

# TE Vfgh Erkenntnis 2011/9/26 B165/11

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.09.2011

## Index

83 Natur- und Umweltschutz

83/01 Natur- und Umweltschutz

## Norm

B-VG Art7 Abs1 / Verordnung

B-VG Art18 Abs2

B-VG Art83 Abs2

ImmissionsschutzG-Luft (IG-L) §14, §30 Abs1 Z4

GeschwindigkeitsbeschränkungsV des LH von Steiermark betr eine immissionsabhängige

Geschwindigkeitsbeschränkung auf Teilstrecken der A 2 Süd Autobahn und der A 9 Pyhrn Autobahn, LGBl 118/2008  
(VBA-Verordnung - IG-L Steiermark) §2, §3, §4

StVO 1960 §44 Abs1a

## Leitsatz

Keine Verletzung verfassungsgesetzlich gewährleisteter Rechte durch Verhängung einer Geldstrafe wegen Überschreitung einer immissionsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Südbahn

## Spruch

Der Beschwerdeführer ist durch den angefochtenen Bescheid weder in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht noch wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in seinen Rechten verletzt worden.

Die Beschwerde wird abgewiesen.

## Begründung

Entscheidungsgründe:

1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Graz-Umgebung vom 12. Februar 2010 wurde über den Beschwerdeführer gemäß §30 Abs1 Z4 Immissionsschutzgesetz-Luft iVm §3 Abs1 und 2 der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 5. Dezember 2008, mit der eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf Teilstrecken der A 2 Süd Autobahn und der A 9 Pyhrn Autobahn angeordnet wird (VBA-Verordnung - IG-L Steiermark), LGBl. für die Steiermark 118/2008, eine Geldstrafe in Höhe von insgesamt € 60,- (36 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt. Der Beschwerdeführer habe auf einem näher bezeichneten Abschnitt der A 2 als Lenker eines Fahrzeuges die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um 15 km/h überschritten.

Die dagegen erhobene Berufung wurde mit Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates für die

Steiermark vom 10. Dezember 2010 als unbegründet abgewiesen.

2. Gegen diesen Bescheid richtet sich die

vorliegende, auf Art 144 B-VG gestützte Beschwerde, in der die Verletzung in den verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten auf Unversehrtheit des Eigentums und auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter sowie die Anwendung der rechtswidrigen VBA-Verordnung - IG-L Steiermark behauptet wird.

2.1. Der Beschwerdeführer erachtet sich im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter und auf Unversehrtheit des Eigentums verletzt, da die Umschreibung der ihm zur Last gelegten Verwaltungsübertretung nicht korrekt gewesen sei; insbesondere werde im angefochtenen Bescheid nicht dargelegt, in welchem Korridor gemäß § 2 Z 2 VBA-Verordnung -

IG-L Steiermark die ihm zur Last gelegte Verwaltungsübertretung stattgefunden habe.

2.2. Weiters stütze sich der angefochtene Bescheid auf die nicht ordnungsgemäß kundgemachte und darüber hinaus gleichheitswidrige VBA-Verordnung - IG-L Steiermark.

3. Die belangte Behörde erstattete eine Gegenschrift, in der sie dem Beschwerdevorbringen entgegentritt und die Abweisung der Beschwerde beantragt.

4. Das Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Verfassungsdienst erstattete eine Äußerung, in der dem Vorbringen zur Gesetzwidrigkeit der VBA-Verordnung - IG-L Steiermark entgegengetreten wird.

II.

Die maßgebliche Rechtslage stellt sich wie folgt dar:

1. Das Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe, mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz und das Ozongesetz geändert werden (Immissionsschutzgesetz-Luft, IG-L), BGBl. I 115/1997, in der für die Verordnungserlassung maßgeblichen Fassung

BGBl. I 70/2007 bzw. BGBl. I 34/2006 lautet auszugsweise wie folgt:

"Erstellung von Programmen

§ 9a. (1) Zur Erreichung der Ziele dieses Bundesgesetzes (§ 1) hat der Landeshauptmann unter Bedachtnahme auf nationale Programme gemäß § 6 des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft, BGBl. I Nr. 34/2003, Pläne und Programme gemäß § 13 des Ozongesetzes, BGBl. Nr. 210/1992, sowie die österreichische Klimastrategie gemäß § 1 Abs 2 des Emissionszertifikategesetzes, BGBl. I Nr. 46/2004,

1. auf Grundlage der Statuserhebung (§ 8) und eines allenfalls erstellten Emissionskatasters (§ 9),

2. unter Berücksichtigung der Stellungnahmen gemäß § 8 Abs 5 und 6 sowie

3. unter Berücksichtigung der Grundsätze gemäß § 9b

ein Programm zu erstellen, in dem jene Maßnahmen festgelegt werden, die ergriffen werden, um die Emissionen, die zur Überschreitung des Immissionsgrenzwerts gemäß Anlage 1, 2 und 5b oder einer Verordnung nach § 3 Abs 3 geführt haben, im Hinblick auf die Einhaltung dieses Grenzwerts zu reduzieren. Ein Entwurf des Programms ist längstens 18 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Überschreitung eines Immissionsgrenzwerts stattgefunden hat, zu veröffentlichen. Falls der Entwurf vorsieht, Maßnahmen gemäß Abschnitt 4 mit Verordnung gemäß § 10 vorzuschreiben, ist der Entwurf für diese Verordnung zusammen mit dem Entwurf des Programms im Internet auf der Homepage des Landes zu veröffentlichen. Jedermann kann zum Entwurf des Programms binnen sechs Wochen Stellung nehmen. Die in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesminister sowie die gesetzlich eingerichteten Interessenvertretungen sind von der Veröffentlichung des Entwurfs und der Möglichkeit zur Stellungnahme in Kenntnis zu setzen. Die Stellungnahmen sind bei der Erstellung des Programms in angemessener Weise zu berücksichtigen.

(2) Der Landeshauptmann kann ein Programm für Überschreitungen eines Zielwerts gemäß einer Verordnung nach § 3 Abs 3 oder für Überschreitungen eines Immissionsgrenzwerts gemäß Anlage 5b erstellen, sofern dies im Hinblick auf deren Einhaltung erforderlich ist. Wird ein solches Programm für erforderlich erachtet, so ist es für

Überschreitungen, die vor dem In-Kraft-Treten der Immissionszielwerte gemäß Anlage 5b als Immissionsgrenzwerte stattgefunden haben, mit dem In-Kraft-Treten der Immissionszielwerte gemäß Anlage 5b als Immissionsgrenzwerte vorzulegen.

(3) Das Programm kann insbesondere folgende Maßnahmen umfassen:

1. Maßnahmen gemäß Abschnitt 4;
2. Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Beschaffung;
3. Förderungsmaßnahmen im Bereich von Anlagen, Haushalten und Verkehr für emissionsarme Technologien und Verhaltensweisen, die Emissionen reduzieren;
4. Maßnahmen hinsichtlich des Betriebs von mobilen Motoren.

Im Programm sind für jede Maßnahme das Gebiet, in dem sie gilt, sowie eine Umsetzungsfrist festzulegen. In das Programm sind Angaben gemäß Anhang IV Z7 bis 9 der Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität, ABl. Nr. L 296 vom 21. November 1996, S. 55, aufzunehmen. Im Programm ist die Auswahl der festgelegten Maßnahmen zu begründen. Weiters ist in einem Anhang zum Programm auf im selbständigen Wirkungsbereich der Länder und Gemeinden getroffene Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen jener Schadstoffe, für die das Programm erstellt wird, zu verweisen.

(4) Wenn hinsichtlich mehrerer der in Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß §3 Abs3 genannten Schadstoffe eine Grenzwertüberschreitung vorliegt, kann der Landeshauptmann ein integriertes Programm für alle betroffenen Schadstoffe erstellen. Dies gilt sinngemäß für Programme gemäß Abs1a. Programme für PM10 müssen auch auf die Verringerung der PM2,5-Konzentration abzielen.

(5) Wenn in mehreren Bundesländern Überschreitungen des Grenz- oder Zielwerts des gleichen Schadstoffs aufgetreten sind, ist in Zusammenarbeit der Landeshauptmänner jener Länder, aus deren Gebiet die Emissionen stammen, die maßgeblich zur Überschreitung der Grenz- oder Zielwerte beigetragen haben, ein gemeinsames übergreifendes Programm zu erstellen, das die Einhaltung der Grenz- oder Zielwerte sicherstellt.

(6) Das Programm ist alle drei Jahre insbesondere in Bezug auf seine Wirksamkeit zur Erreichung der Ziele dieses Bundesgesetzes zu evaluieren und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

(7) Sofern gemäß §8 Abs8 der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Stuserhebung erstellt, hat dieser auch das Programm zu erstellen.

(8) Das Programm ist spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenz- oder Zielwertüberschreitung gemessen wurde, auf der Internetseite des Landes und des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kundzumachen. Der Landeshauptmann oder der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft in den Fällen des Abs6 hat die Informationen über das Programm gemäß der Entscheidung der Kommission vom 20. Februar 2004 zur Festlegung von Modalitäten für die Übermittlung von Informationen über die gemäß der Richtlinie 96/62/EG erforderlichen Pläne oder Programme in Bezug auf Grenz- oder Zielwerte für bestimmte Luftschadstoffe, ABl. Nr. L 68 vom 6. März 2004, S. 27, zu erstellen. Diese Informationen sind vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gesammelt jährlich spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenz- oder Zielwertüberschreitung gemessen wurde, an die Europäische Kommission zu übermitteln.

(9) Für Grenzwertüberschreitungen, die vor dem 1. Jänner 2005 gemessen wurden, gelten weiterhin §8 sowie §§10 ff dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 34/2003.

(10) Überschreitet der Wert eines Luftschadstoffs den Grenz- oder Zielwert gemäß Anlage 1, 2 oder 5b oder einer Verordnung gemäß §3 Abs3 oder den Alarmwert gemäß Anlage 4 infolge der Emissionen in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder besteht die Gefahr einer solchen Überschreitung, leitet der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Konsultationen mit den zuständigen Behörden des anderen Mitgliedstaates ein mit dem Ziel, das Problem zu beheben. Wenn die Stuserhebung ergibt, dass die Überschreitung eines Grenz- oder Zielwerts ausschließlich durch Emissionen im Ausland verursacht wurde, entfällt die Erstellung eines Programms gemäß Abs1 und 4.

§9b. Bei der Erstellung von Programmen gemäß §9a sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

1. Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch Luftschadstoffe ist im Sinne des Verursacherprinzips vorzubeugen; nach Möglichkeit sind Luftschadstoffe an ihrem Ursprung zu bekämpfen;

2. alle Emittenten oder Emittentengruppen, die im Beurteilungszeitraum einen nennenswerten Einfluss auf die Immissionsbelastung gehabt haben und einen nennenswerten Beitrag zur Immissionsbelastung, insbesondere im Zeitraum der Überschreitung des Immissionsgrenzwerts, geleistet haben, sind zu berücksichtigen;

3. Maßnahmen sind vornehmlich bei den hauptverursachenden Emittenten und Emittentengruppen unter Berücksichtigung der auf sie fallenden Anteile an der Immissionsbelastung, des Reduktionspotentials und des erforderlichen Zeitraums für das Wirksamwerden der Maßnahmen zu setzen; dabei sind vorrangig solche Maßnahmen anzuordnen, bei denen den Kosten der Maßnahme eine möglichst große Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht;

4. Maßnahmen sind nicht vorzuschreiben, wenn sie unverhältnismäßig sind, vor allem wenn der mit der Erfüllung der Maßnahmen verbundene Aufwand außer Verhältnis zu dem mit den Anordnungen angestrebten Erfolg steht;

5. Eingriffe in bestehende Rechte sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken; bei der Auswahl von Maßnahmen sind die jeweils gelindesten, zum Ziel führenden Mittel zu ergreifen;

6. auf die Höhe der Immissionsbelastung und die Häufigkeit der Grenzwertüberschreitungen sowie die zu erwartende Entwicklung der Emissionen des betreffenden Luftschadstoffs sowie auf eingeleitete Verfahren und angeordnete Sanierungsmaßnahmen und gebietsbezogene Maßnahmen nach diesem Bundesgesetz sowie anderen Verwaltungsvorschriften, sofern diese Einfluss auf die Immissionssituation haben, ist Bedacht zu nehmen;

7. öffentliche Interessen sind zu berücksichtigen.

#### Anordnung von Maßnahmen

§10. (1) Maßnahmen gemäß §§13 bis 16 sind im Rahmen und auf Grundlage des Programms gemäß §9a vom Landeshauptmann oder Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, sofern dieser gemäß §9a Abs6 zuständig ist, spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt wurde, mit Verordnung unter Beachtung der Grundsätze des §9b anzuordnen.

(2) Für Zielwerte gemäß Anlage 5b gilt Absatz 1 sinngemäß.

[...]

[...]

#### Maßnahmen für den Verkehr

§14. (1) Für Kraftfahrzeuge im Sinne des §2 Z1 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen können

1. Geschwindigkeitsbeschränkungen und
2. zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs

angeordnet werden. Als zeitliche und räumliche Beschränkung gelten insbesondere auch die Anordnung autofreier Tage, wechselweise Fahr- und Parkverbote für Kraftfahrzeuge mit geraden und ungeraden Kennzeichen, Fahrverbote an hochbelasteten Tagen, temporäre Parkverbote zur Straßenreinigung und Fahrverbote für Fahrzeuge, die bestimmte Verbrauchs- und Abgaswerte nicht erfüllen. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber hinaus ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen.

(1a) Zur Anordnung von Beschränkungen gemäß Abs1 Z1 für die Dauer erhöhter Neigung zu Grenzwertüberschreitungen sowie zum optimierten Einsatz von temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen können flexible Systeme, wie immissionsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlagen, verwendet werden.

(2) - (5) [...]

(6) Anordnungen gemäß Abs1 sind, soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß§52 StVO kundzumachen; die Zeichen sind mit einer Zusatztafel mit dem Wortlaut 'Immissionschutzgesetz-Luft' oder 'IG-L' zu versehen. Für die Kundmachung, Aufstellung und Beschaffenheit der Zeichen gelten §44 Abs1, 1a, 2, 2b, 3 und 4 sowie §§48, 51 und 54 StVO sinngemäß mit der Maßgabe, dass beim Einsatz eines flexiblen Systems, wie zB einer Verkehrsbeeinflussungsanlage, die Zusatztafel auch an anderer Stelle des Anzeigenquerschnitts, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Zeichen gemäß §50 Z16 StVO, angebracht werden kann. Der jeweilige Straßenerhalter hat für die Kundmachung zu sorgen.

(6a) Der Landeshauptmann kann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß §44 Abs1a StVO 1960 ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von Grenzwerten gemäß Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß §3 Abs3 durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschadstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind.

(6b) In der Verordnung gemäß Abs6a sind festzusetzen:

1. der Streckenabschnitt, auf dem die Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten sollen, und
2. die Höhe der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die bei zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen jeweils gelten sollen
3. die Parameter für die In- und Außerkraftsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen.

(6c) Die Kundmachung von Verordnungen gemäß Abs6a erfolgt mittels eines Verkehrsbeeinflussungssystems (§44 Abs1a StVO 1960). Der örtliche und zeitliche Umfang der von der Behörde verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dabei durch die Anzeige der betreffenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung bestimmt, als ob der örtliche und zeitliche Umfang von der Behörde bestimmt worden wäre.

(6d) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie per Verordnung die allgemeinen Kriterien festzulegen, auf deren Basis der Landeshauptmann die Parameter gemäß Abs6b Z3 anordnet.

(7) Die Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, Personen, die gegen Maßnahmen des Absatzes 1 verstoßen, an der Lenkung oder Inbetriebnahme des Fahrzeuges zu hindern. Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, Zwangsmaßnahmen wie die Abnahme der Fahrzeugschlüssel, das Absperrren oder die Einstellung des Fahrzeuges, das Anlegen technischer Sperren, die Abnahme des Führerscheines und dergleichen anzuwenden.

[...]

[...]

#### Strafbestimmungen

§30. (1) Sofern die Tat nicht den Tatbestand einer mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlung bildet, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist zu bestrafen

1. - 3. [...]

4. mit Geldstrafe bis zu 2 180 Euro, wer einer gemäß §§14 und 16 Abs1 Z4 erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung gemäß §10 zuwiderhandelt.

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

In der "Anlage 1: Konzentration zu §3 Abs1" gelten als Immissionsgrenzwert der Konzentration vom PM 10 zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich folgende Werte: 50 µg/m<sup>3</sup> als Tagesmittelwert (wobei pro Kalenderjahr die folgende Zahl als Überschreitung zulässig ist: von 2005 bis 2009 30 µg/m<sup>3</sup> und ab 2010 25

$\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) und  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Jahresmittelwert.

2. §44 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. 159/1960, in der Fassung BGBl. I 52/2005 (in der Folge StVO), lautet auszugsweise wie folgt:

"§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. [...]

(1a) Werden Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrserleichterungen für den Fall zeitlich nicht vorherbestimmbarer Verkehrsbedingungen (wie etwa Regen, Schneefall, besondere Verkehrsdichte) verordnet und erfolgt die Kundmachung dieser Verordnung im Rahmen eines Systems, das selbsttätig bei Eintritt und für die Dauer dieser Verkehrsbedingungen die entsprechenden Straßenverkehrszeichen anzeigt (Verkehrsbeeinflussungssystem), so kann der in Abs1 genannte Aktenvermerk entfallen. In diesem Fall ist jedoch sicherzustellen, dass der Inhalt, der Zeitpunkt und die Dauer der Anzeige selbsttätig durch das System aufgezeichnet werden; diese Aufzeichnungen sind entweder in elektronisch lesbarer Form zu speichern oder in Form von Ausdrucken aufzubewahren. Parteien im Sinne des §8 AVG ist auf Verlangen ein Ausdruck der Aufzeichnungen oder eine Kopie des Ausdrucks auszufolgen.

(2) - (5) [...]"

3. Die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Festlegung allgemeiner Kriterien für Verkehrsbeeinflussungssysteme gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (VBA-Verordnung - IG-L), BGBl. II 302/2007, lautet:

"[...]

§1. (1) Bei der Festsetzung der Parameter für die In- und Außerkraftsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen in einer Verordnung gemäß §14 Abs6a ff IG-L hat der Landeshauptmann sicherzustellen, dass der ganzjährige Einsatz des flexiblen Verkehrsbeeinflussungssystems

1. einen mindestens ebenso hohen Effekt wie eine permanente Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) im Winterhalbjahr oder

2. einen Effekt von mindestens 75 % im Verhältnis zu einer ganzjährigen permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) erzielt.

(2) Die Schaltung des flexiblen Verkehrsbeeinflussungssystems hat so weit vor Überschreitung des numerischen Wertes des niedrigsten für den jeweiligen Schadstoff geltenden Kurzzeitgrenzwertes, das ist ein Halbstunden-, Einstunden- oder Tagesmittelwert, gemäß Anlage 1 oder einer Verordnung gemäß §3 Abs3 IG-L, zu erfolgen, dass dessen Überschreitung hintan gehalten wird. Sofern es zur Vermeidung schädlicher Einflüsse auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt gerechtfertigt ist, kann die Schaltung des flexiblen Verkehrsbeeinflussungssystems bei Überschreitung der Zielwerte gemäß Anlage 5 IG-L erfolgen.

(3) Sieht ein Rechenmodell als Auslöser für die Schaltung des flexiblen Verkehrsbeeinflussungssystems einen errechneten Schwellenwert der Immissionsbeiträge der PKW vor, so hat dieser Schwellenwert unter dem numerischen Wert des niedrigsten für den jeweiligen Schadstoff geltenden Grenzwertes gemäß Anlage 1 oder einer Verordnung gemäß §3 Abs3 IG-L zu liegen. Sofern es zur Vermeidung schädlicher Einflüsse auf die menschliche Gesundheit und Umwelt insgesamt gerechtfertigt ist, kann der Schwellenwert unter dem numerischen Wert des niedrigsten für den jeweiligen Schadstoff geltenden Zielwerts gemäß Anlage 5 IG-L liegen. Bei der Berechnung des Schwellenwertes ist der jeweils herrschende Anteil der PKW-Emissionen an der jeweiligen Immissionsbelastung zu berücksichtigen.

(4) Die Festsetzung der Parameter durch den Landeshauptmann hat auf Basis geeigneter Rechenmodelle und der Prognose der Ausbreitungsbedingungen, insbesondere der Inversionswahrscheinlichkeit der nächsten Stunden, zu erfolgen.

(5) Wenn die Voraussetzungen für die Schaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung weggefallen sind, ist diese durch entsprechende Schaltung wieder aufzuheben.

## §2. Der Landeshauptmann hat ab dem erstmaligen

Einsatz des flexiblen Verkehrsbeeinflussungssystems jeweils bis zum 30. September für den Zeitraum 1. Mai des Vorjahres bis zum 30. April des laufenden Jahres eine Evaluierung über die Erfüllung der in §1 vorgegebenen Kriterien an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu übermitteln. Ist eines der Kriterien in §1 nicht erfüllt, hat der Landeshauptmann die Verordnung gemäß §14 Abs6a ff IG-L umgehend zu novellieren.

§3. Liegen zeitgleich sowohl die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß §14 Abs6a ff IG-L als auch die Voraussetzungen für eine Kundmachung einer zumindest gleich strengen Verkehrsbeschränkung gemäß §§44 Abs1a und 44c StVO vor, dann tritt die Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß §14 Abs6a ff IG-L solange nicht in Kraft, bis die Aufhebung der Verkehrsbeschränkung gemäß §§44 Abs1a und 44c StVO kundgemacht wurde.

§4. (1) Diese Verordnung tritt, mit Ausnahme des §1 Abs4, mit 1. November 2007 in Kraft.

(2) §1 Abs4 dieser Verordnung tritt mit 1. November 2008 in Kraft."

## 4. Die Verordnung des Landeshauptmannes von

Steiermark vom 5. Dezember 2008, mit der eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf Teilstrecken der A 2 Süd Autobahn und der A 9 Pyhrn Autobahn angeordnet wird (VBA-Verordnung - IG-L Steiermark), LGBl. 118/2008, lautet wie folgt:

"Auf Grund der §§10 und 14 des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt in der Fassung BGBl. I Nr. 70/2007, in Verbindung mit der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Festlegung allgemeiner Kriterien für Verkehrsbeeinflussungssysteme gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (VBA-Verordnung - IG-L), BGBl. II Nr. 302/2007, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verordnet:

## §1

### Zielbestimmung

Ziel dieser Verordnung ist, die durch den Verkehr verursachte Immissionsbelastung beim Luftschadstoff PM10 (Feinstaub) zu verringern und durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Teilabschnitten der A 2 Süd Autobahn sowie der A 9 Pyhrn Autobahn die Luftqualität zu verbessern.

## §2

### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

1. Sanierungsgebiete: die gemäß §2 der IG-L-Maßnahmenverordnung 2008, LGBl. Nr. 96/2007, festgelegten Sanierungsgebiete.

2. Korridore: folgende innerhalb der Sanierungsgebiete liegenden Autobahnabschnitte der A 2 sowie der A 9:

[TABELLE AUS TECHNISCHEN GRÜNDEN NICHT DARSTELLBAR !!!]

3. Luftmessstellen: die zur Beurteilung der Immissionssituation (PM10-Immissionen) für die einzelnen Korridore heranzuziehenden Luftmessstellen. Für den Fall, dass auf Grund eines technischen Gebrechens oder aus sonstigen Gründen Daten aus der zugeordneten Messstelle nicht zur Verfügung stehen, sind die Immissionsdaten durch die Ersatz-Messstelle bereitzustellen. Dies sind für die einzelnen Korridore folgende (Ersatz-)Messstellen:

[TABELLE AUS TECHNISCHEN GRÜNDEN NICHT DARSTELLBAR !!!]

4. Pkw-ähnliche Kraftfahrzeuge: die Zusammenfassung der Klassen 2, 3 und 4 von der TLS-konformen Verkehrsdatenerfassung in 8+1-Fahrzeugkategorien (Anlage 2).

5. Verkehrszählstellen: folgende für die Erfassung der PKW-ähnlichen Kraftfahrzeuge und der Verkehrszählstellen festgelegten Verkehrszählstellen (Messquerschnitte - MQ):

[TABELLE AUS TECHNISCHEN GRÜNDEN NICHT DARSTELLBAR !!!]

6. Immissionsbeitrag: der auf Grund der Berechnung gemäß dem Algorithmus unter Anwendung der Parameter gemäß Anlage 1 errechnete Anteil der PKW-ähnlichen Kraftfahrzeuge an der Gesamtimmission.

7. Schwellenwerte: die zur Erreichung des Ziels dieser Verordnung festgelegten Schwellenwerte, das sind

a) Schwellenwert 1 für alle Korridore:  $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$  des gleitenden 24-Stunden-Mittelwerts für PM10.

b) Schwellenwert 2 für die einzelnen Korridore:

[TABELLE AUS TECHNISCHEN GRÜNDEN NICHT DARSTELLBAR !!!]

§3

Geschwindigkeitsbeschränkung, Parameter für die In- und Außerkraftsetzung

(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für einen Korridor wird auf 100 km/h beschränkt, wenn der prognostizierte gleitende 24-Stunden-Mittelwert für PM10 (Anlage 1, Kap. 1.2.3.1.) den Schwellenwert 1 für diesen Korridor erreicht oder überschreitet. Die für die Erstellung der Prognose erforderliche Immissionsbelastung ist mittels der für die jeweiligen Korridore festgelegten Luftmessstellen festzustellen. Die Messung, die Prognose und der Vergleich mit dem Schwellenwert 1 haben jede halbe Stunde zu erfolgen.

(2) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für einen Korridor wird auf 100 km/h beschränkt, wenn der Immissionsbeitrag den Schwellenwert 2 für diesen Korridor erreicht oder überschreitet. Die Berechnung des Immissionsbeitrages und der Vergleich mit dem Schwellenwert 2 haben jede halbe Stunde zu erfolgen.

(3) Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird innerhalb eines Korridors aufgehoben, wenn die Voraussetzungen der Abs1 und 2 nicht mehr gegeben sind.

(4) Sowohl die Anordnung als auch die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung darf frühestens eine halbe Stunde nach der letzten Schaltung erfolgen.

(5) Die Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß Abs1 und 2 gelten nicht, wenn nach der Straßenverkehrsordnung 1960 niedrigere oder gleich hohe Höchstgeschwindigkeiten angeordnet werden.

§4

Kundmachung

(1) Diese Verordnung wird gemäß §14 Abs6c IG-L mittels eines Verkehrsbeeinflussungssystems kundgemacht.

(2) Die Standorte der Anzeigenquerschnitte - einschließlich der Seitensteher - (AQ) sowie der Einfahrtsquerschnitte (EFQ) für das Verkehrsbeeinflussungssystem werden wie folgt festgelegt:

1. auf der A 2 Süd Autobahn:

[TABELLE AUS TECHNISCHEN GRÜNDEN NICHT DARSTELLBAR !!!]

2. auf der A 9 Pyhrn Autobahn:

[TABELLE AUS TECHNISCHEN GRÜNDEN NICHT DARSTELLBAR !!!]

§5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit 15. Dezember 2008 in Kraft.

Anlage 1

[...]

Anlage 2

[...]"

III.



Der Verfassungsgerichtshof hat über die - zulässige - Beschwerde erwogen:

1. Der Beschwerdeführer behauptet eine Verletzung im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter, da die Umschreibung der ihm zur Last gelegten Verwaltungsübertretung nicht korrekt gewesen sei, insbesondere werde im angefochtenen Bescheid nicht dargelegt, in welchem Korridor gemäß §2 Z2 VBA-Verordnung - IG-L Steiermark die ihm zur Last gelegte Verwaltungsübertretung stattgefunden habe. Da somit innerhalb der Verjährungsfrist des §31 Abs2 VStG keine taugliche Verfolgungshandlung gesetzt worden sei, nehme die belangte Behörde eine Strafbefugnis in Anspruch, die ihr nicht mehr zustehe. Die Verhängung einer Verwaltungsstrafe ohne rechtliche Grundlage greife darüber hinaus in sein verfassungsgesetzlich gewährlestetes Recht auf Unversehrtheit des Eigentums ein.

1.1. Das Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter wird durch den Bescheid einer Verwaltungsbehörde verletzt, wenn die Behörde eine ihr gesetzlich nicht zukommende Zuständigkeit in Anspruch nimmt oder wenn sie in gesetzwidriger Weise ihre Zuständigkeit ablehnt, etwa indem sie zu Unrecht eine Sachentscheidung verweigert (zB VfSlg. 15.482/1999, 15.858/2000, 16.079/2001 und 16.737/2002).

1.2. Keiner dieser Fälle ist hier gegeben: Im Spruch des erstinstanzlichen Bescheides der BH Graz-Umgebung vom 12. Februar 2010 wurde als Tatort "Gemeinde Lieboch, auf der A 2, StrKm 193,490, Richtung Villach" angegeben. Aus §2 Z2 VBA-Verordnung - IG-L Steiermark ergibt sich, dass die Verwaltungsübertretung im "Korridor West" der A 2 Süd Autobahn in Fahrtrichtung Klagenfurt stattgefunden hat und somit in das Sanierungsgebiet der oa. Verordnung fällt. Die belangte Behörde hat somit zu Recht die ihr gesetzlich zukommende Zuständigkeit in Anspruch genommen. Die vom Beschwerdeführer gerügte Verletzung im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter hat sohin nicht stattgefunden. Aus denselben Gründen ist der Beschwerdeführer auch nicht im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Unversehrtheit des Eigentums verletzt worden.

2. Der Beschwerdeführer rügt weiters die Anwendung der "nicht ordnungsgemäß kundgemachten VBA-Verordnung - IG-L Steiermark, [die] überdies gesetz- bzw. verfassungswidrig ist".

2.1. Auf das Wesentliche zusammengefasst bringt der Beschwerdeführer vor, es liege ein Kundmachungsfehler vor, da auf Grund einer Divergenz zwischen den in §2 Z2 VBA-Verordnung - IG-L Steiermark definierten Korridoren und dem von der ASFINAG bereitgestellten Abschnittsverzeichnis bzw. der entlang der Autobahn angebrachten Kilometerzeichen der A 2 Südautobahn die Verkehrsbeeinflussungssysteme nicht an den verordneten Positionen aufgestellt worden seien. Darüber hinaus sei die Länge der Strecke der Geschwindigkeitsbeschränkung entgegen §14 Abs6 IG-L nicht mit einer Zusatztafel gemäß §54 Abs5 litb StVO angegeben. Die VBA-Verordnung - IG-L Steiermark sei darüber hinaus gleichheitswidrig, da auf Basis eines Algorithmus über die Aktivierung der Geschwindigkeitsbeschränkung entschieden werde. Es bestehe weder eine Differenzierung zwischen Personenkraftwagen, Motorrädern und Schwertransportern, noch zwischen emissionsträchtigen Fahrzeugen und solchen mit nur geringem Schadstoffausstoß wie etwa Hybrid-, Erdgas- oder Elektrofahrzeugen. Letztlich sei die Zielsetzung der Einhaltung von Immissionsgrenzwerten auch durch andere, weniger eingriffsintensive, Mittel erreichbar, wie etwa eine Differenzierung nach Emissionsintensität.

2.2. Gemäß §14 Abs6a IG-L kann der Landeshauptmann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß §44 Abs1a StVO ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von näher definierten Grenzwerten durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschadstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind. §14 Abs6b IG-L ordnet an, dass in dieser Verordnung der Streckenabschnitt, auf dem die Geschwindigkeitsbeschränkung gelten soll, deren Höhe sowie die für die In- und Außerkraftsetzung wesentlichen Parameter festzusetzen sind. Diese Parameter wurden gemäß §14 Abs6d IG-L mit Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Festlegung allgemeiner Kriterien für Verkehrsbeeinflussungssysteme gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (VBA-Verordnung - IG-L), BGBl. II 302/2007, festgelegt. Mit Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 5. Dezember 2008, mit der eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf Teilstrecken der A 2 Süd Autobahn und der A 9 Pyhrn Autobahn angeordnet wird (VBA-Verordnung - IG-L Steiermark), LGBl. 118/2008, wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen für in der Verordnung näher bezeichnete Korridore unter bestimmten Voraussetzungen auf 100 km/h beschränkt.

Soweit der Beschwerdeführer die nicht ordnungsgemäße Kundmachung der VBA-Verordnung - IG-L Steiermark rügt, ist ihm entgegenzuhalten, dass §4 der Verordnung eine Kundmachung gemäß §14 Abs6c IG-L mittels Verkehrsbeeinflussungssystem (§44 Abs1a StVO) vorsieht. Dieser sieht für den Fall zeitlich nicht vorherbestimmbarer Verkehrsbedingungen (wie etwa Regen, Schneefall, besondere Verkehrsdichte) vor, dass Verordnungen betreffend Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrserleichterungen im Rahmen eines Systems, das selbsttätig bei Eintritt und für die Dauer dieser Verkehrsbedingungen die entsprechenden Straßenverkehrszeichen anzeigt, kundgemacht werden können. Bei dieser Art der Kundmachung ist sicherzustellen, dass der Inhalt, der Zeitpunkt und die Dauer der Anzeige selbsttätig durch dieses System aufgezeichnet werden. Mit Blick auf das angestrebte Ziel (hier: angepasstes Reagieren auf aktuelle Schadstoffbelastungen), auf die Unmöglichkeit, vorherzusehen, wann und für welche Dauer die entsprechenden Verhältnisse auftreten werden, sowie auf das weitere Ziel, darauf jeweils zeitnah reagieren zu können, ist die Kundmachung der Verordnung durch ein System, das automatisch, von Eintritt und Dauer der jeweiligen Grenzwertüberschreitungen abhängig, Verkehrsregelungen anzeigt, zulässig, zumal - wie unter Pkt. 2.3. dargelegt - die Voraussetzungen für die jeweiligen Verkehrsregelungen durch die Verordnung präzise vorgegeben sind.

Dem Vorbringen des Beschwerdeführers, die Anzeigen der Verkehrsbeeinflussungsanlage seien nicht an den verordneten Positionen aufgestellt, ist Folgendes zu entgegnen: Aus den Verordnungsakten ergibt sich, dass zur Bestimmung der in §4 Abs2 VBA-Verordnung - IG-L Steiermark angeführten Standorte der Anzeigetafeln der Verkehrsbeeinflussungsanlage eine Vermessung der betroffenen Autobahnabschnitte im Sanierungsgebiet vorgenommen und ein Ingenieurbüro mit der Berechnung einer geometrisch exakten Autobahnmittelachse und der Überprüfung der Stationierung beauftragt wurde. Eine neuerliche geodätische Vermessung im Oktober 2009 bestätigte, dass die Standorte der Anzeigetafeln mit den in der Verordnung festgelegten Standorten übereinstimmen. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass eine Diskrepanz zur Positionierung der am Rand der Autobahn angebrachten Kilometerzeichen besteht. Diese Kilometerzeichen werden gemäß der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS), bei denen es sich lediglich um interne Richtlinien für den Bereich der Bundesstraßenverwaltung handelt, als "vertikale Leiteinrichtungen, die die Stationierung einer Straße angeben" (vgl. RVS 05.01.22), im Sinne einer Orientierungshilfe für die Organe des Straßenerhalters und der Straßenaufsicht sowie für die Verkehrsteilnehmer aufgestellt; ihnen kommt keine Rechtsverbindlichkeit zu.

2.3. Das weitere Vorbringen des Beschwerdeführers, dass durch die Verkehrsbeeinflussungssysteme behördliche Aufgaben an Dritte ausgelagert werden, ist nicht nachvollziehbar. §14 Abs6c IG-L, der anordnet, dass der örtliche und zeitliche Umfang der von der Behörde verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die Anzeige der betreffenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung bestimmt wird, "als ob der örtliche und zeitliche Umfang von der Behörde bestimmt worden wäre". Die angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkungen ändern sich zwar ohne menschliches Zutun als Folge der geänderten Verhältnisse, dies jedoch auf der Grundlage einer - im vorliegenden Fall präzise die Voraussetzungen für die jeweilige Anzeige festsetzenden - Verordnung. Es handelt sich somit nicht um einzelne von einer technischen Anlage "erlassene" Verordnungen. Vielmehr sind sämtliche - auf Grundlage der in der Verordnung umschriebenen Parameter - angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkungen von dem Willensakt der Behörde umfasst. Es findet daher keine Übertragung von Entscheidungsbefugnissen an Dritte bzw. an eine technische Anlage statt.

2.4. Wenn der Beschwerdeführer behauptet, "dass der Schwellenwert 2 laut VBA-VO (§2 Z7) ein rechnerischer Wert ist, dem keine Messungen zugrunde liegen", übersieht er, dass es sich bei den in §2 Z7 VBA-Verordnung - IG-L Steiermark festgelegten Schwellenwerten um empirisch und mathematisch ermittelte Werte handelt (vgl. Anhang 1.3. der oa. Verordnung), die die Erreichung der in §1 VBA-Verordnung - IG-L Steiermark festgelegten Ziele ermöglichen. Aus den Erläuterungen ergibt sich, dass bei der Berechnung der Schwellenwerte je Korridor der jeweils herrschende Anteil der Emissionen von Personenkraftwagen an der jeweiligen Immissionsbelastung sowie die örtliche, topografische sowie meteorologische Situation berücksichtigt werden. Dafür werden zwei Module herangezogen: Im ersten wird überprüft, ob eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes auftritt oder in unmittelba

© 2025 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)