



IM NAMEN DER REPUBLIK!

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch die Vorsitzende Vizepräsidentin Mag. Dr. Maurer-Kober sowie die Hofrätin Mag. Schindler und den Hofrat Mag. Schartner als Richterinnen und Richter, unter Mitwirkung der Schriftführerin Mag.^a Rieder, über die Revision der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 13. August 2025, LVwG-S-583/001-2025, betreffend Übertretung der StVO (mitbeteiligte Partei: Mag. W), zu Recht erkannt:

Das angefochtene Erkenntnis wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

- 1 Mit Straferkenntnis der revisionswerbenden Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen vom 10. Februar 2025 wurde dem Mitbeteiligten zur Last gelegt, er habe am 26. November 2023 von 11:25 bis 11:29 Uhr auf der A 2 Fahrtrichtung Wien auf einer Messstrecke von Strkm 73,05 bis 67,09 (Section Control, Freiland) mit einem näher bezeichneten Fahrzeug die aufgrund des angebrachten Vorschriftszeichens „Geschwindigkeitsbeschränkung“ erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h überschritten, weil er mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 91 km/h nach Abzug einer Messtoleranz von 3 km/h gefahren sei. Über ihn wurde wegen Verletzung des § 52 lit. a Z 10a StVO gemäß § 99 Abs. 3 lit. a StVO eine Geldstrafe (Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt.
- 2 Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Verwaltungsgericht) gab der vom Mitbeteiligten dagegen erhobenen Beschwerde Folge, behob das angefochtene Straferkenntnis und stellte das Verwaltungsstrafverfahren ein. Die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erklärte es für nicht zulässig.
- 3 Das Verwaltungsgericht stellte - sofern für das Revisionsverfahren maßgeblich - fest, dass von 11:00 Uhr bis 11:35 Uhr die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h computergesteuert und automatisiert



mittels Überkopfanzeige kundgemacht gewesen sei. Die Messung der Wasserfilmdicke sei durch Wasserfilmdickesensoren, von denen am Streckenabschnitt insgesamt acht verbaut seien, erfolgt. Die Kundmachung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit sei erfolgt, weil ein einzelner Sensor (bei Kilometer 71,756) den programmierten Schwellwert von 0,1 mm überschritten habe. Bei diesem Sensor sei zwischen 11:20 Uhr und 11:30 Uhr zwischen 0,11 mm und 0,17 mm Wasserfilmdicke gemessen worden. Der zweite Sensor, der ebenso bei Kilometer 71,756 installiert sei, habe in derselben Zeitspanne nur Messwerte von 0,02 mm bis 0,03 mm aufgewiesen. Alle anderen Sensoren hätten Messwerte zwischen 0 mm und 0,05 mm aufgewiesen. Es könne daher nicht festgestellt werden, dass die gesamte Fahrbahn im Tatzeitraum mit einem (zumindest) dünnen Wasserfilm oder Schnee oder Eis überzogen gewesen sei. Ab 11:35 Uhr sei wieder eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h kundgemacht gewesen.

- 4 In rechtlicher Hinsicht führte das Verwaltungsgericht aus, dass nach der für den bezeichneten Streckenabschnitt maßgeblichen Verordnung der (ehemaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 5. Jänner 2023, GZ 2022-0.850.373, die Beschränkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für den Fall von nasser Fahrbahn, Schneelage oder Eisbildung vorgesehen sei. Eine Legaldefinition des Begriffs „nasse Fahrbahn“ oder des Wortes „nass“ liege nicht vor. Ausgehend vom allgemeinen Sprachgebrauch komme es für das Vorliegen einer „nassen“ Fahrbahn darauf an, dass sich auf der Oberfläche der Fahrbahn erkennbar, eine wenn auch nur dünne Wasserschicht gebildet habe, sohin die gesamte Fahrbahn mit einem Wasserfilm überzogen sei (Verweis auf BGH 20.12.1977, AZ: 4 StF 560/77). Gleiches müsse auch für Schnee oder Eis gelten. Ausgehend vom Wortlaut („Im genannten Bereich [...] auf der Fahrbahn“) und dem Schutzzweck der genannten Verordnung gelte die Geschwindigkeitsbeschränkung nur bei Vorliegen eines dieser Zustände auf der gesamten Fahrbahn und nicht bei einer einzelnen punktuellen Messung (die etwa auch durch eine Fehlfunktion eines einzelnen Sensors entstehen könne). Im vorliegenden Fall müsse aber davon ausgegangen werden, dass Nässe, Schnee oder Eis - wenn überhaupt - nur sehr punktuell vorgelegen seien.



5 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende Amtsrevision, die zu ihrer Zulässigkeit vorbringt, das Verwaltungsgericht habe unberücksichtigt gelassen, dass die Verordnung ausdrücklich vorsehe, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit dann auf 80 km/h zu verringern sei, sobald im genannten Bereich mindestens 60 Sekunden lang eine Wasserfilmdicke von 0,1 mm oder mehr auf der Fahrbahn gemessen werde und solange diese Wasserfilmdicke in der Folge gemessen worden sei. Auf eine Interpretation des Begriffs „nasse Fahrbahn“ komme es daher nicht an. Zudem sei das Verwaltungsgericht, indem es davon ausgegangen sei, dass das punktuelle Vorliegen von Nässe, Schnee oder Eis für die Geltung der Geschwindigkeitsbeschränkung nicht ausreichend sei, von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abgewichen, wonach es genüge, wenn Teile der Fahrbahn betroffen seien; auf eine durchgehende Schneelage etc. komme es nicht an (Hinweis auf VwGH 21.9.1983, 83/03/0008).

6 Der Mitbeteiligte erstattete in dem vom Verwaltungsgerichtshof durchgeführten Vorverfahren eine Revisionsbeantwortung.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

7 Die Revision erweist sich als zulässig und begründet.

8 Die Verordnung der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität und Technologie vom 5. Jänner 2023, GZ: 2022-0.850.373, lautet auszugsweise:

„Aufgrund §§ 43 Abs. 1 und 44c StVO 1960, BGBl Nr. 159/1960, in der zuletzt gültigen Fassung wird verordnet:

Auf der Richtungsfahrbahn Wien der A 2 Süd Autobahn wird für den Fall von nasser Fahrbahn oder von Schneelage oder Eisbildung die erlaubte Höchstgeschwindigkeit in folgenden Bereichen auf 80 km/h beschränkt:

1. [...]
2. von km 73,61 [...] bis km 66,79 [...],
 - sobald im genannten Bereich mindestens 60 Sekunden lang auf der Fahrbahn eine Wasserfilmdicke von 0,1 mm oder mehr gemessen wird und



- solange diese Wasserfilmdicke in der Folge gemessen wird.

Hinsichtlich dieses Bereichs ist die Verordnung gemäß § 44 Abs. 1a StVO 1960 durch eine Wechselverkehrszeichenanlage (WVZ) kundzumachen.“.

- 9 Gemäß § 43 Abs. 1 lit. a StVO hat die Behörde für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung die zum Schutze der Straßenbenützer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen, wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist.
- 10 Derartige Verordnungen sind grundsätzlich durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft (§ 44 Abs. 1 StVO). Werden Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrserleichterungen für den Fall zeitlich nicht vorherbestimmbarer Verkehrsbedingungen (wie etwa Regen, Schneefall, besondere Verkehrsdichte) verordnet, kann eine rechtmäßige Kundmachung aber auch mittels Verkehrsbeeinflussungssystem im Sinne des § 44 Abs. 1a StVO erfolgen. Bei einer Kundmachung nach § 44 Abs. 1a StVO handelt es sich daher um eine weitere Art der Kundmachung von Verordnungen (vgl. VwGH 25.6.2014, 2013/07/0294).
- 11 Eine Verkehrsbeeinflussungsanlage gemäß § 44 Abs. 1a StVO (in der Verordnung auch als Wechselverkehrszeichenanlage bezeichnet) schaltet in Abhängigkeit von bestimmten Parametern (Regen, Schneefall, Verkehrsaufkommen etc.) bestimmte Verkehrsbeschränkungen selbsttätig nach vorgegebenen Programmen. Vor allem an neuralgischen Punkten wie Verkehrsknotenpunkten und Stellen, an denen es zu einer Häufung von witterungsbedingten Unfällen kommt, soll mittels Verkehrsbeeinflussungsanlage rasch und gezielt reagiert werden und dadurch eine Verbesserung des Verkehrsablaufs, eine Steigerung der Verkehrssicherheit und eine Reduktion von Umweltbeeinträchtigungen erfolgen (vgl. AB 582 BlgNR 22. GP).



- 12 Die Geltung der kundgemachten Verkehrsbeschränkung setzt voraus, dass diese durch eine entsprechende Verordnung gedeckt ist (vgl. im Zusammenhang mit einer Verkehrsbeeinflussungsanlage VwGH 21.9.2012, 2012/02/0158).
- 13 Das Verwaltungsgericht hat - wie die Amtsrevision zutreffend hinweist - bei seiner Auslegung außer Acht gelassen, dass die Verwaltungsgeberin in Punkt 2. der Verordnung ausdrücklich festgelegt hat, ab welcher Wasserfilmdicke die Herabsetzung der Geschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit im angeführten Streckenabschnitt erfolgen soll („mindestens 60 Sekunden lang auf der Fahrbahn eine Wasserfilmdicke von 0,1 mm oder mehr gemessen wird und solange diese Wasserfilmdicke in der Folge gemessen wird“). Nach dem Wortlaut und unter Berücksichtigung des Schutzzweckes der Verordnung, nämlich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit an neuralgischen, witterungsbedingt unfallgeneigten Bereichen zu führen, ist es ausreichend, dass ein einzelner Sensor im angeführten Streckenabschnitt zur Tatzeit den in der Verordnung festgelegten Schwellenwert von 0,1 mm überschritten hat. Das vom Verwaltungsgericht vertretene Auslegungsergebnis würde dazu führen, dass selbst bei einer Unterschreitung des Schwellenwertes an einer einzigen Stelle der Fahrbahn im gesamten Streckenabschnitt eine Geschwindigkeitsherabsetzung nicht zulässig wäre. Ein derartiges Verständnis kann der Verwaltungsgeberin aber nicht zugesonnen werden. Der Verwaltungsgerichtshof hat im Übrigen zur Geschwindigkeitsbeschränkung, die nur bei nasser Fahrbahn bzw. Schneelage oder Eisbildung gelten soll (Aufstellung eines Vorschriftszeichens gemäß § 52 lit. a Z 10a StVO mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung mit den Zusatztafeln des § 54 Abs. 5 lit. f und lit. g StVO), bereits festgehalten, dass innerhalb des Beschränkungsbereiches ab dem Auftreten von Nässe, Schneelage oder Eisbildung die auf Grund von Verkehrszeichen festgesetzte Geschwindigkeit im Interesse der Verkehrssicherheit nicht überschritten werden darf. Das Gesetz schreibt nicht vor, dass es sich um eine durchgehende Schneelage etc. handeln müsse. Es reicht somit aus, wenn Teile der Fahrbahn betroffen sind, zumal jedwedes Auftreten von Nässe, Schneelage oder Eisbildung bei Einhaltung einer höheren Geschwindigkeit eine qualifizierte





Gefahrenlage darstellt. Liegen die für die Geltung der Geschwindigkeitsbeschränkung maßgebenden Kriterien vor, so ist es somit auch ohne Bedeutung, welchen Fahrstreifen der zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung Verpflichtete benutzt hat (vgl. erneut VwGH 21.9.1983, 83/03/0008).

- 14 Indem das Verwaltungsgericht somit die Rechtslage verkannt hat und deshalb das Verwaltungsstrafverfahren eingestellt hat, war das angefochtene Erkenntnis wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG aufzuheben.

W i e n , am 19. März 2026

