

TE Vfgh Erkenntnis 2026/6/19 V262/2025

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 19.06.2026

Index

90/01 Straßenverkehrsrecht

Norm

B-VG Art139 Abs1 Z1

StVO 1960 §43 §44, §99

GeschwindigkeitsbeschränkungsV des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 15.11.1995

VfGG §7 Abs1

1. B-VG Art. 139 heute
2. B-VG Art. 139 gültig ab 01.01.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
3. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
5. B-VG Art. 139 gültig von 30.11.1996 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 659/1996
6. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.1991 bis 29.11.1996 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988
7. B-VG Art. 139 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 302/1975
8. B-VG Art. 139 gültig von 21.07.1962 bis 30.06.1976 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 205/1962
9. B-VG Art. 139 gültig von 19.12.1945 bis 20.07.1962 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
10. B-VG Art. 139 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
1. StVO 1960 § 43 heute
2. StVO 1960 § 43 gültig ab 01.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
3. StVO 1960 § 43 gültig von 01.10.2022 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
4. StVO 1960 § 43 gültig von 01.09.2019 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2019
5. StVO 1960 § 43 gültig von 13.07.2018 bis 31.08.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 42/2018
6. StVO 1960 § 43 gültig von 01.01.2014 bis 12.07.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
7. StVO 1960 § 43 gültig von 31.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
8. StVO 1960 § 43 gültig von 31.05.2011 bis 30.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 34/2011
9. StVO 1960 § 43 gültig von 01.07.2005 bis 30.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
10. StVO 1960 § 43 gültig von 25.05.2002 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
11. StVO 1960 § 43 gültig von 01.10.1994 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
12. StVO 1960 § 43 gültig von 31.07.1993 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 522/1993
13. StVO 1960 § 43 gültig von 01.12.1989 bis 30.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 562/1989
14. StVO 1960 § 43 gültig von 01.03.1989 bis 30.11.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
15. StVO 1960 § 43 gültig von 01.06.1987 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 213/1987

1. VfGG § 7 heute
2. VfGG § 7 gültig ab 22.03.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 16/2020
3. VfGG § 7 gültig von 01.01.2015 bis 21.03.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 101/2014
4. VfGG § 7 gültig von 01.01.2015 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2014
5. VfGG § 7 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
6. VfGG § 7 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
7. VfGG § 7 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
8. VfGG § 7 gültig von 01.10.2002 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2002
9. VfGG § 7 gültig von 01.01.1991 bis 30.09.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 329/1990
10. VfGG § 7 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 311/1976

Leitsatz

Keine gesetzwidrige Kundmachung einer Geschwindigkeitsbeschränkungsverordnung auf der Wiener Außenring-Autobahn A21 mangels signifikanter Abweichung des Aufstellungsortes des Straßenverkehrszeichens (17 m) vom räumlichen Geltungsbereich der Verordnung; keine Notwendigkeit einer metergenauen Abgrenzung auf Grund des Zwecks der Verkehrsbeschränkung, die Wiener Außenring-Autobahn A21 als "Stadtautobahn" zu behandeln; keine Erforderlichkeit einer spezifisch kleinräumigen Abgrenzung auf Grund des – am Reaktionsweg orientierten – Toleranzbereichs

Spruch

Der Antrag wird abgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe

I. Antragsrömisch eins. Antrag

1

Mit dem vorliegenden, auf Art139 Abs1 Z1 B-VG gestützten Antrag begehrt das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich, der Verfassungsgerichtshof möge die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) vom 15. November 1995, Z138.021/40-I/31-95, hinsichtlich Punkt B, als gesetzwidrig aufheben. Eventualiter möge der Verfassungsgerichtshof feststellen, dass diese Verordnung hinsichtlich Punkt B am 18. Oktober 2024, um 20:08 Uhr gesetzwidrig war.

II. Rechtslagerömisch zwei. Rechtslage

2

1. Die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) vom 15. November 1995, Z138.021/40-I/31-95, lautet (der angefochtene Punkt B ist hervorgehoben):

"Aufgrund des §43 Absätze 1 und 2 StVO 1960, BGBl Nr 159/60, zuletzt geändert durch BGBl Nr 518/94, wird verordnet:

Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden Verkehrs, sowie zur Fernhaltung von Lärm von den Anrainern der Wiener Außenring-Autobahn A21 wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf beiden Richtungsfahrbahnen der Wiener Außenring-Autobahn A21 im Bereich zwischen den Anschlußstellen Brunn/Gebirge und Gießhübl wie folgt beschränkt:

A: Richtungsfahrbahn zur A2: Von km 30,450 bis km 30,750 auf 100 km/h, sowie von km 30,750 bis zur Einmündung der A21 in die Richtungsfahrbahn Wien der Südautobahn A2 auf 80 km/h.

B: Richtungsfahrbahn zur A1: Von km 36,330 (=Ende der 80 km/h-Beschränkung, die mit ho. Verordnung vom 22.6.1992,

Zahl 138.021/5-I/31-92, Ziffer 2, verordnet wurde) bis km 30,450 auf 80 km/h. B: Richtungsfahrbahn zur A1: Von km 36,330 (=Ende der 80 km/h-Beschränkung, die mit ho. Verordnung vom 22.6.1992, , Zahl 138.021/5-I/31-92, Ziffer 2, verordnet wurde) bis km 30,450 auf 80 km/h.

C: Aus denselben Gründen wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auch auf allen Rampen der Anschlußstellen Brunn/Gebirge und Gießhübl auf die gesamte Länge jeder Rampe auf 80 km/h beschränkt.

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

Diese Verordnung ersetzt die ho. Verordnung vom 29. April 1994, Zahl 138.021/20-I/31-94."

3

2. §44 und §99 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl 159/1960 idF BGBl 518/1994 (§44) bzw BGBl I 90/2023 (§99), lauteten (auszugsweise): 2. §44 und §99 der Straßenverkehrsordnung 1960, Bundesgesetzblatt 159 aus 1960, in der Fassung Bundesgesetzblatt 518 aus 1994, (§44) bzw Bundesgesetzblatt Teil eins, 90 aus 2023, (§99), lauteten (auszugsweise):

"§44. Kundmachung der Verordnungen.

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

(2) Läßt sich der Inhalt einer Verordnung (§43) des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nicht ausdrücken oder bezieht sie sich auf das ganze Bundesgebiet, so gelten für die Kundmachung die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. Das gleiche gilt für Verordnungen (§43) einer Landesregierung sinngemäß.

(2a)-(3) [...]

(4) Verordnungen, die sich durch ein Vorschriftszeichen ausdrücken lassen und für ein ganzes Ortsgebiet oder für Straßen mit bestimmten Merkmalen innerhalb eines Ortsgebietes gelten, werden mit den entsprechenden Vorschriftszeichen und der etwa erforderlichen Zusatztafel in unmittelbarer Verbindung mit dem Hinweiszeichen 'Ortstafel' gehörig kundgemacht. Der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung dieser Zeichen ist in einem Aktenvermerk (§16 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1950) festzuhalten. Solche Verordnungen sind im Ortsgebiet überdies ortsüblich zu verlautbaren.

(5) [...]

[...]

§99. Strafbestimmungen.

[...]

(2d) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe von 150 bis 5000 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe von 24 Stunden bis zu sechs Wochen, zu bestrafen, wer die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschreitet.

[...] "

III. Antragsvorbringen und Vorverfahren
römisches drei. Antragsvorbringen und Vorverfahren

4

1. Dem Antrag liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

5

1.1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Mödling vom 25. Juni 2025 wurde dem Beschwerdeführer vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zur Last gelegt, er habe am 18. Oktober 2024, um 20:08 Uhr, im Gemeindegebiet von Brunn am Gebirge, auf der Autobahn A21 bei Straßenkilometer 32,864, Fahrtrichtung Linz, mit dem PKW mit näher bezeichnetem Kennzeichen, die auf Grund des angebrachten

Vorschriftszeichens "Geschwindigkeitsbeschränkung" erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 44 km/h (nach Abzug von 4 km/h Messtoleranz) überschritten. Über den Beschwerdeführer wurde daher wegen Übertretung des §52 lita Z10a StVO 1960 iVm §99 Abs2d StVO 1960 eine Geldstrafe in der Höhe von € 350,- (Ersatzfreiheitsstrafe: 64 Stunden) verhängt. 1.1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Mödling vom 25. Juni 2025 wurde dem Beschwerdeführer vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zur Last gelegt, er habe am 18. Oktober 2024, um 20:08 Uhr, im Gemeindegebiet von Brunn am Gebirge, auf der Autobahn A21 bei Straßenkilometer 32,864, Fahrtrichtung Linz, mit dem PKW mit näher bezeichnetem Kennzeichen, die auf Grund des angebrachten Vorschriftszeichens "Geschwindigkeitsbeschränkung" erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 44 km/h (nach Abzug von 4 km/h Messtoleranz) überschritten. Über den Beschwerdeführer wurde daher wegen Übertretung des §52 lita Z10a StVO 1960 in Verbindung mit §99 Abs2d StVO 1960 eine Geldstrafe in der Höhe von € 350,- (Ersatzfreiheitsstrafe: 64 Stunden) verhängt.

6

1.2. Aus Anlass der Beschwerde gegen dieses Straferkenntnis stellt das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich den vorliegenden, auf Art139 Abs1 Z1 B-VG gestützten Antrag, der Verfassungsgerichtshof möge die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) vom 15. November 1995, Z138.021/40-I/31-95, hinsichtlich Punkt B als gesetzwidrig aufheben, in eventu aussprechen, dass diese Verordnung zum Tatzeitpunkt der angelasteten Tat nicht rechtmäßig kundgemacht und somit gesetzwidrig war. Diesen Antrag begründet das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich im Wesentlichen wie folgt:

7

1.2.1. Der Vorschrift des §44 Abs1 StVO 1960 sei immanent, dass die bezüglichen Straßenverkehrszeichen dort angebracht seien, wo der räumliche Geltungsbereich der Verordnung beginne und ende. Zwar sei zur Kundmachung von Verkehrsbeschränkungen keine "zentimetergenaue" Aufstellung der Verkehrszeichen erforderlich, jedoch werde dieser Vorschrift nicht Genüge getan und liege ein Kundmachungsmangel vor, wenn der Aufstellungsort vom Ort des Beginns bzw Endes des verordneten Geltungsbereiches einer Geschwindigkeitsbeschränkung signifikant abweiche. Mit Erkenntnis vom 18. März 2022, V272/2021-11, habe der Verfassungsgerichtshof eine um 15 Meter vom verordneten Geltungsbereich abweichende Kundmachung als signifikante Abweichung qualifiziert, die zu einer nicht ordnungsgemäßen Kundmachung führe. Die angefochtene Verordnung sehe in Punkt B einen ganz konkreten räumlichen Geltungsbereich von km 36,330 bis km 30,450 auf der A21, Richtungsfahrbahn zur A1, vor. Laut Mitteilung der ASFINAG Service GmbH sei das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung allerdings bei km 30,433 kundgemacht. Der Ort der Kundmachung weiche hinsichtlich des Endes der verordneten Geschwindigkeitsbeschränkung somit um 17 Meter von der Verordnung ab.

8

1.2.2. Da der Aufstellungsort vom Ende des verordneten Geltungsbereiches signifikant abweiche, liege aus Sicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich ein Kundmachungsmangel vor.

9

2. Der verordnungserlassende Bundesminister hat die Akten betreffend das Zustandekommen der angefochtenen Verordnung vorgelegt und eine Äußerung erstattet, in der er bestätigt, dass das Verkehrszeichen "Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung" tatsächlich bei Straßenkilometer 30,433 aufgestellt wurde und sohin der Ort der Kundmachung um 17 Meter abweicht. Darüber hinaus hat er sich nicht geäußert.

10

3. Die Partei des Verfahrens vor dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat als beteiligte Partei eine Äußerung erstattet, in der sie sich den Bedenken des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich anschließt.

IV. Erwägungenrömisch vier. Erwägungen

1. Zur Zulässigkeit des Antrages

11

1.1. Der Verfassungsgerichtshof geht beginnend mit VfSlg 20.182/2017 davon aus, dass eine "gehörig kundgemachte" generelle Norm – also eine an einen unbestimmten, externen Personenkreis adressierte, verbindliche Anordnung von Staatsorganen – bereits dann vorliegt, wenn eine solche Norm ein Mindestmaß an Publizität und somit rechtliche Existenz erlangt (VfSlg 20.182/2017 mwN). Es ist nicht notwendig, dass die Kundmachung der Norm in der rechtlich vorgesehenen Weise erfolgt. Demnach haben auch Gerichte gesetzwidrig kundgemachte Verordnungen gemäß Art139 B-VG anzuwenden und diese, wenn sie Bedenken gegen ihre rechtmäßige Kundmachung haben, vor dem

Verfassungsgerichtshof anzufechten. Bis zur Aufhebung durch den Verfassungsgerichtshof sind sie für jedermann verbindlich (vgl zB VfGH 28.2.2022, V546/2020).1.1. Der Verfassungsgerichtshof geht beginnend mit VfSlg 20.182 aus 2017, davon aus, dass eine "gehörig kundgemachte" generelle Norm – also eine an einen unbestimmten, externen Personenkreis adressierte, verbindliche Anordnung von Staatsorganen – bereits dann vorliegt, wenn eine solche Norm ein Mindestmaß an Publizität und somit rechtliche Existenz erlangt (VfSlg 20.182 aus 2017, mwN). Es ist nicht notwendig, dass die Kundmachung der Norm in der rechtlich vorgesehenen Weise erfolgt. Demnach haben auch Gerichte gesetzwidrig kundgemachte Verordnungen gemäß Art139 B-VG anzuwenden und diese, wenn sie Bedenken gegen ihre rechtmäßige Kundmachung haben, vor dem Verfassungsgerichtshof anzufechten. Bis zur Aufhebung durch den Verfassungsgerichtshof sind sie für jedermann verbindlich vergleiche zB VfGH 28.2.2022, V546/2020).

12

Die angefochtene Verordnung ist jedenfalls durch Anbringung der Verkehrszeichen gemäß§44 Abs1 StVO 1960 kundgemacht worden, sodass sie mit verbindlicher Wirkung für jedermann zustande gekommen ist.

13

1.2. Der Verfassungsgerichtshof ist nicht berechtigt, durch seine Präjudizialitätsentscheidung das antragstellende Gericht an eine bestimmte Rechtsauslegung zu binden, weil er damit indirekt der Entscheidung dieses Gerichtes in der Hauptsache vorgreifen würde. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes darf daher ein Antrag iSd Art139 Abs1 Z1 B-VG bzw des Art140 Abs1 Z1 lita B-VG nur dann wegen Fehlens der Präjudizialität zurückgewiesen werden, wenn es offenkundig unrichtig (denkumöglich) ist, dass die – angefochtene – generelle Norm eine Voraussetzung der Entscheidung des antragstellenden Gerichtes im Anlassfall bildet (vgl etwa VfSlg 10.640/1985, 12.189/1989, 15.237/1998, 16.245/2001 und 16.927/2003).1.2. Der Verfassungsgerichtshof ist nicht berechtigt, durch seine Präjudizialitätsentscheidung das antragstellende Gericht an eine bestimmte Rechtsauslegung zu binden, weil er damit indirekt der Entscheidung dieses Gerichtes in der Hauptsache vorgreifen würde. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes darf daher ein Antrag iSd Art139 Abs1 Z1 B-VG bzw des Art140 Abs1 Z1 lita B-VG nur dann wegen Fehlens der Präjudizialität zurückgewiesen werden, wenn es offenkundig unrichtig (denkumöglich) ist, dass die – angefochtene – generelle Norm eine Voraussetzung der Entscheidung des antragstellenden Gerichtes im Anlassfall bildet vergleiche etwa VfSlg 10.640 aus 1985,, 12.189 aus 1989,, 15.237 aus 1998,, 16.245 aus 2001, und 16.927 aus 2003,).

14

1.3. Im Verfahren hat sich nichts ergeben, was am Vorliegen der Präjudizialität zweifeln ließe. Der Antrag erweist sich daher – da auch sonst keine Prozesshindernisse hervorgekommen sind – als zulässig.

2. In der Sache

15

2.1. Der Verfassungsgerichtshof hat sich in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren zur Prüfung der Gesetzmäßigkeit einer Verordnung gemäß Art139 B-VG auf die Erörterung der geltend gemachten Bedenken zu beschränken (vgl VfSlg 11.580/1987, 14.044/1995, 16.674/2002). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Bestimmung aus den im Antrag dargelegten Gründen gesetzwidrig ist (VfSlg 15.644/1999, 17.222/2004).2.1. Der Verfassungsgerichtshof hat sich in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren zur Prüfung der Gesetzmäßigkeit einer Verordnung gemäß Art139 B-VG auf die Erörterung der geltend gemachten Bedenken zu beschränken vergleiche VfSlg 11.580 aus 1987,, 14.044 aus 1995,, 16.674 aus 2002,). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Bestimmung aus den im Antrag dargelegten Gründen gesetzwidrig ist (VfSlg 15.644 aus 1999,, 17.222 aus 2004,).

16

2.2. Der Antrag ist nicht begründet.

17

2.2.1. Mit der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) vom 15. November 1995, Z138.021/40-I/31-95, wurde im angefochtenen Punkt B die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf der A21 auf der Richtungsfahrbahn zur A1 von km 36,330 (= Ende der 80 km/h-Beschränkung, die mit Verordnung vom 22. Juni 1992, Z138.021/5-I/31-92, Ziffer 2, verordnet wurde) bis km 30,450 auf 80 km/h beschränkt.2.2.1. Mit der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) vom 15. November 1995, Z138.021/40-I/31-95, wurde im angefochtenen Punkt B die erlaubte

Höchstgeschwindigkeit auf der A21 auf der Richtungsfahrbahn zur A1 von km 36,330 (= Ende der 80 km/h-Beschränkung, die mit Verordnung vom 22. Juni 1992, Z138.021/5-I/31-92, Ziffer 2, verordnet wurde) bis km 30,450 auf 80 km/h beschränkt.

18

2.2.2. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich macht nun geltend, dass die Verordnung hinsichtlich des angefochtenen Punktes B nicht gesetzmäßig kundgemacht worden sei: Die Kundmachung (des Endes) der angefochtenen Geschwindigkeitsbeschränkung weiche mit 17 Metern Differenz gegenüber der verordneten Stelle erheblich von dem in der angefochtenen Verordnungsbestimmung vorgesehenen Geltungsbereich ab.

19

2.2.3. Die Abweichung der Aufstellung des Verkehrszeichens "Geschwindigkeitsbeschränkung Ende" um 17 Meter wurde durch eine Mitteilung der ASFINAG Service GmbH vom 9. Dezember 2025 bestätigt.

20

2.2.4. Gemäß §44 Abs1 StVO 1960 sind die in §43 StVO 1960 bezeichneten Verordnungen durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft (vgl VfSlg 18.710/2009, 19.409/2011). Der Vorschrift des §44 Abs1 StVO 1960 ist immanent, dass die bezüglichlichen Straßenverkehrszeichen dort anzubringen sind, wo der räumliche Geltungsbereich der Verordnung beginnt und endet (vgl VfSlg 20.251/2018). Zur Kundmachung von Verkehrsbeschränkungen iSd §44 Abs1 StVO 1960 ist jedoch keine "zentimetergenaue" Aufstellung der Verkehrszeichen erforderlich, sodass von einem Kundmachungsmangel vielmehr erst dann auszugehen ist, wenn der Aufstellungsort vom Ort des Beginns bzw Endes des verordneten Geltungsbereiches einer Verkehrsregelung signifikant abweicht (VfGH 11.6.2018, V13/2018; VfSlg 20.251/2018). Von einer signifikanten Abweichung ist nach der Rechtsprechung im Regelfall (frühestens) erst dann auszugehen, wenn der Aufstellungsort eines Straßenverkehrszeichens von dem in der Verordnung vorgeschriebenen Standort um (mehr als) fünf Meter abweicht (VfGH 28.11.2025, V62/2024, mit Hinweisen auf Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes). Bei der Beurteilung, ob eine Abweichung im vorstehenden Sinn signifikant ist, sind überdies die Art der verordneten Verkehrsbeschränkung sowie die konkreten Straßenverhältnisse zu berücksichtigen (VfGH 17.6.2025, V39/2024; 28.11.2025, V62/2024). Die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Kundmachung von Verordnungen durch Straßenverkehrszeichen sieht somit letztlich je nach örtlichen Verkehrsverhältnissen eine bestimmte Fehlertoleranz vor.

2.2.4. Gemäß §44 Abs1 StVO 1960 sind die in §43 StVO 1960 bezeichneten Verordnungen durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft (vergleiche VfSlg 18.710 aus 2009,, 19.409 aus 2011,). Der Vorschrift des §44 Abs1 StVO 1960 ist immanent, dass die bezüglichlichen Straßenverkehrszeichen dort anzubringen sind, wo der räumliche Geltungsbereich der Verordnung beginnt und endet (vergleiche VfSlg 20.251 aus 2018,). Zur Kundmachung von Verkehrsbeschränkungen iSd §44 Abs1 StVO 1960 ist jedoch keine "zentimetergenaue" Aufstellung der Verkehrszeichen erforderlich, sodass von einem Kundmachungsmangel vielmehr erst dann auszugehen ist, wenn der Aufstellungsort vom Ort des Beginns bzw Endes des verordneten Geltungsbereiches einer Verkehrsregelung signifikant abweicht (VfGH 11.6.2018, V13/2018; VfSlg 20.251 aus 2018,). Von einer signifikanten Abweichung ist nach der Rechtsprechung im Regelfall (frühestens) erst dann auszugehen, wenn der Aufstellungsort eines Straßenverkehrszeichens von dem in der Verordnung vorgeschriebenen Standort um (mehr als) fünf Meter abweicht (VfGH 28.11.2025, V62/2024, mit Hinweisen auf Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes). Bei der Beurteilung, ob eine Abweichung im vorstehenden Sinn signifikant ist, sind überdies die Art der verordneten Verkehrsbeschränkung sowie die konkreten Straßenverhältnisse zu berücksichtigen (VfGH 17.6.2025, V39/2024; 28.11.2025, V62/2024). Die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Kundmachung von Verordnungen durch Straßenverkehrszeichen sieht somit letztlich je nach örtlichen Verkehrsverhältnissen eine bestimmte Fehlertoleranz vor.

21

2.2.5. Maßgeblich ist, ob der konkrete, den Beginn oder das Ende des räumlichen Geltungsbereiches der Verordnung markierende Aufstellungsort noch als vom – in der Verordnung zum Ausdruck kommenden – Willen des Verordnungsgebers gedeckt angesehen werden kann.

22

2.2.5.1. Vor diesem Hintergrund wird schon eine vergleichsweise geringfügige Abweichung als signifikant zu gelten haben, wenn der (als Beginn oder Ende des Geltungsbereiches) verordnete Aufstellungsort des Straßenverkehrszeichens einem bestimmten topographischen Merkmal (etwa dem Beginn einer Kurve) oder einer

besonderen Straßenbeschaffenheit (etwa einem Bereich mit Fahrbahnschäden) entspricht oder wenn ein topographisches Merkmal unmittelbar als Beginn oder Ende des Geltungsbereichs bezeichnet wird (etwa ein konkretes Gebäude wie in VfSlg 20.251/2018). 2.2.5.1. Vor diesem Hintergrund wird schon eine vergleichsweise geringfügige Abweichung als signifikant zu gelten haben, wenn der (als Beginn oder Ende des Geltungsbereiches) verordnete Aufstellungsort des Straßenverkehrszeichens einem bestimmten topographischen Merkmal (etwa dem Beginn einer Kurve) oder einer besonderen Straßenbeschaffenheit (etwa einem Bereich mit Fahrbahnschäden) entspricht oder wenn ein topographisches Merkmal unmittelbar als Beginn oder Ende des Geltungsbereichs bezeichnet wird (etwa ein konkretes Gebäude wie in VfSlg 20.251 aus 2018,).

23

2.2.5.2. Ein größerer Toleranzbereich bei der Kundmachung von Verordnungen durch die Aufstellung von Verkehrszeichen kann demgegenüber dann angenommen werden, wenn die Gründe für die verordnete Regelung und deren Geltungsbereich nicht in kleinräumigen örtlichen Verhältnissen liegen. In diesem Zusammenhang kann es auch eine Rolle spielen, wie groß der gesamte räumliche Geltungsbereich der Regelung ist und in welchem Verhältnis sodann das Ausmaß der Abweichung zu diesem Geltungsbereich steht (vgl in diesem Sinn VfGH 25.2.2025, V357/2023). 2.2.5.2. Ein größerer Toleranzbereich bei der Kundmachung von Verordnungen durch die Aufstellung von Verkehrszeichen kann demgegenüber dann angenommen werden, wenn die Gründe für die verordnete Regelung und deren Geltungsbereich nicht in kleinräumigen örtlichen Verhältnissen liegen. In diesem Zusammenhang kann es auch eine Rolle spielen, wie groß der gesamte räumliche Geltungsbereich der Regelung ist und in welchem Verhältnis sodann das Ausmaß der Abweichung zu diesem Geltungsbereich steht vergleiche in diesem Sinn VfGH 25.2.2025, V357/2023).

24

2.2.5.3. Bei der Regelung des fließenden Verkehrs – insbesondere durch Geschwindigkeitsbeschränkungen – kann für die Signifikanz einer Abweichung überdies die auf der jeweiligen Verkehrsfläche höchstzulässige Annäherungsgeschwindigkeit von Bedeutung sein (wobei kurzfristige – zB witterungsbedingte – Reduktionen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit außer Betracht bleiben); typischerweise wird in einem Bereich mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht wesentlich langsamer als mit der Höchstgeschwindigkeit gefahren. Entspricht die Abweichung einer Distanz, die – unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und einer durchschnittlichen (mit einer Sekunde anzunehmenden – vgl Pürstl, StVO - Straßenverkehrsordnung¹⁶, §20, Anm. 35) Reaktionszeit – den Reaktionsweg unterschreitet, so kann dies im Allgemeinen nicht als signifikant angesehen werden, es sei denn, dass es dem Verordnungsgeber (wie in den oben genannten Beispielen) erkennbar auf einen ganz bestimmten, enger abgegrenzten Ort der Kundmachung ankommt. Umgekehrt kann eine Kundmachung in einem Fall wie dem vorliegenden aber jedenfalls dann nicht mehr als ordnungsgemäß gewertet werden, wenn die Abweichung so groß ist, dass sie mindestens dem (durchschnittlichen) Reaktionsweg von sich mit der höchstzulässigen Geschwindigkeit nähernden Verkehrsteilnehmern entspricht. 2.2.5.3. Bei der Regelung des fließenden Verkehrs – insbesondere durch Geschwindigkeitsbeschränkungen – kann für die Signifikanz einer Abweichung überdies die auf der jeweiligen Verkehrsfläche höchstzulässige Annäherungsgeschwindigkeit von Bedeutung sein (wobei kurzfristige – zB witterungsbedingte – Reduktionen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit außer Betracht bleiben); typischerweise wird in einem Bereich mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht wesentlich langsamer als mit der Höchstgeschwindigkeit gefahren. Entspricht die Abweichung einer Distanz, die – unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und einer durchschnittlichen (mit einer Sekunde anzunehmenden – vergleiche Pürstl, StVO - Straßenverkehrsordnung¹⁶, §20, Anmerkung 35) Reaktionszeit – den Reaktionsweg unterschreitet, so kann dies im Allgemeinen nicht als signifikant angesehen werden, es sei denn, dass es dem Verordnungsgeber (wie in den oben genannten Beispielen) erkennbar auf einen ganz bestimmten, enger abgegrenzten Ort der Kundmachung ankommt. Umgekehrt kann eine Kundmachung in einem Fall wie dem vorliegenden aber jedenfalls dann nicht mehr als ordnungsgemäß gewertet werden, wenn die Abweichung so groß ist, dass sie mindestens dem (durchschnittlichen) Reaktionsweg von sich mit der höchstzulässigen Geschwindigkeit nähernden Verkehrsteilnehmern entspricht.

25

2.2.6. Ausweislich der Materialien im Verordnungsakt der angefochtenen Verordnung sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung in Punkt B der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) vom 15. November 1995, Z138.021/40-I/31-95, den Zweck verfolgen, die Wiener Außenring-Autobahn A21 in dem verordneten Abschnitt als "Stadtautobahn" zu

behandeln und somit ein Tempolimit vorzusehen. Stadtautobahnen hätten – auf Grund ihrer Beschaffenheit, mit vielen Anschlussstellen versehen zu sein und Verteilerfunktion zu haben – nicht den Charakter von Schnellfahrverbindungen. Auch rechtfertige eine Lärmpegelminderung die Geschwindigkeitsbeschränkung.

26

2.2.7. Die Überlegungen im Vorfeld der Verordnungserlassung verdeutlichen somit, dass mit Blick auf den Zweck der verordneten Verkehrsbeschränkung sowie die konkreten Straßenverhältnisse keine konkrete metergenaue Abgrenzung für notwendig erachtet wurde, wie dies etwa typischerweise in Baustellenbereichen oder bei Schadhaftheit der Fahrbahn der Fall ist.

27

Auf einen ganz bestimmten, eng abgegrenzten Aufstellungsort kam es im vorliegenden Fall also nicht an; dafür spricht zusätzlich, dass sich die verordnete Geschwindigkeitsbeschränkung auf eine Strecke von 5,886 Kilometer bezog (sodass die Abweichung um 17 Meter nur 0,29% des gesamten Geltungsbereiches ausmachte). Die Abweichung war auch nicht so groß, dass sie unter Zugrundelegung der höchstzulässigen Annäherungsgeschwindigkeit von 80 km/h und der durchschnittlichen Reaktionszeit von einer Sekunde (mindestens) dem Reaktionsweg entsprach. Der – in Ermangelung von Hinweisen auf die Erforderlichkeit einer spezifischen kleinräumigen Abgrenzung am (auf volle Meter gerundeten) Reaktionsweg orientierte – Toleranzbereich wäre bei dieser Annäherungsgeschwindigkeit erst bei einer Abweichung um mindestens 22 Meter überschritten (zum Vergleich: bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 130 km/h läge diese äußerste Grenze bei 36 Metern, bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 100 km/h bei 28 Metern, bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 50 km/h bei 14 Metern und bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 30 km/h bei 8 Metern).

28

2.2.8. Der mit dem vorliegenden Antrag angefochtene Punkt B der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) vom 15. November 1995, Z138.021/40-I/31-95, erweist sich somit nicht als gesetzwidrig kundgemacht.

V. Ergebnisrömisch fünf. Ergebnis

29

1. Die ob der Gesetzmäßigkeit des Punktes B der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) vom 15. November 1995, Z138.021/40-I/31-95, erhobenen Bedenken treffen nicht zu. Der Antrag ist daher abzuweisen.

30

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

31

3. Der beteiligten Partei sind die für die abgegebene Äußerung begehrten Kosten nicht zuzusprechen, weil es im Falle eines auf Antrag eines Gerichtes eingeleiteten Normenprüfungsverfahrens Sache des antragstellenden Gerichtes ist, über allfällige Kostenersatzansprüche nach den für sein Verfahren geltenden Vorschriften zu erkennen (zB VfSlg 19.019/2010 mwN). 3. Der beteiligten Partei sind die für die abgegebene Äußerung begehrten Kosten nicht zuzusprechen, weil es im Falle eines auf Antrag eines Gerichtes eingeleiteten Normenprüfungsverfahrens Sache des antragstellenden Gerichtes ist, über allfällige Kostenersatzansprüche nach den für sein Verfahren geltenden Vorschriften zu erkennen (zB VfSlg 19.019 aus 2010, mwN).

Schlagworte

Geschwindigkeitsbeschränkung, Straßenverkehrszeichen, Geltungsbereich (örtlicher) einer Verordnung, Verordnung Kundmachung, Determinierungsgebot, Verkehrsbeschränkungen, Straßenpolizei, VfGH / Gerichtsantrag

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2026:V262.2025

Zuletzt aktualisiert am

08.07.2026

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at