machen. Durch die Ausnahme lärmarmer Kraftfahrzeuge vom Nachtfahrverbot der Tiroler Landesregierung vom 7. November 1989, LGBL. 71 idF LGBL. 22/1990, gemäß §2 Abs1 litc dieser Verordnung seien die Beschwerdeführer veranlaßt und angehalten worden, ihren Fuhrpark ganz oder teilweise auf lärmarme LKW umzustellen und dazu beträchtliche Investitionen zu tätigen. Nach dem - relativ kurzen - Zeitraum eines Jahres habe die Tiroler Landesregierung durch Erlassung der Verordnung vom 10. Dezember 1990, LGBL. 80 idF LGBL. 8/1991, diese von ihr veranlaßten Investitionen zumindest insoweit frustriert, als sie den Normunterworfenen die Nutzung der B312 Loferer Straße in den Nachtstunden auch mit den gerade zu diesem Zweck angeschafften lärmarmen LKW verbot. Auch unter Berücksichtigung des besonderen Ranges, den der Schutz der Umwelt auf Grund des BVG vom 27. November 1984 über den umfassenden Umweltschutz, BGBl. 491, als Staatsziel genießt, war dem Verfassungsgerichtshof nicht einsichtig, welche Umstände nach Erlassung der seinerzeitigen (für sonstige Tiroler Straßen mit Ausnahme der B312 Loferer Straße weiterhin geltenden) Nachtfahrverbotsverordnung vom 7. November 1989 die Einbeziehung lärmarmer LKW in das Nachtfahrverbot - gerade an dieser Straßenstrecke - durch die in Prüfung gezogene Verordnung rechtfertigen sollten.

Im übrigen hegte der Verfassungsgerichtshof das Bedenken, "daß mit der Einbeziehung lärmarmer LKW in das Nachtfahrverbot ein untaugliches Mittel gewählt wurde, den besagten Schutz zu verbessern und daß dabei nach unsachlichen Abgrenzungskriterien vorgegangen wurde". Der Gerichtshof vermißte vorläufig einen sachlich zureichenden Grund dafür, daß gerade auf der B312 Loferer Straße (anders als auf anderen Tiroler Durchzugsstraßen) auch lärmarme Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t in das Nachtfahrverbot miteinbezogen wurden. Ferner erschien es ihm unter dem Aspekt des Gleichheitssatzes bedenklich,

"lärmarme Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t in einer Verordnung nach §43 Abs2 StVO anders zu behandeln als

Lastkraftfahrzeuge unter 7,5 t (ohne besondere Lärmschutzvorrichtungen) und als andere Kraftfahrzeuge, die mehr Lärm erregen, dort aber zur angegebenen Zeit fahren dürfen. Bereits aufgrund §8 b Abs1 Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 idgF dürfte sich normativ ergeben, daß lärmarme Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t leiser sind als andere Lastkraftfahrzeuge unter 7,5 t, aber zum Teil auch als andere Kraftfahrzeuge".

Die Einbeziehung der lärmarmen Lastkraftfahrzeuge dürfte sohin auch in Anbetracht des erforderlichen Schutzes der Bevölkerung, die entlang der B312 Loferer Straße wohnt, kein sachlich geeignetes Mittel zur Fernhaltung der Gefahren oder Belästigungen im Sinne des §43 Abs2 StVO 1960 sein, "weil sich die von lärmarmen Lastkraftfahrzeugen ausgehenden Gefahren und Belästigungen nicht oder nur unerheblich von jenen unterscheiden dürften, die von Kraftfahrzeugen ausgehen, welche vom Nachtfahrverbot nicht erfaßt wurden".

Der Verfassungsgerichtshof überließ es ferner dem Verordnungsprüfungsverfahren zu klären, "inwieweit die von der Tiroler Landesregierung zur Begründung der Ausdehnung des Nachtfahrverbots auf lärmarme LKW ins Treffen geführten, auch durch jene LKW verursachten Vibrationen eine hinlängliche sachliche Rechtfertigung der Änderung und Ausdehnung der Nachtfahrverbotsverordnung für die B312 Loferer Straße bilden". Allgemein gehaltene Hinweise in der Begründung des Beschlusses der Landesregierung vom 10. Dezember 1990 über die vom Schwerlastverkehr produzierten Vibrationen schienen dem Verfassungsgerichtshof vorläufig noch keine hinreichende sachliche Begründung für die Einbeziehung lärmarmen LKW in das Nachtfahrverbot an der B312 Loferer Straße zu bilden.

Der Verfassungsgerichtshof hegte darüber hinaus das Bedenken, daß bei Erlassung der Nachtfahrverbotsverordnung LGBl. 80/1990 idF LGBl. 8/1991 die Tiroler Landesregierung den ihr im Zuge der Interessenabwägung nach §43 Abs2 StVO 1960 eingeräumten Beurteilungsspielraum (VfSlg. 11493/1987, VfGH 8.10.1990, B123,426/90) überschritten habe. Gemäß §43 Abs2 letzter Satz StVO 1960 sei bei der Erlassung einer Nachtfahrverbotsverordnung zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm "einerseits auf den angestrebten Zweck und andererseits auf die Bedeutung der Verkehrsbeziehungen und der Verkehrserfordernisse Bedacht zu nehmen".

Der Verfassungsgerichtshof verwies darauf, daß sich im Zuge des Begutachtungsverfahrens lediglich einzelne Gemeinden uneingeschränkt positiv zur geplanten Verschärfung des Nachtfahrverbots auf der B312 Loferer Straße äußerten. Hingegen erhoben die Vorarlberger Landesregierung, die Salzburger Landesregierung, die Oberösterreichische Landesregierung, die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft sowie die Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Tirol schwerwiegende und ernstzunehmende Einwendungen. Die Stellungnahme der mit den örtlichen Verhältnissen besonders vertrauten Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel lautete ebenso negativ wie die Stellungnahme des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, in der verlangt wird, "daß unter den Ausnahmen von diesem Verbot auch Fahrten mit lärmarmen Kraftfahrzeugen gemäß §8b KDV 1967 angeführt werden sollen". Nach Erlassung des Nachtfahrverbots seien vom Land Salzburg und vom Land Vorarlberg neuerlich massive Bedenken und negative Erfahrungen geäußert worden. Im Erfahrungsbericht der Tiroler Landesbaudirektion "über zwei Monate verschärftes LKW-Nachtfahrverbot an der B312 Loferer Straße" vom 4. März 1991 wurde festgestellt, daß auch die derzeitige Regelung kein totales LKW-Nachtfahrverbot bewirke, weil im Wege von Ausnahmeregelungen weiterhin eine - reduzierte - Nachtfahrverkehrsbelastung mit LKW bestehe. Bestätigt wurden die Schwierigkeiten für die Wirtschaft der Nachbarbundesländer, aber auch Osttirols mit Termintransporten sowie insbesondere für die Unternehmen entlang der B312 Loferer Straße bzw. im Pinzgau und Pongau. Problematisch sei nach Meinung der Landesbaudirektion das Abgehen von der bisherigen Verkehrspolitik durch Einbeziehung lärmarmen Lastkraftwagen in das Nachtfahrverbot, weil dadurch die mit hohen Investitionen begonnene Umstellung der Transportwirtschaft auf lärmarme LKW einen Rückschlag erfahren habe.

4. Die Tiroler Landesregierung erstattete mit Beschluß vom 10. September 1991 eine Äußerung, in der sie beantragt, die in Prüfung gezogene Verordnung nicht aufzuheben.

Die Tiroler Landesregierung vertritt die Ansicht, daß durch die Verordnung LGBl. 80/1990 idF LGBl. 8/1991 "die weitere Nutzung oder wirtschaftliche Verwertung der von den Transportunternehmungen angeschafften lärmarmen Lastkraftwagen nicht zur Gänze oder weitgehend unmöglich gemacht wurde". Lärmarme LKW könnten in der Nacht auf allen anderen Bundes- oder Landesstraßen in Tirol fahren. Weiters stelle die Anschaffung von lärmarmen Lastkraftwagen eine Investition für die Zukunft dar, weil sich die Forderung nach dem Einsatz von lärmarmen Lastkraftwagen in ganz Europa durchsetzen werde.

Die Charakteristik der Schallausbreitung und die geographische Lage der Gemeinden an der B312 in Gebirgstälern

bewirkten, daß nicht nur die unmittelbar an der Straße gelegenen Ortschaften, sondern auch die Siedlungen an den Talflanken vom Verkehrslärm stark beeinträchtigt würden. Die außerordentlich hohe Belastung der Bevölkerung entlang der B312 durch die Auswirkungen des Güterverkehrs in der Zeit von 5.00 bis 22.00 Uhr rechtfertige es, daß in der Zeit von 22.00 bis 5.00 Uhr diese Belastungen auf ein ähnliches Maß wie bei anderen Bundesstraßen in Tirol reduziert würden.

Die Transportwirtschaft habe ihren Fahrzeugpark überraschend schnell auf lärmarme LKW umgestellt. Würde man das Nachtfahrverbot für diese Fahrzeuge auf der B312 aufheben, so hätte das nach Meinung der Tiroler Landesregierung eine Frequenzsteigerung von derzeit 70 LKW in sieben Stunden auf 250 bis 300 LKW in derselben Zeitspanne zur Folge. Damit wäre die zum Schutz der Bevölkerung erforderliche Reduktion des Verkehrslärmes in der Nacht nicht mehr gegeben.

Der Vergleich mit anderen, hinsichtlich ihrer Verkehrsbelastung von der Tiroler Landesregierung angeführten Straßen zeige, daß die Verkehrsbelastung an diesen Straßen durch den Güterverkehr lediglich bei der für LKW unbeschränkt befahrbaren Arlbergstraße höher liege als bei der B312, ansonsten immer wesentlich niedriger.

Nach Meinung der Tiroler Landesregierung ist es auch sachlich gerechtfertigt, lärmarme Lastkraftfahrzeuge anders zu behandeln als Lastkraftfahrzeuge unter 7,5 t, weil der Verkehr mit Lastkraftfahrzeugen unter 7,5 t auf der B312 während der Nacht überhaupt nicht ins Gewicht fällt. Transit finde mit solchen LKW kaum statt. Verkehrsbeobachtungen im Jänner, Februar und August 1991 hätten ergeben, daß die B312 in der Zeit von 22.00 bis 5.00 Uhr mit durchschnittlich sieben Lastkraftfahrzeugen unter 7,5 t befahren wird. Diese geringe Anzahl an derartigen Lastkraftfahrzeugen rechtfertige nicht deren Ausschluß vom Verkehr auf der B312 in der Nacht. Auch der Anteil an Motorrädern am Verkehrsaufkommen in der Zeit von 22.00 bis 5.00 Uhr sei verschwindend gering, wobei sich der Motorradverkehr zudem nur auf die warme Jahreszeit beschränke. Ein Vergleich der Motorräder mit lärmarmen LKW erscheine daher nicht zielführend.

Die Lärmemissionen lärmarmen LKW seien in der täglichen Fahrpraxis nicht ausreichend untersucht. Nach der ÖAL-Richtlinie Nr. 29 vom Februar 1987 (Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung) sind lärmarme LKW im städtischen Verkehr (0 bis 50 km/h) praktisch gleich laut wie PKW. Im Fernverkehr seien lärmarme Lastkraftwagen bei den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten von 50 km/h im Ortsgebiet und 60 km/h auf Freilandstrecken in der Nacht lauter als PKW bei der in Tirol derzeit zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet und 80 km/h auf Freilandstrecken.

Dazu legte die Tiroler Landesregierung dem Verfassungsgerichtshof den von ihr in Auftrag gegebenen "UNTERSUCHUNGSBERICHT B312 LOFERER STRASSE VERSCHÄRFTES

LKW-NACHTFAHRVERBOT GEGENÜBERSTELLUNG DER LÄRMIMMISSIONEN LÄRMARME

LASTKRAFTWAGEN - PERSONENKRAFTWAGEN" der Zivilingenieur-Gemeinschaft S vor, in dem über die durchgeführten Untersuchungen zusammenfassend "hinsichtlich der Fragestellung, ob die auf der B312 zwischen 22.00 und 5.00 Uhr verkehrenden lärmarmen LKW leiser, lauter oder gleich laut sind als die im gleichen Zeitraum verkehrenden PKW", ausgeführt wird (S. 19 ff.):

"Grundsätzlich wurde an allen drei Meßstellen festgestellt, daß die mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h fahrenden lärmarmen LKW mit und ohne Anhänger höhere maximale Vorbeifahrtspegel erzeugen als die mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h fahrenden PKW. Dabei ist anzumerken, daß die vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenzen von 60 und 80 km/h bzw. 50 km/h beim Meßpunkt 3 in den meisten Fällen überschritten wurden.

Die Unterschiede in den maximalen Vorbeifahrtspegeln zwischen PKW und lärmarmen LKW waren an den drei Meßstellen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten unterschiedlich groß."

Wenn von der Meßstelle im Ortsbereich von St. Johann in Tirol, für die wegen der einheitlichen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h Besonderes gilt, einmal abgesehen wird, wurde im Untersuchungsbericht festgestellt, daß mit 60 km/h fahrende lärmarme LKW ohne Anhänger im Mittel um etwa 1 dB und die mit 60 km/h fahrenden lärmarmen LKW mit Anhänger im Mittel um etwa 4 dB lauter als die mit 80 km/h fahrenden PKW sind. Für Schallpegelveränderungen wird dazu allgemein bemerkt, daß Veränderungen von 0 bis 2 dB von Menschen nicht

wahrnehmbar sind und innerhalb einer Meßtoleranz liegen, Schallpegelveränderungen von 2 dB bis 5 dB wahrnehmbar sind und eine merkbare Veränderung bedeuten, aber erst Schallpegelveränderungen von 5 dB bis 10 dB deutlich wahrnehmbare Veränderungen bewirken.

Das von der Tiroler Landesregierung in ihrer Äußerung angekündigte Gutachten über Körperschallübertragung (Vibrationen) und deren Auswirkungen, dessen Erörterung bei der mündlichen Verhandlung vorgeschlagen wurde, wurde nicht vorgelegt.

Zusammenfassend ist die Tiroler Landesregierung der Auffassung,

"daß die besondere Verkehrsbelastung insbesondere auch durch den Schwerverkehr auf der B312 - im Unterschied zu den anderen Straßen in Tirol, auf denen ebenfalls ein LKW-Nachtfahrverbot besteht - eben auch die Einbeziehung der lärmarmen LKW's in das Nachtfahrverbot erfordert".

Zur Anwendung des §43 Abs2 StVO 1960 durch die Tiroler Landesregierung führt diese aus:

"Die tatsächlich durch das Nachtfahrverbot auch für lärmarme LKW's erreichte Lärmverringerung für die Bevölkerung ist hinreichender Grund für den Vorrang des Schutzes der Bevölkerung gegenüber den wirtschaftlichen Interessen einzelner Transportunternehmen, wobei die bisherigen Erfahrungen der letzten Monate gezeigt haben, daß zwar Erschwernisse im Durchzugsverkehr eingetreten sind, dort aber das Wirtschaftsleben nicht in einem unzumutbaren Ausmaß beeinträchtigt wurde."

5. Der Beschwerdeführer zu B339/91 legte dem Verfassungsgerichtshof ferner eine als "Replik" bezeichnete schriftliche Äußerung im Verordnungsprüfungsverfahren vor, in der eingewendet wird, daß die von der Tiroler Landesregierung beklagte "überraschend schnelle Umstellung des Fuhrparks der Transportwirtschaft auf lärmarme LKW's" kein Grund dafür sein könne, "als besonderer Umstand" nun den Eingriff zu rechtfertigen, daß auch lärmarme LKW vom Nachtfahrverbot umfaßt wären. Vielmehr sei durch den verkehrspolitisch gewollten Einsatz lärmarmen LKW und die in Kraft stehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen der Schutz der Bevölkerung während der Nachtstunden gewährleistet.

Die von der Tiroler Landesregierung gewünschte Umlegung des Schwerverkehrs in den Nachtstunden "auf andere Straßen" sei nicht möglich, "weil es keine in Betracht kommende Straßenverbindung gibt, die den Durchzugsverkehr in West-Ost-Richtung bzw. umgekehrt in den Nachtstunden ermögliche". Die B312 stelle die einzige Verbindung zwischen Ost- und Westösterreich dar. Ihr komme daher eine überregionale Bedeutung zu, sodaß die von der Tiroler Landesregierung zum Vergleich angeführten Strecken (mit Ausnahme der Arlbergstraße) nur regionale Bedeutung hätten.

Unter Hinweis auf den "Meßbericht 223/1 über Verkehrslärm- und Geschwindigkeitsmessung an der Loferer Straße - Going B312, 23./24. Mai 1991" des Ingenieurbüros für Akustik Frastanz vom 13. Juni 1991 wird ferner vorgebracht, daß Messungen ergeben hätten, daß viele PKW lauter sind als schallgedämpfte LKW, vorausgesetzt, daß beide das Tempolimit einhalten und daß die Lärmemissionen des LKW-Verkehrs durch den Einsatz lärmarmen LKW auf das Niveau des Personenverkehrs reduziert werden könnten.

II. Der Verfassungsgerichtshof hat erwogen:

1. Bei der - auf Grund der eingangs angeführten Beschwerden - gebotenen Überprüfung der Entscheidungen der Tiroler Landesregierung über die von den Beschwerdeführern beantragten Ausnahmegewilligungen vom Nachtfahrverbot auf der B312 Loferer Straße ist auch die das Nachtfahrverbot festlegende und in seinem Umfang bestimmende Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 10. Dezember 1990, LGBl. 80 idF LGBl. 8/1991, anzuwenden. Der Verfassungsgerichtshof bleibt ungeachtet der vom Vertreter der Tiroler Landesregierung bei der mündlichen Verhandlung bezweifelte Präjudizialität der in Prüfung gezogenen Verordnung bei seiner (ua. schon in VfSlg. 11493/1987 vertretenen) Auffassung, daß eine Verordnung, mit der eine Verkehrsbeschränkung gemäß §43 StVO 1960 verfügt wird, bei der Erlassung und Überprüfung von Bescheiden anzuwenden ist, mit denen über einen Antrag auf Bewilligung einer Ausnahme von der verordneten Verkehrsbeschränkung in der Sache entschieden wird.

Da auch die sonstigen Prozeßvoraussetzungen vorliegen, ist das Verordnungsprüfungsverfahren zulässig.

2.a. Die Verordnung der Tiroler Landesregierung LGBl. 80/1990 idF LGBl. 8/1991 lautet:

"Auf Grund des §43 Abs2 lita der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. Nr. 423/1990, wird verordnet:

§1

Auf der B312 Loferer Straße von Straßenkilometer 0,00 in der Gemeinde Kirchbichl bis Straßenkilometer 49,63 in der Gemeinde Waidring ist das Fahren mit Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t in der Zeit von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr verboten.

§2

Vom Verbot nach §1 ausgenommen sind:

a)

Fahrten mit Fahrzeugen des Straßendienstes,

b)

Fahrten mit Fahrzeugen des Bundesheeres, die zur Aufrechterhaltung des militärischen Dienstbetriebes unumgänglich sind,

c)

Fahrten zum Zwecke des Abschleppdienstes, der Pannenhilfe, des Einsatzes in Katastrophenfällen und von unaufschiebbaren Reparaturen an Kühl- und Energieversorgungsanlagen und

d)

Fahrten mit Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes.

§3

Rechtsvorschriften, mit denen weitergehende Fahrverbote angeordnet werden, bleiben unberührt.

§4

(1) Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 1991, 22.00 Uhr, in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft:

a)

die Verordnung der Landesregierung LGBl. Nr. 71/1989 in der Fassung der Verordnung LGBl. Nr. 22/1990, soweit sie sich auf die B312 Loferer Straße bezieht, und

b)

die Verordnung der Landesregierung LGBl. Nr. 36a/1990 in der Fassung der Verordnung LGBl. Nr. 55/1990."

§43 Abs2 StVO 1960 idF der 14. StVO-Novelle, BGBl. 213/1987, lautet:

"(2) Zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, hat die Behörde, wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich ist, durch

Verordnung

a)

für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken für alle oder für bestimmte Fahrzeugarten oder für Fahrzeuge mit bestimmten Ladungen dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote zu erlassen,

b)

zu bestimmen, daß mit bestimmten Arten von Fahrzeugen oder mit Fahrzeugen mit bestimmten Ladungen nur bestimmte Straßen oder bestimmte Arten von Straßen befahren werden dürfen (Routenbindung) oder

c)

zu bestimmen, daß in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßen Vorrichtungen zur Abgabe von Schallzeichen nicht betätigt werden dürfen, es sei denn, daß ein solches Zeichen das einzige Mittel ist, um Gefahren von Personen abzuwenden (Hupverbot).

Bei der Erlassung solcher Verordnungen ist einerseits auf den angestrebten Zweck und andererseits auf die Bedeutung der Verkehrsbeziehungen und der Verkehrserfordernisse Bedacht zu nehmen."

b. Der Verfassungsgerichtshof (VfSlg. 11493/1987) hat zu einem früheren Nachtfahrverbot auf der B312 Loferer Straße, das mit Verordnung vom 21. März 1986 aufgrund §43 Abs2 litb StVO 1960 idF vor dem Inkrafttreten der 14. StVO-Novelle, BGBl. 213/1987, (mit Ausnahmen) erlassen worden war, ausgesprochen, daß die Tiroler Landesregierung bei Erlassung ihrer Verordnung und der von ihr vorgenommenen Interessenabwägung den ihr gesetzlich zustehenden Beurteilungsspielraum nicht überschritten hat, "wenn sie den Interessen der Bevölkerung und des Fremdenverkehrs an der Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen, insbesondere durch Lärm, den Vorrang vor den Interessen der nichtanliegenden Wirtschaftstreibenden an einer ungestörten Benützung der B312 eingeräumt hat (vgl. in diesem Zusammenhang VfSlg. 8086/1977, S. 436 f)".

In seinem Erkenntnis vom 8. Oktober 1990, B123/90, B426/90, erachtete der Verfassungsgerichtshof mehrere Nachtfahrverbotsverordnungen für gesetzmäßig, die für besonders belastete bzw. ökologisch sensible Alpentransitrouten verfügt worden waren. Der Verfassungsgerichtshof vertrat in jenem Erkenntnis die Auffassung,

"daß der Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelästigungen in der Nacht entlang den in den Nachtfahrverbotsverordnungen aufgezählten Straßen und Straßenstrecken ein im Sinne des Gleichheitssatzes hinlänglicher sachlicher Grund für die Erlassung der Nachtfahrverbotsverordnung ist; dies auch im Hinblick auf das Bundesverfassungsgesetz vom 27. November 1984 über den umfassenden Umweltschutz, BGBl. Nr. 491, das u.a. die 'Vermeidung von Störungen durch Lärm' zum Staatsziel erklärt."

Bei der Erlassung der besagten Nachtfahrverbotsverordnungen wurde auch der kraft §43 Abs2 lit a StVO 1960 (nunmehr bereits in der auch den vorliegenden Fällen zugrundeliegenden Fassung der 14. StVO-Novelle, BGBl. 213/1987) den verordnungserlassenden Behörden eingeräumte Beurteilungsspielraum im Zuge der notwendigen Interessenabwägung nicht überschritten, wenn diese "dem Interesse der Bevölkerung an der Fernhaltung von Belästigungen durch Lärm den Vorrang vor den Interessen des Verkehrs an einer ungehinderten Benützung der sogenannten Transitrouten in der Nacht eingeräumt haben". Vom sachlichen Geltungsbereich der jenen Beschwerdefällen zugrundeliegenden - und nach Auffassung des Verfassungsgerichtshofes (vgl. VfGH 8.10.1990, B123/90, B426/90) unbedenklichen - Nachtfahrverbotsverordnungen waren allerdings lärmarme Kraftfahrzeuge gemäß §8b Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 ausdrücklich ausgenommen.

Der Verfassungsgerichtshof ist angesichts dieser durch seine ständige Judikatur geklärten Rechtslage der Auffassung, daß gegen die Erlassung eines Nachtfahrverbots für Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht, wie es für die B312 Loferer Straße durch §1 litd der Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 7. November 1989, LGBl. 71 idF LGBl. 22/1990, mit bestimmten Ausnahmen (gemäß §2 Abs1 litc der Verordnung für lärmarme Kraftfahrzeuge) verfügt worden war, keine rechtlichen Bedenken obwalten.

c. Die Einbeziehung lärmarmer Kraftfahrzeuge im Sinne des §8b der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, in den sachlichen Geltungsbereich des Nachtfahrverbots auf der B312 Loferer Straße durch die in Prüfung gezogene Verordnung der Tiroler Landesregierung LGBl. 80/1990 idF LGBl. 8/1991, widerspricht hingegen dem Gleichheitssatz.

Bereits in seinem Erkenntnis vom 8. Oktober 1990, B123/90, B426/90, hat der Verfassungsgerichtshof unter Hinweis auf die in seinen Erkenntnissen vom 5. Oktober 1989, G228/89, und vom 14. März 1990, G283/89, entwickelten Rechtsgedanken dargetan, daß ein belastender Eingriff und sohin eine Verschlechterung der Rechtslage, auf deren Bestand der Normadressat vertrauen konnte, zur Gleichheitswidrigkeit führen kann, sofern nicht besondere Umstände den Eingriff sachlich rechtfertigen. Speziell für Nachtfahrverbote ging er davon aus, daß auch "ein durch straßenpolizeiliche Regelungen bewirkter Eingriff in Rechtspositionen, (auf die vertrauend Straßenbenützer erhebliche wirtschaftliche Investitionen - etwa durch Anschaffung bestimmter Lastkraftwagen - tätigten) ... dann eine Verletzung des Gleichheitssatzes (wäre), wenn dadurch eine weitere Nutzung oder wirtschaftliche Verwertung der betreffenden Investitionen überhaupt oder weitgehend unmöglich gemacht würde".

Zwar kann keine Rede davon sein, daß jede Veränderung, insbesondere auch Verschlechterung einer Rechtslage, auf welche Normadressaten vertrauen, allein deshalb schon gleichheitswidrig wäre.

Die Beschwerdeführer in den Anlaßbeschwerdefällen ebenso wie zahlreiche andere Transportunternehmer wurden jedoch durch die Ausnahme lärmarmen Kraftfahrzeuge von den auf einzelnen Straßenstrecken verfügbaren Nachtfahrverboten, speziell auch von der Ausnahme lärmarmen Kraftfahrzeuge von dem auf der B312 Loferer Straße mit Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 7. November 1989, LGBl. 71 idF LGBl. 22/1990, verhängten Nachtfahrverbot, motiviert und veranlaßt, ihren Fuhrpark ganz oder teilweise auf lärmarme LKW umzustellen und dazu beträchtliche Investitionen zu tätigen. Die Ausnahme lärmarmen Lastkraftwagen vom Nachtfahrverbot war zugleich als Maßnahme der allgemeinen Verkehrspolitik (vgl. dazu die Stellungnahme des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 29. Oktober 1990 im Verordnungserlassungsverfahren) gedacht, um die Umstellung der (die B312 Loferer Straße aus entsprechenden wirtschaftlichen Gründen in der Nacht nutzenden) Transportwirtschaft zu bewirken. Bereits nach dem relativ kurzen Zeitraum eines Jahres nach Verhängung des Nachtfahrverbots vom 7. November 1989, LGBl. 71 idF LGBl. 22/1990, von dem lärmarme Kraftfahrzeuge gemäß §2 Abs1 litc dieser Verordnung ausdrücklich ausgenommen waren, wurde den Normunterworfenen die Nutzung der B312 Loferer Straße in den Nachtstunden durch die in Prüfung gezogene Verordnung vom 10. Dezember 1990, LGBl. 80 idF LGBl. 8/1991, mit den gerade zu diesem Zweck angeschafften lärmarmen Lastkraftwagen verboten.

Die ausdrückliche Ausnahme lärmarmen Kraftfahrzeuge vom Nachtfahrverbot auf der B312 Loferer Straße gemäß §2 Abs1 litc der Verordnung LGBl. 71/1989 idF LGBl. 22/1990 begründete den guten Glauben und das Vertrauen der Fahrzeugbesitzer, daß sie nach kostenerheblichen Investitionen durch Umrüstung ihres Fahrzeugparks auf lärmarme LKW die Gewähr hätten, die für die Abwicklung ihrer wirtschaftlichen Dienstleistungen notwendigen Nachtfahrten auf der B312 Loferer Straße durchführen zu können. Da die Benutzung der B312 Loferer Straße mit Rücksicht auf ihre besondere Bedeutung für den innerösterreichischen (- wenn auch eine kurze Strecke über fremdes Staatsgebiet führenden -) West-Ost-(sowie Ost-West-)Verkehr, die bei der mündlichen Verhandlung überzeugend dargetan wurde, zum Teil auch in der Nacht besonders wichtig ist, führt das durch die Verordnung der Tiroler Landesregierung LGBl. 80/1990 idF LGBl. 8/1991 bewirkte Verbot, auch lärmarme Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t während der Zeit von 22.00 bis 5.00 Uhr zu benutzen (- Ausnahmegewilligungen scheiden, wie die Anlaßbeschwerdefälle zeigen, angesichts der dafür erforderlichen restriktiven Voraussetzungen nach §45 Abs2a StVO 1960 beinahe völlig aus -), zu einer gleichheitswidrigen Benachteiligung dieser mit gutem Grund auf die Ausnahme lärmarmen Kraftfahrzeuge vom Nachtfahrverbot, die von der Behörde selbst ursprünglich verfügt worden war, vertrauenden Gruppe von Fahrzeugbesitzern.

Die von der Tiroler Landesregierung sowohl in ihrer Äußerung als auch von ihrem Vertreter bei der mündlichen Verhandlung vorgetragene Argumente für die Verschärfung des Nachtfahrverbots durch Einbeziehung lärmarmen Lastkraftfahrzeuge, die auf die besondere Lage und Verkehrsbelastung der B312 Loferer Straße abstellen, schlagen nicht durch. Sicherlich bildet der Umstand, daß "die Transportwirtschaft ihren Fahrzeugpark überraschend schnell auf lärmarme Lastkraftfahrzeuge umgestellt" hat, wie die Tiroler Landesregierung ausführt, angesichts der geschilderten Rechtslage keinen zureichenden sachlichen Grund, auch lärmarme Lastkraftfahrzeuge in das Nachtfahrverbot miteinzubeziehen. Diese besondere Rechtslage liegt darin, daß die mit der ursprünglichen Ausnahme lärmarmen Kraftfahrzeuge vom Nachtfahrverbot verbundene verkehrspolitische Absicht gerade darin bestand, die Umstellung der Transportwirtschaft auf lärmarme Lastkraftfahrzeuge zu veranlassen. Mit Hilfe der bereits zum Zeitpunkt der Erlassung des seinerzeitigen Nachtfahrverbots, LGBl. 71/1989 idF 22/1990, bekannten Fakten läßt sich aber auch nicht rechtfertigen, daß die von dieser Verordnung ausgesprochene Ausnahme lärmarmen Lastkraftfahrzeuge durch die in Prüfung gezogene Verordnung LGBl. 80/1990 idF LGBl. 8/1991 wiederum widerrufen wurde.

Bereits bei Erlassung der seinerzeitigen Nachtfahrverbotsverordnung, LGBl. 71/1989 idF LGBl. 22/1990, bildeten sowohl die Verkehrsbelastung und -entwicklung auf der B312 Loferer Straße als auch die maximalen Schallemissionen, die kraft §8b der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 von lärmarmen Kraftfahrzeugen ausgehen, bekannte Daten. Daß, wie die Tiroler Landesregierung ausführt, "die Transportwirtschaft ... ihren Fahrzeugpark ... auf lärmarme LKW's umgestellt (hat)", reicht - wie bereits ausgeführt - schon deswegen nicht aus, eine Verschärfung des Nachtfahrverbots durch Einbeziehung der lärmarmen LKW sachlich zu begründen, weil diese Umstellung

verkehrspolitisch bei Erlassung der Nachtfahrverbotsverordnung LGBl. 71/1989 idF LGBl. 22/1990 gerade intendiert war und darin somit auch keine nachträglich unerwünschte und durch die neue Nachtfahrverbotsverordnung LGBl. 80/1990 idF LGBl. 8/1991 hintanzuhaltende Nebenwirkung erblickt werden kann.

Die Einbeziehung lärmarmen Lastkraftfahrzeuge in das Nachtfahrverbot auf der B312 Loferer Straße durch die Verordnung vom 10. Dezember 1990, LGBl. 80 idF LGBl. 8/1991, unter Aufhebung der Verordnung LGBl. 71/1989 idF LGBl. 22/1990, soweit sie sich auf die B312 Loferer Straße bezieht, widerspricht sohin dem Gleichheitssatz. Auch die an sich gebotene (vgl. dazu bereits VfGH 8.10.1990, B123/90, B426/90), das BVG vom 27. November 1984 über den umfassenden Umweltschutz, BGBl. 491, berücksichtigende Auslegung des §43 Abs2 lit a StVO 1960 kann daran nichts ändern, weil Gesetzgebung und Verwaltung auch dann verfassungsrechtlich verhalten sind, den Grundsatz der Gleichheit der Staatsbürger vor dem Gesetz zu wahren, wenn sie das durch das zitierte BVG aufgegebenes Staatsziel des umfassenden Umweltschutzes verfolgen. Die Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 10. Dezember 1990, LGBl. 80 idF LGBl. 8/1991, ist daher schon aus diesem Grund als gesetzwidrig gemäß Art139 B-VG aufzuheben.

d. Die Einbeziehung lärmarmen Lastkraftfahrzeuge durch die Verordnung der Tiroler Landesregierung LGBl. 80/1990 idF LGBl. 8/1991 verstößt aber auch gegen §43 Abs2 StVO 1960. Nach dem letzten Satz dieser Bestimmung ist bei der Erlassung einer Nachtfahrverbotsverordnung zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, zum Schutz der Bevölkerung "einerseits auf den angestrebten Zweck und andererseits auf die Bedeutung der Verkehrsbeziehungen und der Verkehrserfordernisse Bedacht zu nehmen".

Auf Grund der bereits im Prüfungsbeschluß vom Verfassungsgerichtshof wiedergegebenen Untersuchungen und Stellungnahmen, denen auch die Tiroler Landesregierung in ihrer Äußerung nichts entgegenhielt, ist erwiesen, daß bei Erlassung des verschärften Nachtfahrverbots durch die in Prüfung gezogene Verordnung auf die Bedeutung der Verkehrsbeziehungen und der Verkehrserfordernisse auf der B312 Loferer Straße nicht hinreichend Bedacht genommen wurde. Durch den zusätzlichen Ausschluß lärmarmen Lastkraftfahrzeuge wurde die praktisch einzige, für den innerösterreichischen Güterfernverkehr in Ost-West-Richtung (und umgekehrt) bestehende Verkehrsverbindung für die Zeit von 22.00 bis 5.00 Uhr gesperrt. (Ausnahmebewilligungen müssen außer Betracht bleiben, weil diese gemäß §45 Abs2a StVO 1960 nur für ganz eng begrenzte wirtschaftliche Zwecke, etwa zur Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel, ansonsten aber nur dann erteilt werden dürfen, wenn "daran ein erhebliches öffentliches Interesse besteht".) Dieser für die Verkehrspolitik besonders einschneidenden Maßnahme einer weitestgehenden Unterbindung der Güterbeförderung in der Nacht steht das an sich zweifellos berechnete Anliegen der Reduzierung des Verkehrslärms für die Anlieger der B312 Loferer Straße gegenüber. Durch die Einbeziehung lärmarmen Lastkraftfahrzeuge in das Nachtfahrverbot ist ein zusätzlicher Schutz der Bevölkerung jedoch schon mit Rücksicht auf das auch in der Nacht weitaus überwiegende Verkehrsaufkommen an Personenkraftwagen, Autobussen und sonstigen, nicht vom Nachtfahrverbot umfaßten Motorfahrzeugen kaum bewirkt worden. Sie steht jedenfalls in keinem Verhältnis zu dem durch jene Einbeziehung bewirkten Verkehrsverbot und verletzt daher die durch §43 Abs2 StVO 1960 gebotene Interessenabwägung.

Die Verordnung der Tiroler Landesregierung, mit der auf der B312 Loferer Straße ein Nachtfahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird, LGBl. 80/1990 idF LGBl. 8/1991, ist sohin auch wegen mangelnder Bedachtnahme auf die Bedeutung der Verkehrsbeziehungen und der Verkehrserfordernisse gemäß §43 Abs2 StVO 1960 und der dadurch bewirkten Überschreitung des durch diese Vorschrift der Landesregierung bei der Interessenabwägung eingeräumten Beurteilungsspielraums gesetzwidrig. Sie ist daher aufzuheben.

3. Wegen der vom Verfassungsgerichtshof, wie oben (2.b.) ausgeführt, für unbedenklich befundenen Vorkehrung eines Nachtfahrverbots auf der B312 Loferer Straße für Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t, ausgenommen lärmarme Lastkraftfahrzeuge, war für das Außerkrafttreten der in Prüfung gezogenen Verordnung eine - allerdings kurz bemessene - Frist gemäß Art139 Abs5 B-VG zu setzen, um der Tiroler Landesregierung Gelegenheit zu geben, ohne Unterbrechung des Nachtfahrverbots neuerlich eine - rechtmäßige - Nachtfahrverbotsverordnung für die B312 Loferer Straße zu erlassen.

Auch die Verpflichtung der Tiroler Landesregierung zur unverzüglichen Kundmachung der Aufhebung der in Prüfung gezogenen Verordnung stützt sich auf Art139 Abs5 B-VG.

Schlagworte

VfGH / Präjudizialität, Straßenpolizei, Verkehrsbeschränkungen, Nachtfahrverbot, VfGH / Fristsetzung,

Vertrauensschutz, Umweltschutz, öffentliches Interesse, Interessenabwägung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:1991:V210.1991

Dokumentnummer

JFT_10088788_91V00210_00

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at