RFG

SCHRIFTENREIHE
RECHT & FINANZEN
FÜR GEMEINDEN

02/2009 02

Hoffer/M. Huber/Noor/Reifberger/
Rettenbacher/M. Schneider

Die Gemeinde und ihre straßenpolizeilichen Aufgaben

2. Auflage

- Leitfaden zur optimalen Beschilderung
- Gefahren bei der Baustellenabsicherung
- Haftung des Straßenerhalters
- zahlreiche Musterverordnungen

Österreichischer Gemeindebund
RPW_NÖ GBG
kommunal
leitner
MANZ

Der Herausgeber:

Dr. **Martin Huber,**
Direktor des Salzburger Gemeindeverbandes und Lektor für Gemeinderecht am Technikum Kärnten
Alpenstraße 47, 5020 Salzburg
Tel.: 0662/622 325
E-Mail: gemeindeverband@salzburg.at

Autorenverzeichnis:

Mag. **Martin Hoffer,**
Jurist in der Interessenvertretung des ÖAMTC, Mitglied der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV),
Schubertring 1-3, 1010 Wien
Tel.: 01/71199-1281
E-Mail: martin.hoffer@oeamtc.at

Ahmed Noor,
verkehrstechnischer Amtssachverständiger beim Amt der Salzburger Landesregierung, Fachabteilung Verkehrsplanung,
Postfach 527, 5020 Salzburg
Tel.: 0662/8042 44 88
E-Mail: ahmed.noor@salzburg.gv.at

Mag. **Peter Reifberger,**
Stadtamtsdirektor der Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee,
Stadtamt Neumarkt a. W.
Hauptstraße 30, 5202 Neumarkt a. W.
Tel.: 06216/5212
E-Mail: stadt@neumarkt.at

Dipl.-Ing. **Peter Rettenbacher,**
allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Verkehrsplanung, Mitglied der Forschungsgesellschaft „Straße – Schiene – Verkehr“ (FSV-Arbeitsgruppen „Verkehrszeichen und Ankündigungen“, „Baustellenabsicherung“),
Nonnbergstiege 10, 5020 Salzburg
Tel.: 0662/852001
E-Mail: peter.rettenbacher@verkehrssicherheit.at

DI **Markus Schneider,**
Raumplaner, Verkehrstechniker in der Interessenvertretung des ÖAMTC
Schubertring 1-3, 1010 Wien
Tel.: 01/71199-1373
E-Mail: markus.schneider@oeamtc.at

Dr. Robert Hink
Generalsekretär
Gemeindebund

Bgm. Helmut Mödlhammer
Präsident
Gemeindebund

Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Vor fünf Jahren, im Jahr 2004, hat der Österreichische Gemeindebund erstmals in einer RFG-Schriftenreihe die straßenpolizeilichen Aufgaben der Gemeinde thematisiert (RFG-Schriftenreihe 2/2004). Der Band war wohl das, was man „einen Renner“ nennt und binnen weniger Wochen vergriffen. Nun präsentieren wir Ihnen die Neuauflage dieses Themas.

Ein Grund des Erfolgs war die praxisgerechte Aufarbeitung des Themas. Schließlich verwalten die Gemeinden mit rund 70.000 Kilometern an Straßennetz und weiteren 50.000 Kilometern an Güterwegen ein gewaltiges Verkehrsnetz. Die daraus entstehenden Aufgaben und Verpflichtungen sind sehr umfangreich. Zudem hat jede Gemeinde Interesse daran, das Netz an Straßen und Wegen nicht nur in Ordnung zu halten, sondern auch für ein Höchstmaß an Sicherheit auf diesen Straßen zu sorgen.

Der vorliegende Band beschreibt die Aufgaben und Probleme nicht nur in abstrakter Form, sondern auch mit sehr konkreten Handlungsanleitungen. Die Gesetzestexte sind oft detailreich und komplex, was gelegentlich dazu führt, dass für die Mitarbeiter in den Gemeinden nicht lückenlos klar ist, was nun getan werden muss. Am Ende jedes Kapitels finden Sie daher einen praktischen Tipp, wie die beschriebene Situation zu handhaben ist. Bei besonders kniffligen Fragen stehen darüber hinaus anschauliche Bilder und Fotos der jeweiligen Situation Unterstützung zur Verfügung.

Unser Dank für diese Ausgabe ergeht an einen der zuverlässigsten Partner und Freunde des Gemeindebundes, den Geschäftsführer des Salzburger Gemeindeverbandes, Dr. *Martin Huber*. Er hat schon an der Erstauflage der Schriftenreihe im Jahr 2004 federführend mitgewirkt, auch dieser Band trägt seine Handschrift. Erfreulich und vorbildhaft bei dieser Ausgabe ist auch die Unterstützung durch Experten des ÖAMTC, allen voran Mag. *Martin Hoffer,* der gemeinsam mit seinem Kollegen DI *Markus Schneider* sehr in-

tensiv an der Umsetzung der Inhalte beteiligt war. Wichtig für die Aufarbeitung dieses detailreichen und schwierigen Themas war auch die Unterstützung durch Praktiker aus den Gemeinden bzw. dem Bundesland Salzburg. *Ahmed Noor* und der Stadtamtsdirektor von Neumarkt am Wallersee, Mag. *Peter Reifberger* haben hier wertwolle Mitarbeit geleistet. Last but not least hat Dipl.-Ing. *Peter Rettenbacher* als Sachverständiger für Verkehrsplanung seinen Beitrag geleistet, damit auch alle Angaben rechtlich in Ordnung sind. Ein herzliches Dankeschön diesem ungewöhnlich großen, aber aufgrund der Komplexität notwendigerweise großem Autorenteam.

Wie immer hoffen wir, dass der zweite Band der RFG-Schriftenreihe in diesem Jahr für Sie bei Ihrer täglichen Arbeit in den Gemeinden von Nutzen ist.

Herzlichst,

Generalsekretär	*Präsident*
Dr. Robert Hink	Bgm. Helmut Mödlhammer

Wien, Juni 2009

Inhaltsverzeichnis

1. Die Gemeinde und ihre straßenpolizeilichen Aufgaben 7
1.1 Einleitung 7
1.2 Straßenpolizei als Aufgabe des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinden 7
1.2.1 Allgemein zum eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde 7
1.2.2 Die örtliche Straßenpolizei als besondere Aufgabe des eigenen Wirkungsbereichs 8
1.2.3 Zu den einzelnen straßenpolizeilichen Aufgaben der Gemeinde 10
1.2.3.1 Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für das gesamte Ortsgebiet (§ 20 Abs 2 a; § 94 d Z 1 StVO) 11
1.2.3.2 Bewilligung von Ausnahmen nach § 24 Abs 8 (Halte- und Parkverbote für LKW; § 94 d Z 1 a StVO) 12
1.2.3.3 Bestimmung von Kurzparkzonen nach § 25 StVO und die Verordnung von Hilfsmitteln zur Kontrolle (§ 25 Abs 5; § 94 d Z 1 b und 1c StVO) 13
1.2.3.4 Verbot oder die Einschränkung von Wirtschaftsfuhren (§ 30 Abs 6; § 94d Z 2 StVO) 14
1.2.3.5 Duldungsverpflichtung von Anrainern bei Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (§ 33 Abs 1; § 94 d Z 3 StVO) 15
1.2.3.6 Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen (§ 35; § 94 d Z 3 a StVO 16
1.2.3.7 Erlassung von Verordnungen nach § 43 StVO, mit denen
a) Beschränkungen für das Halten und Parken
b) Hupverbot,
c) Benützungsverbot für Radfahranlagen durch Rollschuhfahrer oder
d) Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen werden (§ 94 d Z 4 StVO) 16
1.2.3.8 Ausnahmebewilligung in Kurzparkzonen (§ 43 Abs 2 a; § 94 d Z 4 a StVO) 19
1.2.3.9 Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände (§ 94 d Z 5 StVO) 19
1.2.3.10 Die Bewilligung von Ausnahmen (§ 45) von den erlassenen Beschränkungen und Verboten (§ 94 d Z 6 StVO) 20
1.2.3.11 Bewilligung der Ladetätigkeit nach § 62 Abs 4 und 5 StVO (§ 94 d Z 7 StVO) 20
1.2.3.12 Bestimmung von Fußgängerzonen und die Bewilligung von Ausnahmen für Fußgängerzonen (§ 76 a; § 94 d Z 8 StVO) . 21

1.2.3.13 Bestimmung von Wohnstraßen (§ 76 b; § 94 d Z 8 a StVO) 21
1.2.3.14 Bewilligung der Benützung der Straße zu verkehrsfremden Zwecken (§ 82; § 94 d Z 9 StVO) 23
1.2.3.15 Bewilligung von Werbungen und Ankündigungen (§ 84 Abs 3; § 94 d Z 10 StVO) 23
1.2.3.16 Anweisung eines Platzes zur Ausübung der Bettelmusik (§ 85 Abs 3; § 94 d Z 11 StVO) 24
1.2.3.17 Entgegennahme der Anzeigen von Umzügen (§ 86; § 94 d Z 12 StVO) 24
1.2.3.18 Sperre von Straßen für den Wintersport (§ 87 Abs 1; § 94 d Z 13 StVO) 25
1.2.3.19 Erlassung von Verordnungen betreffend Spielen auf Straßen sowie Rollschuhfahren auf Fahrbahnen (§ 88 Abs 1; § 94 d Z 14 StVO) 25
1.2.3.20 Entfernung von Hindernissen (§ 89 a; § 94 d Z 15 StVO) 26
1.2.3.21 Tariffestsetzung für die Entfernung und Aufbewahrung von Hindernissen (§ 89 a Abs 7 a; § 94 d Z 15 a StVO) 27
1.2.3.22 Bewilligung von Arbeiten einschließlich der Erlassung der durch diese Arbeiten erforderlichen Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen (§ 90; § 94 d Z 16 StVO) 27
1.2.3.23 Straßenverunreinigungen (§ 92 Abs 3; § 94 d Z 17 StVO) ... 28
1.2.3.24 Anrainerpflichten (§ 93 Abs 4 und 6; § 94 d Z 18 StVO) 29
1.2.3.25 Festlegung von Fiaker- und Taxistandplätzen (§ 96 Abs 4; § 94 d Z 19 StVO) 29
1.2.3.26 Sicherung des Schulwegs (§§ 29 a und 97 a; § 94 d Z 20 StVO) 30
1.3 Fehler im Ermittlungsverfahren vermeiden 31
1.4 Verwaltung von Verkehrzeichen mit EDV-technischer Unterstützung 31
1.5 Grundregeln des Kundmachungsverfahrens 32
1.5.1 Straßenpolizeiliche Hinweise 32
1.5.2 Kundmachung von straßenpolizeilichen Verordnungen 33
1.5.3 Kundmachung durch Vorschriftszeichen 33
1.5.4 Ort der Anbringung 33
1.5.4.1 Höhen- und Seitenabstände 34
1.5.4.2 Gemeinsame Anbringung mehrerer Straßenverkehrszeichen 35
1.5.4.3 Anbringung von Straßenverkehrszeichen gemeinsam mit Tafeln, die nicht der StVO entsprechen 35
1.5.5 Kundmachung durch Hinweiszeichen 35
1.5.6 Kundmachung durch Bodenmarkierungen 36
1.5.7 Kundmachung durch Vorschriftszeichen an der Ortstafel 36
1.5.8 Kundmachung durch Anschlag auf der Amtstafel 36
1.5.9 Sonstiges zur Kundmachung von straßenpolizeilichen Verordnungen . 37
1.5.9.1 Aktenvermerk über die Kundmachung 37

1.5.9.2 Technische Durchführung 37
1.5.9.3 Widersprüche zwischen Verordnung und Kundmachung 37
1.5.9.4 Ergänzende Hinweise bei Verkehrszeichen 38

2. Die Gemeinde als Wegehalter und Straßenerhalter 39
2.1 Einleitung, Abgrenzung 39
2.2 Haftung des Wege- bzw Straßenerhalters 39
2.3 Was ist „grob fahrlässig“? 40
2.4 Haftung als Sachverständiger? 41
2.5 Haftung aufgrund eines Vertrags 41
2.6 Sonderfälle (wie zB Treppelwege oder Straßenbahngeleise) 41
2.7 Inhalte der Verkehrssicherungspflicht 42
2.8 Technische Präventivmaßnahmen zur Haftungsvermeidung 42
2.9 Ist „Outsourcing“ möglich? 43
2.10 Rechtliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr 43
2.11 Anordnungen bei unvorhergesehenen Ereignissen 44
2.12 Mitwirkung des Straßenerhalters an Verordnungen der Behörde 44

3. Bewilligung von Arbeiten und Baustellenabsicherung 46
3.1 Bauarbeiten als Gefahrenquelle, Haftung 46
3.2 Bewilligung von Arbeiten durch die Behörde 46
3.3 Antrag zur Bewilligung von Bauarbeiten, Baustellenplan 47
3.4 Bescheid: Auflagen zur Verkehrssicherung nach dem Stand der Technik 47
3.5 Verordnung 48

4. Leitfaden zur Optimierung der Beschilderung 49
4.1 Konsequenzen für einen Leitfaden 49
4.2 Vorteil durch den sparsamen, effizienten Einsatz von Verkehrszeichen 50
4.3 Übergeordnete Grundsätze 50
4.4 Maßnahmenbereiche 51
4.4.1 Örtliche Verkehrsplanung 51
4.4.2 Verkehrszeichenbeschau 52
4.4.3 Anbringungspflicht von Verkehrzeichen 53
4.4.3.1 Verordnung des Verkehrszeichens 53
4.4.3.2 Gesetzliche Verpflichtung zur Anbringung eines Verkehrszeichens 54
4.4.4 Verkehrssituation 55
4.4.4.1 Notwendigkeit von Beschränkungen 55
4.4.4.2 Änderung der Verkehrssituation 55
4.4.4.3 Neuplanungen 55
4.4.4.4 Umgestaltungen des Straßenraums 55
4.4.4.5 Komplexe Situationen 56
4.4.4.6 Kreuzungsbereich 56
4.4.4.7 Vermeidung der Behinderung von Verkehrsteilnehmern durch Verkehrszeichen 57

4.4.5 Informationsvermittlung 59
4.4.5.1 Doppelte Anbringung von Verkehrszeichen 59
4.4.5.2 Mehrfache Vermittlung der Information 60
4.4.5.3 Verkehrszeichen zur „Problemvermeidung“ 61
4.4.5.4 „Raffung“ der Information 62
4.4.5.5 Alternativen zu Verkehrschildern 64
4.4.5.6 Einheitliche Beschilderung 65
4.4.5.7 Gefahrenzeichen 65
4.4.6 Zusatztafeln 65
4.4.7 Zustand der Verkehrszeichen 65
4.5 Zusammenfassung 67
4.6 Vor-Ort-Checkliste Straßenverkehrsbeschilderung 68

5. Musterverordnungen gem StVO 71
Muster 1: Geschwindigkeitsbeschränkung 73
Muster 2: Zone Geschwindigkeitsbeschränkung 74
Muster 3: Geschwindigkeitsbeschränkung im Ortsgebiet 75
Muster 4: Fußgängerzone 76
Muster 5: Wohnstraße 77
Muster 6: Halten und Parken verboten 78
Muster 7: Abschleppzone 79
Muster 8: Ladezone 80
Muster 9: Behindertenparkplatz 81
Muster 10: Parken verboten 82
Muster 11: Kurzparkzone 83
Muster 12: Parkflächen (Aufstellungsordnung) 85
Muster 13: Hupverbot 86
Muster 14: Hupverbot im Ortsgebiet 87
Muster 15: Rollschuhfahren auf der Straße 88
Muster 16: Bewilligung von Bauarbeiten 90

Literaturverzeichnis 92

Reihenübersicht 95

1. DIE GEMEINDE UND IHRE STRASSENPOLIZEILICHEN AUFGABEN

Von Martin Huber und Ahmed Noor

1.1 Einleitung

Die örtliche Straßenpolizei gehört zu den mannigfaltigsten behördlichen Aufgaben der Gemeinde überhaupt. Mit Ausnahme des Bau- und Abgabenrechts gibt es wohl keine behördliche Kompetenz der Gemeinde, die nicht nur derart komplex geregelt ist, sondern darüber hinaus auch fortwährend Anlass für Verfahren vor den Höchstgerichten bietet. Um gerade kleineren und mittleren Gemeinden, die über keinen eigenen juristisch gebildeten Apparat verfügen und neben der Straßenpolizei eine Vielzahl weiterer behördlicher Aufgaben erledigen müssen, eine Hilfestellung zu geben, haben sich die Autoren zur Erarbeitung des vorliegenden Arbeitsbehelfs entschlossen.

1.2 Straßenpolizei als Aufgabe des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinden

1.2.1 Allgemein zum eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde

Die örtliche Straßenpolizei ist eine Angelegenheit des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinde. Bei der Unterscheidung zwischen Aufgaben des eigenen und des übertragenen Wirkungsbereichs treten nicht selten Missverständnisse auf, weshalb im Folgenden auf einige Gesichtspunkte des eigenen Wirkungsbereichs eingegangen werden soll.

Die Gemeinde hat diese Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereichs im Rahmen der Gesetze und Verordnungen des Bundes und des Landes in eigener Verantwortung, frei von Weisungen und – vorbehaltlich der Bestimmungen des Art 119 a Abs 5 B-VG – unter Ausschluss eines Rechtsmittels an Verwaltungsorgane außerhalb der Gemeinde zu besorgen (Art 118 Abs 4 erster Satz B-VG).

Der eigene Wirkungsbereich ist dadurch gekennzeichnet, dass die Aufgaben zwar frei von Weisungen und vorbehaltlich Art 119 a Abs 5 B-VG (Vorstellung) unter Ausschluss eines Rechtsmittels an Verwaltungsorgane außerhalb der Gemeinde, jedoch unter Wahrung des Rechtsstaatsprinzips, zu besorgen sind. Die hoheitliche Selbstverwaltung der Gemeinde unterliegt daher, wie auch die allgemeine staatliche Verwaltung, dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit.

Die Gemeindeorgane haben ihre Entscheidungen eigenständig („in eigener Verantwortung“) zu treffen. Eine Verpflichtung zur Aufgabenerfüllung durch die Gemeinden ergibt sich jedenfalls hinsichtlich der durch Art 118 Abs 3 B-VG eingeräumten behördlichen Aufgaben, wozu auch die Angelegenheiten der örtlichen Straßenpolizei (Art 118 Abs 3 Z 4 B-VG) zählen.

Weisungsfreiheit bedeutet im Zusammenhang mit der Besorgung von Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinde, dass den Gemeindeorganen im Unterschied zur Besorgung der Angelegenheiten des übertragenen Wirkungsbereichs keine Weisungen von staatlichen Verwaltungsorganen außerhalb der Gemeindeselbstverwaltung erteilt werden dürfen.

Rechtsmittel gegen letztinstanzliche Bescheide der Gemeinde in den Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereichs an Verwaltungsorgane außerhalb der Gemeinde sind auch bei den straßenpolizeilichen Aufgaben des eigenen Wirkungsbereichs ausdrücklich ausgeschlossen. Davon ausgenommen, ist das (außerordentliche) Rechtsmittel der Vorstellung iS des Art 119 a Abs 5 B-VG (soweit dies nicht bei Statutarstädten ausgeschlossen ist). Auch im Rahmen ihrer straßenpolizeilichen Aufgaben unterliegt die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich der Aufsicht iS der Art 118 Abs 4 und 119 a B-VG.

Die verfassungsrechtliche Zuordnung der Aufgaben der örtlichen Straßenpolizei findet sich in Art 118 Abs 3 Z 4 B-VG und bildet damit einen Bestandteil jener demonstrativen Aufzählung der behördlichen Angelegenheiten, die jedenfalls dem eigenen Wirkungsbereich zuzurechnen sind. Alle anderen Angelegenheiten sind bei der Zuordnung durch den Bundes- oder Landesgesetzgeber (Art 118 Abs 4 B-VG) nach den allgemeinen Kriterien des Art 118 Abs 2 B-VG dem jeweiligen Wirkungsbereich zuzuweisen.

Die meisten Gemeindeordnungen haben den Katalog des Art 118 Abs 3 B-VG im Wesentlichen übernommen. Dies gilt auch für die Aufgabe der örtlichen Straßenpolizei (zB § 16 Abs 2 Z 4 GdO 1994, § 40 Abs 2 Z 4 Oö Gemo 1990, § 40 Abs 2 Z 8 Stmk GdO 1967).

1.2.2 Die örtliche Straßenpolizei als besondere Aufgabe des eigenen Wirkungsbereichs

Maßnahmen der Straßenpolizei gewährleisten allgemein die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und sind von der Verwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde (deren behördlicher Umfang sich im wesentlichen aus den jeweiligen Landes-Straßengesetzen ergibt) zu unterscheiden. Die in der Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) geregelte Straßenpolizei ist in der Gesetzgebung Bundessache, in der Vollziehung Landessache (Art 11 Abs 1 Z 4 B-VG). Die örtliche Straßenpolizei ist jener Teil der Straßenpolizei, welcher im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegen und geeignet ist, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden. Daher bezieht sich die örtliche Straßenpolizei nur auf das Gebiet der betreffenden Gemeinde und auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, welche nach den Rechtsvorschriften nicht als Bundesstraßen (Autobahnen oder Schnellstraßen) oder Landesstraßen bzw diesen gleichgestellten Straßen gelten (vgl § 94 d erster Satz StVO); dabei handelt es sich vor allem um Gemeindestraßen, aber auch andere dem öffentlichen Verkehr dienende „niederrangige“ Straßen wie zB öffentliche Privat- oder Interessentenstraßen. Ob eine Straße als Straße mit öffentlichem Verkehr gilt, ist nach ihrer Benützung bzw Widmung (dh ob die Straße von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann bzw soll) und nicht

nach den Besitz- oder Eigentumsverhältnissen am Straßengrund zu beurteilen. Die Beschränkung der Zulassung der Straßennutzung auf bestimmte generelle Personengruppen (zB Einkaufskunden, Hotelgäste) schließt nicht aus, dass eine Straße mit öffentlichem Verkehr vorliegt.

Für Straßen ohne öffentlichen Verkehr gilt die StVO insoweit, als andere Rechtsvorschriften oder der Straßenerhalter (zB mittels einer Beschilderung) nicht anderes bestimmen; die von der StVO eingeräumten Befugnisse der Behörden und Organe der Straßenaufsicht erstrecken sich allerdings nicht auf diese Straßen.

Die Aufzählung der straßenpolizeilichen Aufgaben der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich findet sich in 94 d StVO; die Gemeinde ist dazu verpflichtet, diese Kompetenzen auch wahrzunehmen. Konkret handelt es sich um folgende Aufgaben:

- 1. die Erlassung von Verordnungen nach § 20 Abs 2 a;
- 2. die Bewilligung von Ausnahmen nach § 24 Abs 8;
- 3. die Bestimmung von Kurzparkzonen (§ 25);
- 4. die Erlassung einer Verordnung nach § 25 Abs 5;
- 5. das Verbot oder die Einschränkung von Wirtschaftsuhren (§ 30 Abs 6);
- 6. die Verpflichtung eines Anrainers, die Anbringung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu dulden (§ 33 Abs 1);
- 7. die Erlassung von Bescheiden betreffend Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen (§ 35);
- 8. die Erlassung von Verordnungen nach § 43, mit denen
  - a) Beschränkungen für das Halten und Parken
  - b) ein Hupverbot,
  - c) ein Benützungsverbot für Radfahranlagen durch Rollschuhfahrer oder
  - d) Geschwindigkeitsbeschränkungen

erlassen werden;

- 9. die Erlassung von Verordnungen nach § 43 Abs 2 a;
- 10. Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswidrige Umstände, unbeschadet des diesbezüglichen Rechtes des Straßenerhalters nach § 98 Abs 3;
- 11. die Bewilligung von Ausnahmen (§ 45) von den erlassenen Beschränkungen und Verboten;
- 12. die Bewilligung der Ladetätigkeit nach § 62 Abs 4 und 5;
- 13. die Bestimmung von Fußgängerzonen und die Bewilligung von Ausnahmen für Fußgängerzonen (§ 76 a);
- 14. die Bestimmung von Wohnstraßen (§ 76 b);
- 15. die Bewilligung nach § 82 zur Nutzung der Straße zu verkehrsfremden Zwecken;
- 16. die Bewilligung von Werbungen und Ankündigungen (§ 84 Abs 3);

- 17. die Anweisung eines Platzes zur Ausübung der Bettelmusik (§ 85 Abs 3);
- 18. die Entgegennahme der Anzeigen von Umzügen (§ 86), sofern sich nicht aus § 95 die Zuständigkeit der Bundespolizeibehörde ergibt;
- 19. die Erlassung von Verordnungen nach § 87 Abs 1 (Wintersport auf Straßen);
- 20. die Erlassung von Verordnungen nach § 88 Abs 1 (Spielen auf Straßen, Rollschuhfahren auf Fahrbahnen);
- 21. die Entfernung von Hindernissen (§ 89 a);
- 22. die Erlassung von Verordnungen nach § 89 a Abs 7 a (Tariffestsetzung für die Entfernung und Aufbewahrung von Hindernissen);
- 23. die Bewilligung von Arbeiten (§ 90) einschließlich der Erlassung der durch diese Arbeiten erforderlichen Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen;
- 24. die Verpflichtung, Straßenverunreinigungen zu beseitigen bzw. die Kosten hiefür zu tragen (§ 92 Abs 3);
- 25. die Erlassung von Verordnungen und Bescheiden nach § 93 Abs 4 und 6 (Pflichten der Anrainer);
- 26. die Handhabung der Bestimmungen des § 96 Abs 4;
- 27. die Sicherung des Schulwegs (§§ 29 a und 97 a).

Die meisten straßenpolizeilichen Maßnahmen, die in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, wurden den organisations- und kompetenzrechtlichen Bestimmungen entsprechend von politischen Gremien beraten und festgelegt.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass dann, wenn keine fachlich eindeutige Beurteilung der Maßnahme vorliegt, die Gemeinde als Straßenpolizeibehörde auch die Sinnhaftigkeit, die Notwendigkeit und auch die im Verkehr notwendige Beurteilung im Sinne der StVO – Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs – nicht nachweisen kann. Dadurch werden Einsprüche im Verwaltungsstrafverfahren oft zu Gunsten des Beschuldigten erledigt und die Behörde aufgefordert, den festgestellten Mangel zu beheben.

Für jede einzelne Regelung, die einer Verordnung oder eines Bescheids bedarf, ist daher ein ausreichendes Ermittlungsverfahren durch die Gemeinde durchzuführen und sollte – falls erforderlich – auf die fachkundige Hilfe eines verkehrstechnischen Sachverständigen zurückgegriffen werden. Nur ein ordentliches Ermittlungsverfahren im Rahmen der Behördentätigkeit einer Gemeinde kann zu einem Ergebnis führen, das auch vor einer höchstgerichtlichen Überprüfung Bestand hat.

1.2.3 Zu den einzelnen straßenpolizeilichen Aufgaben der Gemeinde

Im Folgenden wird ein grober Überblick über die wichtigsten straßenpolizeilichen Aufgaben der Gemeinde gegeben, welcher das Nachlesen und die Kenntnis der jeweils geltenden Rechtlage im Einzelfall nicht ersetzen kann und soll. Die Kurzbeschreibung der jeweiligen Maßnahme wird durch Anmerkungen und Empfehlungen aus Sachverständigensicht ergänzt.

1.2.3.1 Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für das gesamte Ortsgebiet (§ 20 Abs 2 a; § 94 d Z 1 StVO)

Die Gemeinde ist im eigenen Wirkungsbereich auf Gemeindestraßen auch für globale Geschwindigkeitsbeschränkungen im gesamten Ortsgebiet zuständig. Die Gemeinde kann damit unter bestimmten, in § 20 Abs 2 a StVO näher benannten Voraussetzungen (insb „Eignung" der Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insb durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, oder zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt) die nach § 20 Abs 2 StVO erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durch Verordnung herabsetzen. Sofern dadurch der beabsichtigte Zweck der Verordnung nicht gefährdet wird, sind einzelne Straßen (zB Vorrangstraßen iS des § 43 Abs 3 lit c StVO), Straßenabschnitte oder Straßenarten vom Geltungsbereich der Verordnung auszunehmen. Bestehen in einem Ortsgebiet Straßen unterschiedlicher Rangordnung (zB Gemeindestraßen und Landesstraßen) sind die Verordnungen vom jeweils zuständigen Verordnungsgeber zu erlassen.

Der Grundsatz der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist auch hier zu berücksichtigen. Bei den Umweltbelastungen sollte noch zusätzlich die Abwägung getroffen werden, in wieweit die „normale" Umweltbelastung durch Lärm, Geruch oder Schadstoffen überschritten wird. Hier werden seitens der Bevölkerung oft subjektive Wahrnehmungen zum Anlass genommen, um verkehrsbeeinflussende Maßnahmen zu verlangen. Auch sollte nicht außer Acht gelassen werden, dass im Bereich der zulässigen Fahrgeschwindigkeit immer die generellen Regelungen der StVO Gültigkeit haben. Somit kann unter Umständen eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus verkehrspsychologischer Sicht durchaus eine entgegengesetzte Wirkung haben.

Unterstützende Maßnahmen:

- ergänzende Hinweise durch Kombination mit Gefahrenzeichen (§ 50 StVO) und/oder Zusatztafel gemäß § 54 StVO;
- Straßenraumgestaltung (wie bauliche Maßnahmen, Bepflanzung, Bodenmarkierungen);
- Anordnung von Bodenmarkierungen zur Einengung der Fahrfläche;
- Anbringung von Sonderbodenmarkierungen (zB Verkehrszeichen spez. bei 30 km/h ± Beschränkungen) auf der Fahrbahn;
- (mobile) Geschwindigkeitsmess- bzw -warnanlagen.

Mögliche negative Auswirkungen:

- wenn für den Verkehrsteilnehmer der Grund der Geschwindigkeitsbeschränkung nicht einsichtig bzw. nachvollziehbar ist oder das vorhandene Straßenumfeld ein subjektiv „höheres Sicherheitsgefühl" erweckt;
- Konflikte und Unfälle durch Fehleinschätzungen von Zeitlücken, wenn einzelne Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeitsbeschränkung missachten, sich andere jedoch auf deren Einhaltung verlassen;

- Anhebung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Nebenanlagenbenutzer, bei gleich bleibender objektiver Sicherheit und dadurch Erhöhung des effektiven Risikos;
- Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß § 52 Z 10 a StVO (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) wird als „Richtgeschwindigkeit“ angesehen, wodurch
  - sich die Geschwindigkeit des Kollektivs erhöhen kann
  - die physikalische Grenzgeschwindigkeit gemäß 20 Abs 1 StVO nicht mehr beachtet wird.

***Tipp**: Bei der Beurteilung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sollte die Behörde nicht auf die Dienste eines verkehrstechnischen Sachverständigen verzichten. Nur so kann sichergestellt werden, dass eine objektive Beurteilung der Situation auf Grund der Anlageverhältnisse, des Umfelds und der lokalen und regionalen Bedeutung getroffen werden kann.*

1.2.3.2 Bewilligung von Ausnahmen nach § 24 Abs 8 (Halte- und Parkverbote für LKW; § 94 d Z 1 a StVO)

Grundsätzlich bestimmt § 24 Abs 3 lit f StVO ein Parkverbot für LKw, Anhänger und Sattelfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 3,5 t

- in der Zeit des LKw-Fahrverbots gem. § 42 Abs 1 StVO (Samstag 15 bis 24 Uhr, Sonntag und Feiertag 00 Uhr bis 22 Uhr) sowie
- sonst von 22 bis 06 Uhr im Ortsgebiet weniger als 25 m von Häusern entfernt, die ausschließlich oder vorwiegend Wohnzwecken dienen oder die Krankenanstalten, Kuranstalten oder Altersheime sind.

Mit der Bestimmung des § 24 Abs 8 StVO erhält die Gemeinde die Möglichkeit, im eigenen Wirkungsbereich Ausnahmen vom Parkverbot für LKw in Wohngebieten zu schaffen (bspw in Gewerbegebieten bzw. für bestimmte Betriebe wie etwa Fahrschulen). Eine solche Ausnahme bedingt, dass eine Beeinträchtigung der Umwelt nicht gegeben oder zu erwarten ist und kann allgemein oder für bestimmte Gebiete erteilt werden. Die Entscheidung ist durch Anschlag an der Amtstafel der Behörde kundzumachen (§ 24 Abs 8 letzter Satz StVO).

Ausnahmen vom Parkverbot in „5-Meter-Zonen“ und bei mangelnder Fahrbahnbreite § 24 Abs 2 iVm Abs 1 lit b – n und Abs 3 lit d:

Die in § 24 Abs 1 und 3 genannten Halte- bzw Parkverbote können durch Anbringung von Verkehrszeichen und/oder Bodenmarkierungen außer Kraft gesetzt werden, wenn keine Bedenken gegen die Verkehrssicherheit bestehen. Wesentlich sind die gesetzlichen Halteverbote vor Kreuzungen (Schnittpunkt zweier Fahrbahnränder) von 5 Metern und die Rest-Fahrbahnbreite bei Fahrbahnen, die für den Verkehr in beide Richtungen bestimmt sind (Abs 3 lit b). Durch Bodenmarkierungen kann daher dort Parkraum geschaffen werden, wo aufgrund des Gesetzes an sich das Abstellen eines Fahrzeuges

verboten wäre. Wesentlich ist aber, dass die Sichtverhältnisse und die Verkehrsbedeutung eine entsprechende Einschränkung der Sicht oder des Querschnitts zulassen.

1.2.3.3 Bestimmung von Kurzparkzonen nach § 25 StVO und die Verordnung von Hilfsmitteln zur Kontrolle (§ 25 Abs 5; § 94 d Z 1 b und 1 c StVO)

Unter den in § 25 Abs 1 StVO genannten Voraussetzungen (ortsbedingte Gründe [auch im Interesse der Wohnbevölkerung] oder Erleichterung der Verkehrslage) kann die Gemeinde durch Verordnung für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes Kurzparkzonen (Dauer: min 30 Minuten, max 3 Stunden) vorsehen. Zur richtigen Kundmachung siehe § 25 Abs 2 StVO, der zwingend die Anbringung der entsprechenden Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 Z 13 d StVO („Kurzparkzone“) und Z 13 e („Ende der Kurzparkzone“) vorsieht. Als zusätzliche Hinweise können Kurzparkzonen durch Bodenmarkierungen in blauer Farbe auf der Fahrbahn oder auf dem Randstein sowie mit blauen Markierungsstreifen an den im Bereich einer Kurzparkzone vorhandenen Anbringungsvorrichtungen für Straßenverkehrszeichen, Beleuchtungsmasten oder dgl gekennzeichnet werden. Die Lenker mehrspuriger Kraftfahrzeuge (dazu gehören bspw auch Motorräder mit Beiwagen) haben beim Abstellen ihres Fahrzeugs das zur Überwachung der Kurzparkdauer bestimmte Hilfsmittel (Parkscheibe, Parkschein, vgl § 25 Abs 3 StVO) bestimmungsgemäß zu verwenden.

Die Verordnung einer Kurzparkzone hat verkehrsregelnde Auswirkungen im ruhenden Verkehr. Eine solche Regelung macht grundsätzlich in jenen Bereichen Sinn, die über eine begrenzte Anzahl an Parkflächen verfügen. Meist sind durch diese Regelungen die Probleme der sog. „Dauerparker“ in Zentrumsnähe zu bewältigen. Bei einer Verordnung einer Kurzparkzone sollte man genau prüfen, welche höchstzulässige Parkdauer sinnvoll ist. Hierbei sollten die wirtschaftlichen Interessen der Gewerbebetriebe genauso Berücksichtigung finden, wie die Notwendigkeit einer ausreichenden Parkzeit für gesellschaftliche Anlässe. Eine gebietsmäßige Aufteilung verschiedener Zonenbereiche (nach Parkdauer unterschiedlich) kann eine weitere lenkende Maßnahme darstellen, erfordert aber dann eine präzise und unter Umständen aufwendige Kundmachung. Die Parkdauer sollte so gewählt werden, dass entsprechend den zurückzulegenden Wegen, das Fahrzeug nach Abschluss der zu erledigenden Sache wieder leicht erreicht werden kann. Somit ist die kürzeste Zeit mit 30 Minuten und die längste Parkdauer mit 180 Minuten festzulegen. Durch Festlegung einer kürzeren Parkdauer kann von einer höheren Wahrscheinlichkeit hinsichtlich eines verfügbaren Parkplatzes ausgegangen werden.

Stellplätze in Kurzparkzonen können mittels blauer Bodenmarkierungen (gemäß Bodenmarkierungsverordnung) gekennzeichnet werden. Ein über die Fahrbahn gezogener blauer Balken an der Einfahrt zur Zone signalisiert den Fahrzeuglenkern, dass nun ein Gebiet erreicht wurde, welches durch eine Kurzparkzoneregelung parkzeitbeschränkt ist. Dabei ist jeder Parkplatz im öffentlichen Bereich (auch wenn dieser nicht markiert ist, ja sogar jeder „illegale Stellplatz“) in die Kurzparkzone mit eingebunden.

Durch mehrere Landesgesetzgeber sind abgabenrechtliche Vorschriften iS des § 25 Abs 4 a erster Satz StVO über die Einhebung von Gebühren für das Abstellen (Parken

bzw Halten) von mehrspurigen Kraftfahrzeugen in Kurzparkzonen erlassen worden (vgl zB in Niederösterreich LGBl 3706-0, Salzburg LGBl 1989/28 und 1991/48 oder Tirol LGBl 1997/29). Zur Kontrolle sind entweder (stationäre) Parkuhren, Parkscheiben (hinter der Windschutzscheibe), Parkscheine oder elektronische Parkzeitgeräte zu verwenden. Die Form der Kurzparknachweise legt der Verkehrsminister mit der Kurzparkzonen-Überwachungsverordnung fest. Hinzuweisen ist auch auf die Möglichkeit des sogenannten „Handy-Parkens" mittels SMS.

Um Erschwernisse für die Wohnbevölkerung auszugleichen, die durch Verkehrsbeschränkungen hervorgerufen werden, kann die Behörde durch Verordnung Gebiete bestimmen, deren Bewohner die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für ein zeitlich uneingeschränktes Parken in – in der Verordnung zu bezeichnenden – nahe gelegenen Kurzparkzonen mit Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg gemäß § 45 Abs 4 StVO beantragen können (§ 43 Abs 2 a StVO). Dabei kann die Behörde diese Ausnahme unter den Voraussetzungen der Z 2 dieser Bestimmung auch auf Angehörige anderer Personenkreise (zB Geschäftsleute, bestimmte Arbeitnehmer) ausdehnen. (Details s unten Kap 1.2.3.8). Gem. § 25 Abs 5 StVO hat die Behörde unter Bedachtnahme auf den Zweck einer nach § 43 Abs 2 a StVO verordneten Regelung durch VO das zur Kontrolle notwendige Hilfsmittel für den Nachweis des Bestehens einer Ausnahmegenehmigung zu bestimmen. Die hierfür notwenigen Bescheinigungen zur Kontrolle werden in der Verordnung angeführt und beschrieben (Parkvignetten, Parkerlaubnisscheine etc).

***Tipp**: Bei der Vergabe von Ausnahmebewilligungen sollten die Behörden äußerst restriktiv vorgehen, um die meist wenigen Parkplätze vielen Nutzern (über den Tag gesehen) zur Verfügung stellen zu können. Die Entwicklung eines Systems für den ruhenden Verkehr einer Gemeinde ist ein sicherlich zielführendes Instrument im Umgang mit knappen Parkplatzressourcen.*

1.2.3.4 Verbot oder die Einschränkung von Wirtschaftsfuhren (§ 30 Abs 6; § 94 d Z 2 StVO)

Unter Wirtschaftsfuhren sind Beförderungen von Gütern im Betriebe eines land- und forstwirtschaftlichen Unternehmens innerhalb seines „örtlichen Bereichs", insb zwischen den zu diesem Unternehmen gehörenden Liegenschaften, mit Fahrzeugen eines land- und forstwirtschaftlichen Unternehmens, zu verstehen. Die Bestimmungen der Abs 2 bis 5 gelten sinngemäß auch für die Beförderung eigener Erzeugnisse mit eigenen Fahrzeugen bis zur nächsten Eisenbahn oder Schiffsstation oder bis zur nächsten Sammelstelle land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse; innerhalb des erweiterten Beförderungsbereichs des Abs 6 hat die Gemeinde eine solche Beförderung zu verbieten oder im erforderlichen Ausmaß einzuschränken, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist.

Zu beurteilen ist, ob eine Sammelstelle für land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (dabei handelt es sich meist um Sammelplätze für den Milchabtransport und um die Holzlagerplätze neben der Fahrbahn) so situiert ist, dass die gelagerten Güter und der Ladevorgang selbst keine Beeinträchtigung für den fließenden Verkehr darstellen.

***Tipp**: Ob eine Sammelstelle an der bestehenden oder zukünftigen Situierung aus verkehrstechnischer Sicht unbedenklich ist, sollte ein verkehrstechnischer Sachverständiger überprüfen. Dabei sind die Sichtverhältnisse im Zusammenhang mit der höchstzulässigen Geschwindigkeit und den Anlageverhältnissen zu beurteilen.*

1.2.3.5 Duldungsverpflichtung von Anrainern bei Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (§ 33 Abs 1; § 94 d Z 3 StVO)

Unter bestimmten Voraussetzungen sind die Eigentümer von Liegenschaften neben einer Straße verpflichtet, die Anbringung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (zB Ampeln, Straßenverkehrszeichen, Straßenbeleuchtungseinrichtungen, vgl § 31 StVO) auf ihrem Grund und Boden zu dulden. Konkret dann, wenn die Anbringung einer solchen Einrichtung auf Straßengrund nicht zweckentsprechend oder wegen der Beschaffenheit der Straße oder ihrer Anlage nicht möglich ist. Dabei müssen Wirtschaftserschwernisse zum Nachteil der Liegenschaftseigentümer tunlichst vermieden werden.

Nicht selten gibt es die Annahme von Anrainern, dass Einrichtungen zur Sicherung und Regelung des Verkehrs nicht auf ihrem Grund zu dulden sind. Grundsätzlich soll seitens der Behörde darauf geachtet werden, dass diese Einrichtungen im Straßenraum angebracht werden. Sollte es jedoch aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich sein, das Verkehrszeichen im Straßenraum anzubringen, muss dieses auf der daran angrenzenden Liegenschaft angebracht werden. Dabei sollte die einvernehmliche Einigung im Vordergrund stehen.

Kommt über die Anbringung solcher Einrichtungen keine Einigung zwischen Straßenerhalter und Grundeigentümer zustande, hat die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich einen Bescheid zu erlassen, mit dem der Liegenschaftseigentümer verpflichtet wird, die Anbringung zu dulden. Unter bestimmten Voraussetzungen (§ 33 Abs 2 StVO) besitzt der Liegenschaftseigentümer einen Entschädigungsanspruch, der allerdings im (gerichtlichen) Verfahren außer Streitsachen geltend zu machen ist. Die Entschädigungspflicht trifft denjenigen, der die Kosten der Anbringung zu tragen hat.

***Tipp**: Da in vielen Fällen der Raum für die ordnungsgemäße Aufstellung von Verkehrszeichen im Randbereich der Straße nicht vorhanden ist, muss der angrenzende Liegenschaftsbereich zur Aufstellung der Verkehrszeichen verwendet werden. Es muss vermieden werden, dass Verkehrszeichen von vorbeifahrenden Fahrzeugen an- oder umgefahren werden. Daher ist es notwendig, das*

Verkehrszeichen gemäß § 48 Abs 5 StVO anzubringen. Für die Notwendigkeit einer Maßnahme und für den daraus resultierenden Aufstellungsort der Einrichtungen zur Sicherung und Regelung des Verkehrs sollte ein verkehrs-technischer Sachverständiger beigezogen werden.

1.2.3.6 Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen (§ 35; § 94 d Z 3 a StVO)

Behördliche Maßnahmen iS des § 35 StVO dienen der Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen durch Gegenstände, die auf der Straße oder Liegenschaften in der Umgebung der Straße angebracht sind (zB Neonreklame). Wenn diese die Sicherheit des Straßenverkehrs – insb durch Blendwirkung, Sichteinschränkung, Verwechslungsgefahr mit Straßenverkehrszeichen oder Lichtzeichen – beeinträchtigen können, muss die Behörde bescheidmäßig entweder die Änderung der Anbringung bzw. Anordnung dieser Gegenstände veranlassen oder, falls dies nicht ausreicht, subsidiär die Beseitigung des Gegenstands auftragen. Auf Antrag dessen, der einen solchen Gegenstand anzubringen beabsichtigt, hat die Behörde durch Bescheid festzustellen, ob durch die Verwirklichung des Vorhabens eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs zu erwarten ist.

***Tipp**: Achten Sie darauf, dass vor der bescheidmäßigen Beauftragung der Entfernung zu prüfen ist, ob sich die verkehrsbeeinträchtigende Wirkung nicht durch eine Änderung der Lage oder Art der Anbringung des Gegenstands vermeiden ließe.*

1.2.3.7 Erlassung von Verordnungen nach § 43 StVO, mit denen
a) Beschränkungen für das Halten und Parken
b) Hupverbot,
c) Benützungsverbot für Radfahranlagen durch Rollschuhfahrer oder
d) Geschwindigkeitsbeschränkungen
erlassen werden (§ 94 d Z 4 StVO)

Im Abschnitt IV C. der Straßenverkehrsordnung finden sich Bestimmungen betreffend die allgemeine Regelung und Sicherung des Verkehrs. § 43 StVO regelt in diesem Zusammenhang allgemein Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise. Gemäß diesen Bestimmungen hat die Behörde die entsprechenden Verordnungen zu erlassen. Dabei sind von der Gemeinde selbst die Maßnahmen zu setzen, die in ihren eigenen Wirkungsbereich fallen. Grundsätzlich sind sämtliche Maßnahmen unter der Prämisse der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder der Ordnung des ruhenden Verkehrs, sowie der Beschaffenheit der Straße und der angrenzenden Gebäude und Grundstücke zu beurteilen. Auch der Grundsatz der Erforderlichkeit und Zweckmäßigkeit spielt hier eine wesentliche Rolle.

***Tipp**: Da meist verschiedene Interessen betroffen sind, sollte davon ausgegangen werden, dass es unbedingt notwendig ist, die einzelne Maßnahme unter ver-*

schieden Aspekten zu betrachten. Nicht nur die lokalen, sondern auch die regionalen Auswirkungen sind neben den verkehrstechnischen Auswirkungen zu beurteilen. Um den Interessenausgleich sicherzustellen, sollte in jedem Fall eine Beurteilung der Maßnahmen durch einen verkehrstechnischen Sachverständigen durchgeführt werden. Dabei kann ein Bündel von Maßnahmen des fließenden und ruhenden Verkehrs notwendig werden, welches von verschiedenen Behörden erlassen werden muss (meist Gemeinde und Bezirksverwaltungsbehörde).

Zu den einzelnen Verboten bzw. Beschränkungen iS der lit a) bis d) ist auf Folgendes hinzuweisen:

Beschränkungen für das Halten und Parken

Die Behörde kann Beschränkungen für das Halten und Parken auf ihren Straßen erlassen. Dabei ist auf die schon gemäß der StVO geltenden Halte- und Parkverbote Rücksicht zu nehmen. Oft wird ein bereits per Gesetz geltendes Parkverbot zusätzlich durch Verordnung der Gemeinde erlassen und kundgemacht. Dies stellt unter Umständen eine Überbestimmung dar und kann den „Schilderwald“ unnötig wachsen lassen. Oft ist es aber zweckmäßig, auf bestehende gesetzliche Verbote – etwa durch Bodenmarkierungen – nochmals hinzuweisen, um die irrtümliche Annahme breiter Verkehrskreis hier parken zu dürfen, hintanzuhalten. Ist das Verbot klar erkennbar, sollte hingegen die Gemeinde die Exekutive oder ihren eigenen Wachkörper anhalten, die gemäß StVO geltenden Verbote durchzusetzen.

***Tipp**: Ob eine Beschränkung für das Halten und Parken erlassen werden soll, ist im Zusammenhang mit dem Umfeld zu prüfen. Weiters sollten auch die notwendigen Ausnahmeregelungen mit berücksichtigt werden. Maßnahmen, die den ruhenden Verkehr betreffen, können bei genauer Betrachtungsweise der Auswirkungen weit reichende Folgen (zB Verlagerungseffekte) haben. Eine Beurteilung durch einen verkehrstechnischen Sachverständigen erscheint im Hinblick auf eine gesamtheitliche Betrachtung der Maßnahme sinnvoll.*

Hupverbot

Das Erlassen eines Hupverbots (§ 43 Abs 2 StVO) hat nur in solchen Fällen einen Sinn, wo dies außerhalb der schon geltenden Hupverbote der StVO durchgesetzt werden soll. Grundsätzlich ist das Hupen gemäß § 22 Abs 2 StVO zu anderen Zwecken als zur Sicherheit des Verkehrs ohnehin verboten (vgl § 22 StVO). Hupzeichen dürfen vor allem vor Kirchen, gekennzeichneten Schulen und Krankenhäusern sowie zur Nachtzeit nicht länger als unbedingt nötig gegeben werden. Daher erscheint die Erlassung eines darüber hinausgehenden Hupverbots nur unter besonderen Schutzbedürfnissen als sinnvoll. Eine genaue Prüfung ist jedenfalls erforderlich.

Benützungsverbot für Radfahranlagen durch Rollschuhfahrer

Dabei handelt es sich um die Beurteilung, ob Rollschuhfahrer und Radfahrer dieselbe Weganlage sicher benutzen können. Während Rollschuhfahren grundsätzlich auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen erlaubt ist, normiert § 88 a Abs 1 StVO, dass das Befahren der Fahrbahn mit Rollschuhen in der Längsrichtung verboten ist. Ausgenommen von diesem Verbot sind – unter anderem – Radfahranlagen (nicht jedoch Radfahrstreifen außerhalb des Ortsgebietes), wobei bestimmte Verhaltensweisen einzuhalten sind. Eine Beurteilung eines Benutzungsverbots bei Radfahranlagen durch Rollschuhfahrer ist maßgeblich unter Berücksichtigung der Anlageverhältnisse sowie der Benutzungsfrequenz durch Radfahrer und Rollschuhfahrer durchzuführen.

***Tipp**: Eine Beurteilung der Anlageverhältnissen und der Verkehrsicherheitssituation sollte auf Basis der für den Straßenbau maßgeblichen Richtlinien und Normen erfolgen. Durch eine solche Betrachtungsweise können spätere Haftungsfolgen für den Straßenerhalter hintan gehalten werden. Zielführend ist auch hier eine Beurteilung durch einen verkehrstechnischen Sachverständigen.*

Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

Siehe Kap 1.2.3.1 betreffend die Erlassung von globalen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

§ 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO (lit a regelt die Verkehrsverbote und -beschränkungen bei Elementarereignissen) bestimmt, dass „*dann, wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert, dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote*“ erlassen werden können; für die Gemeinde als Straßenpolizeibehörde relevant ist im gegebenen Zusammenhang (neben den Beschränkungen für das Halten- und Parken; vgl § 94 d Z 4 lit a) die Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in ihrem Wirkungsbereich.

Anhebung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (§ 43 Abs 4 StVO)

An dieser Stelle sei auch auf § 43 Abs 4 hingewiesen. Demnach kann die Behörde die gem § 20 Abs 2 vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit erhöhen (also vor allem im Oprtsgebiet statt 50 ein Limit von 60 oder 70 km/h zulassen, wenn aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen. „Keine Bedenken“ werden in erster Linie auf jenen Straßen bestehen, die sich in ausreichendem Abstand zu bewohnten Teilen eines Ortsgebietes befinden, wo die Sichtverhältnisse optimal sind und wo die Verkehrsbedeutung der betreffenden Straße eine Anhebung des Tempolimits zweckmäßig erscheinen lässt.

1.2.3.8 Ausnahmebewilligung in Kurzparkzonen (§ 43 Abs 2 a; § 94 d Z 4 a StVO)

Vgl. dazu die Anmerkungen zu § 94 d Z 1 c (siehe Kap 1.2.3.3)

Um Erschwernisse für die Wohnbevölkerung auszugleichen, die durch Verkehrsbeschränkungen hervorgerufen werden, kann die Behörde durch Verordnung Gebiete bestimmen, deren Bewohner (Personen, deren Lebensmittelpunkt [Hauptwohnsitz] im betreffenden Gebiet liegt und die nachweisen können, dass sie ihr Fahrzeug täglich in Betrieb nehmen müssen) die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für ein zeitlich uneingeschränktes Parken in – in der Verordnung zu bezeichnenden – nahe gelegenen Kurzparkzonen mit Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg gemäß § 45 Abs 4 StVO beantragen können. Eine entsprechende Regelung für die Angehörigen bestimmter Personenkreise, die in diesen Gebieten ständig tätig sind, sieht § 43 Abs 2 a Z. 2 StVO vor (zB Arbeitnehmer hier ansässiger Betriebe).

1.2.3.9 Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände (§ 94 d Z 5 StVO)

Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs sind, sofern sich aus § 32 Abs 1 bis 7 StVO nicht anderes ergibt, vom Straßenerhalter auf seine Kosten anzubringen und zu erhalten. Der Straßenerhalter darf auch ohne behördlichen Auftrag Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs anbringen. Dies gilt unbeschadet der Bestimmungen über unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen (§ 44 b StVO), jedoch nicht für die in § 44 Abs 1 StVO genannten Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen. Dem Straßenerhalter ist es aber nicht nur gestattet, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs anzubringen, er hat auch die Verpflichtung auf Gefahren im Bereich des Verlaufs der Straße hinzuweisen. Die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs müssen vom Straßenerhalter gewartet und erhalten werden. Die Gemeinde ist in ihrem Bereich damit nicht nur Straßenerhalter sondern auch Behörde im eigenen Wirkungsbereich gemäß der StVO. Hier ist nun ganz besonders wichtig (Wegehalterhaftung gem § 1319 a ABGB), dass notwendige Maßnahmen auf Grund der Doppelfunktion der Gemeinde nicht aufgeschoben werden. Die Gemeinde hat dort eine behördliche Funktion, wo es sich um Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände handelt.

Die jeweils zuständige Behörde (dies muss nicht die Gemeinde sein, es kann sich etwa auch um die Bezirkshauptmannschaft handeln) kann dem Straßenerhalter, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, vorschreiben, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu entfernen oder an den von ihr zu bestimmenden Stellen anzubringen. Die Entfernung der genannten Einrichtungen kann die Behörde insb verlangen, wenn ihre Anbringung gesetzwidrig oder sachlich unrichtig ist (§ 98 Abs 3 StVO).

***Tipp**: Die Gemeinde sollte sich eines verkehrstechnischen Sachverständigen bedienen, um die notwendigen Maßnahmen objektiv und sachkundig zu definieren. In der Folge ist dem Straßenerhalter (meist dem zuständigen Bauamt) der*

Auftrag zu erteilen, die festgelegten und verordneten Maßnahmen durchzuführen. Eine saubere Trennung der Befugnisse der Gemeinde als Behörde und ihrer Pflichten als Straßenerhalter ist zweckmäßig, um in Problemfällen eine „schiefe Optik" zu vermeiden.

1.2.3.10 Die Bewilligung von Ausnahmen (§ 45) von den erlassenen Beschränkungen und Verboten (§ 94 d Z 6 StVO)

§ 45 StVO regelt die Bewilligung von Ausnahmen in Einzelfällen. § 45 Abs 2 StVO bestimmt, dass die Behörde Ausnahmen von Geboten oder Verboten, die für die Benützung der Straßen gelten, auf Antrag unter bestimmten Voraussetzungen bewilligen kann. Die Gemeinde kann im eigenen Wirkungsbereich daher Ausnahmen zB im Bereich der Halte und Parkverbote sowie der Kurzparkzonenregelung erteilen. Diese sollten jedoch nur erteilt werden, wenn ein erhebliches persönliches Interesse (zB wegen einer schweren körperlichen Behinderung) oder erhebliche wirtschaftliche Interessen eine solche Ausnahme erfordern. Dabei sollte jedoch darauf geachtet werden, dass der übrige Verkehr durch eine solche Maßnahme nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

***Tipp**: Bei der Konzeption von Kurzparkzonen und der Erlassung von Halte- und Parkverboten ist grundsätzlich schon zu überlegen, welche Auswirkungen dies auf das lokale Umfeld haben wird. Dabei können schon von vornherein Plätze geschaffen werden, die den auszunehmenden Gruppen zu Verfügung stehen. In jedem Fall ist aber zu prüfen ob durch die Bewilligung eine Ausnahme der übrige Verkehr nicht beeinträchtigt wird. Die objektive Überprüfung der Maßnahmen und dazu notwendigen Auswirkungen einer Ausnahmenregelung sollen von einem verkehrstechnischen Sachverständigen überprüft werden. Eine solche Überprüfung durch einen Sachverständigen hat auch den Vorteil, dass nicht der Eindruck einer willkürlichen Festlegung der Maßnahme und der damit verbunden Ausnahmen entsteht.*

1.2.3.11 Bewilligung der Ladetätigkeit nach § 62 Abs 4 und 5 StVO (§ 94 d Z 7 StVO)

Für das Beladen oder Entladen auf Straßenstellen, wo das Halten verboten ist, ist, sofern sich aus den Zusatztafeln „Ausgenommen Zustelldienste" und „Ausgenommen Ladetätigkeit" (§ 52 Z 13 b StVO) nichts anderes ergibt, eine Bewilligung erforderlich. Gleiches gilt für das Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen für Zwecke einer Ladetätigkeit, es sei denn, dass auf den in Betracht kommenden Stellen gehalten werden darf. Wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, ist die behördliche Bewilligung bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Ladetätigkeit an einer anderen Stelle besonders umständlich wäre und weder eine Beschädigung des Gehsteigs oder seiner Einbauten noch eine Be-

einträchtigung der Sicherheit oder eine wesentliche Behinderung des Verkehrs zu befürchten ist. Auf Grund der Bewilligung dürfen nicht nur die Ladetätigkeit des Antragstellers, sondern auch alle anderen im Wesentlichen gleichartigen Ladetätigkeiten ausgeübt werden.

Organe der Straßenaufsicht dürfen in dringenden Einzelfällen eine solche Bewilligung zur Ausübung der Ladetätigkeit (nicht aber zum Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen) erteilen, wenn die sonstigen Voraussetzungen zur Erteilung vorliegen.

1.2.3.12 Bestimmung von Fußgängerzonen und die Bewilligung von Ausnahmen für Fußgängerzonen (§ 76 a; § 94 d Z 8 StVO)

Die Gemeinde als Behörde kann nach Maßgabe der Bestimmungen des § 76 a StVO durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauerhaft oder zeitweilig dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Voraussetzung ist hier wiederum, dass dies die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insb des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffung eines Gebäudes oder Gebietes erfordert. Diese Maßnahme ist ein gängiges Mittel, um Bereiche für den Fußgängerverkehr zu reservieren. Dabei muss darauf geachtet werden, dass dem fließenden Verkehr eine leistungsfähige Alternativroute zur Verfügung steht. Die Einrichtung einer ständigen Fußgängerzone sollte auf Basis eines integrierten Verkehrskonzepts oder eines Mobilitätskonzepts durchgeführt werden. Zeitlich beschränkte Fußgängerzonen können in saisonal stark belasteten Fremdenverkehrsorten zu einer Entlastung bzw. Hebung der Verkehrssicherheitssituation in fußläufig erreichbaren Zentren führen. Die Gemeinde hat auch die Ausnahmen von der Fußgängerzonenregelung (Möglichkeit des Befahrens der Fußgängerzone) in zeitlicher und inhaltlicher Weise festzulegen. Sind in der Fußgängerzone Ladetätigkeiten erforderlich, so hat die Behörde in der Verordnung nach Maßgabe der Erfordernisse die Zeiträume zu bestimmen, innerhalb derer eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf (zu den weiteren Ausnahmen vgl. 76 Abs. 2 Zif. 1 bis 4 StVO).

***Tipp**: Die Errichtung einer Fußgängerzone hat meist mit einer Umorganisation der Verkehrsbeziehungen zu tun. Daher wird empfohlen, eine solche Maßnahme durch Verkehrsplaner begleiten bzw. erarbeiten zu lassen. Hierbei werden die Problembereiche aufgezeigt und die notwendigen Maßnahmen vorgeschlagen. Die Behörde kann diese erarbeiteten Grundlagen zur Erlassung einer Fußgängerzone heranziehen und/oder diese von einem verkehrstechnischen Sachverständigen begutachten lassen.*

1.2.3.13 Bestimmung von Wohnstraßen (§ 76 b; § 94 d Z 8 a StVO)

Vor der Bestimmung von Wohnstraßen iS des § 76 b StVO hat die Gemeinde zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Wohnstraße gegeben sind (Erfordernis der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insb des Fußgängerverkehrs, die Entflech-

tung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes).

Dazu gehört nicht nur das Befahren der Wohnstraße in Schrittgeschwindigkeit, sondern auch die für den ruhenden Verkehr notwendigen, ausgewiesenen Parkplätze. Diese müssen für Bewohner und Besucher in ausreichender Zahl vorhanden und als Parkplätze markiert sein. Das Parken ist in Wohnstraßen auf anderen Plätzen nicht zulässig.

In einer Wohnstraße ist der Fahrzeugverkehr grundsätzlich verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr (hier auch etwa gegen die Einbahn ohne besondere Kennzeichnung), das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens. Da Wohnstraßen keine Durchzugsstraßen sein können und nur in Schrittgeschwindigkeit befahren werden dürfen, muss auch die Akzeptanz der Anrainer gegeben sein. Oft werden gerade von den Anrainern die Vorschriften einer Wohnstraße nicht eingehalten, sodass die Notwendigkeit der Regelung in Frage gestellt werden muss. Auch die Anlageverhältnisse sind zu prüfen, denn eine Wohnstraße darf nicht zum schnellen Fahren verführen. Daher sollten auch entsprechende „Rückbauten“ vorgesehen werden. Diese bedürfen aber keiner gesonderten Verordnung. Dabei sind jedoch auch die Bedingungen für einen ordentlichen Winterdienst zu berücksichtigen, wobei diese Straßen in der Hierarchie der Schneeräumung am unteren Rand einzustufen sind, da auf diesen Straßen kein Fahrzeugverkehr (mit den genannten Ausnahmen) erlaubt ist. Dies gilt auch hinsichtlich der Vorrangregeln, denn Fahrzeuge, die aus einer Wohnstraße sich in den fließenden Verkehr einordnen, haben grundsätzlich Nachrang (Fließverkehrsregel). Daher ist meist mit Verordnung einer Wohnstraße automatisch eine Änderung der Vorrangbestimmungen verbunden.

***Tipp**: Um eine Wohnstraße zu errichten wird empfohlen, das Gebiet durch einen verkehrstechnischen Sachverständigen begutachten zu lassen. Zusätzlich sollte die örtliche Exekutive mit einbezogen werden, um Aufschluss über die Akzeptanz einer Wohnstraße im geplanten Gebiet zu erlangen. Da eine Wohnstraße nur in den seltensten Fällen auf einhellige Akzeptanz bei den Anrainern trifft, wird empfohlen, diese zu befragen. Eine weitere effektive Maßnahme könnte auch eine Versammlung der betroffenen Anrainer unter Leitung der Gemeinde sein, bei der alle Vor- und Nachteile einer Wohnstraße erörtert werden. Im Anschluss sollten sich zumindest mehr als 50 % der Anrainer für eine Wohnstraße aussprechen. Eine geringere Zustimmung führt nur dazu, dass die Regelungen einer Wohnstraße von den Anrainern nicht befolgt werden, und dadurch seitens der Behörde die gesamte Wohnstraße in Frage gestellt werden muss, da die Sicherheit der nicht motorisierten Benutzer der Wohnstraße nicht mehr gewährleistet ist.*

1.2.3.14 Bewilligung der Benützung der Straße zu verkehrsfremden Zwecken (§ 82; § 94 d Z 9 StVO)

Die Benützung von Straßen – einschließlich des darüber befindlichen Luftraumes – zu verkehrsfremden Zwecken (Werbung etc) bedarf unbeschadet sonstiger Genehmigungen einer behördlichen Bewilligung gem StVO. Dabei hat die Behörde zu prüfen, ob durch diese Maßnahme die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs wesentlich beeinträchtigt wird bzw ob eine über das gewöhnliche Maß hinausgehende Lärmentwicklung zu erwarten ist. Nur wenn dies zutrifft, kann eine Bewilligung versagt werden. Wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, ist die Bewilligung bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen; die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung weggefallen sind.

Das Gleiche gilt für Tätigkeiten, die geeignet sind, Menschenansammlungen auf der Straße herbeizuführen oder die Aufmerksamkeit der Lenker von Fahrzeugen zu beeinträchtigen. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Benützung der Straße zur Durchführung von Versammlungen und Umzügen nicht der Bewilligungspflicht nach § 82 StVO, sondern der Anzeigepflicht nach § 86 StVO unterliegt. In diesem Zusammenhang sind va auch die Bestimmungen des Versammlungsgesetzes 1953 zu berücksichtigen.

Eine Bewilligung ist auch für das Aufstellen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern ohne Kennzeichentafeln erforderlich. In § 82 Abs 3 und 4 StVO werden die Ausnahmen aufgezählt, für die keine Bewilligung erforderlich ist. Dazu gehören zB gewerbliche Tätigkeiten, die ihrem Wesen nach auf der Straße ausgeübt werden und deren Betriebsanlage genehmigt ist oder auch das Aufstellen oder die Lagerung von Sachen, die für Bau, Erhaltung, Pflege und Reinigung der Straße erforderlich sind.

***Tipp**: Die Beurteilung, ob die Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigt, sollte gegebenenfalls von einem verkehrstechnischen Sachverständigen durchgeführt werden. Hierbei sollte auch der Fußgängerverkehr berücksichtigt werden, da hier die Auswirkungen unter Umständen größer sind, als beim motorisierten Verkehr.*

1.2.3.15 Bewilligung von Werbungen und Ankündigungen (§ 84 Abs 3; § 94 d Z 10 StVO)

§ 84 StVO regelt die Zulässigkeit von Werbungen und Ankündigungen außerhalb des Straßengrundes. Von den in Abs 1 dieser Bestimmung genannten Tatbeständen abgesehen, sind außerhalb von Ortsgebieten Werbungen und Ankündigungen an Straßen innerhalb einer Entfernung von 100m vom Fahrbahnrand verboten (ausg die Nutzung zu Werbezwecken gem § 82 Abs 3 lit f StVO). Die Bewilligung einer Ausnahme von diesem Verbot ist – im Rahmen ihrer Zuständigkeit – Aufgabe der Gemeinde als Straßenpolizeibehörde. Eine Werbung oder Ankündigung ist nur dann zulässig bzw darf nur dann bewilligt werden, wenn das Vorhaben einem vordringlichen Bedürfnis der Straßenbenützer

dient oder für diesen immerhin von erheblichem Interesse ist und vom Vorhaben eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs nicht zu erwarten ist. § 82 Abs 5 StVO letzter Satz betreffend Befristung, Bedingung, Auflagen oder den Widerruf einer solchen Bewilligung gilt sinngemäß. Reparaturwerkstätten, Radiosender die aktuelle Verkehrsinformationen verbreiten und Tankstellen dürfen gemäß gem. § 84 Abs 1 StVO außerhalb von Ortsgebieten nur mittels Hinweiszeichen (§§ 53 Abs 1 Z 4, Z 4 a bzw 6 StVO angekündigt werden.

In den meisten Fällen innerhalb des Ortsgebietes kommen die Vorschriften des § 35 StVO (Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen, vgl Kap 1.3.6.) in Betracht. Auf die entsprechenden landesgesetzlichen Vorschriften die sich ebenfalls mit Werbungen und Ankündigungen auseinander setzen, va in Zusammenhang mit dem Ortsbildschutz, Naturschutz etc, wird hingewiesen.

***Tipp**: Die strengen Regeln des Werbeverbots innerhalb einer Entfernung von 100 m vom Fahrbahnrand im Freiland sollen aus Sicht der Verkehrssicherheit durchgesetzt werden. Nur wenn Fahrzeuglenker nicht abgelenkt werden, kann deren volle Aufmerksamkeit auf das Geschehen im Straßenraum gerichtet sein. Es ist zwar immer schwer nachzuweisen, dass Werbungen und Ankündigungen in kausalen Zusammenhang mit einem Unfall zu bringen sind, jedoch kann dies auch nicht ausgeschlossen werden. Bei Innenwerbungen (zB Werbung eines Betriebes auf dessen Areal) ist darauf zu achten, dass diese im Zusammenhang mit der Umgebung und der Art der Gestaltung (zB Beleuchtung) gegenüber den Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs nicht dominieren. Die Fahrzeuglenker müssen die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs eindeutig erkennen können und dürfen daher von anderen Ereignissen nicht abgelenkt werden.*

1.2.3.16 Anweisung eines Platzes zur Ausübung der Bettelmusik (§ 85 Abs 3; § 94 d Z 11 StVO)

§ 85 StVO regelt die Ausübung von Erwerbstätigkeiten auf öffentlichen Verkehrsflächen. Inhabern einer Lizenz zur Ausübung der Bettelmusik ist auf Antrag oder von Amts wegen von der Gemeinde als Straßenrechtsbehörde in ihrem Wirkungsbereich ein geeigneter Platz zur Ausübung dieser Tätigkeit unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs anzuweisen (§ 85 Abs 3 StVO). Hierbei muss darauf geachtet werden, dass nur solche Plätze freigegeben werden, die bei von Ansammlungen von Personen nicht dazu führen, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs (auch des Fußgängerverkehrs) beeinträchtigt ist.

1.2.3.17 Entgegennahme der Anzeigen von Umzügen (§ 86; § 94 d Z 12 StVO)

Für die Durchführung von Umzügen hat die StVO keine Bewilligungs-, sondern lediglich eine Anzeigepflicht vorgesehen (hier stehen andere Vorschriften – bspw das Versamm-

lungsG 1953 – im Vordergrund). Durch § 86 StVO hat die Gemeinde aber nach Eingang der Anzeige dafür Sorge zu tragen, dass alle Maßnahmen zur Sicherung und Lenkung des Verkehrs bzw. der Anhaltungen im angegeben Bereich durchgeführt werden. Dabei kommt der Exekutive eine zentrale Rolle zu. Die Anzeige hat bei Leichenbegängnissen 24 Stunden, ansonsten drei Tage vorher zu erfolgen.

***Tipp**: Etwaige Umleitungen des Verkehrs bei Prozessionen etc sollten so rechtzeitig angekündigt werden, dass Fahrzeuglenker in der Gemeinde sich gut darauf einstellen können.*

1.2.3.18 Sperre von Straßen für den Wintersport (§ 87 Abs 1; § 94 d Z 13 StVO)

Auf Straßen im Ortsgebiet, auf Bundes-, Landes- und Vorrangstraßen ist die Ausübung von Wintersport verboten, außer eine solche Straße wurde für den Fahrzeugverkehr gesperrt oder ist auf Grund der Witterungsverhältnisse unbenützbar. Wenn es das öffentliche Interesse erfordert und keine erheblichen Interessen am unbehinderten Straßenverkehr entgegenstehen, kann die Behörde durch Verordnung einzelne Straßen von dem Verbot der Ausübung von Wintersport ausnehmen und für den Fahrzeugverkehr sperren. Eine derartige Verordnung ist durch Anschlag an der Amtstafel der Behörde kundzumachen.

***Tipp**: Die Absicherungsmaßnahmen, die notwendig sind, um eine Straße für den Wintersport zu sperren, sollten durch Beiziehung eines verkehrstechnischen Sachverständigen durchgeführt werden, sofern eine solche Straße aus Sicht des fließenden Verkehrs leicht zu erreichen ist. Auch sollten die Maßnahmen unter Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs beurteilt werden, um Probleme des fließenden Verkehrs auf Grund von parkenden Fahrzeugen zu vermeiden.*

1.2.3.19 Erlassung von Verordnungen betreffend Spielen auf Straßen sowie Rollschuhfahren auf Fahrbahnen (§ 88 Abs 1; § 94 d Z 14 StVO)

Auf der Fahrbahn (ausg Wohnstraßen) ist Spielen jeder Art verboten. Wenn es das öffentliche Interesse erfordert und keine erheblichen Interessen am unbehinderten Straßenverkehr entgegenstehen, kann die Behörde durch Verordnung einzelne Fahrbahnen oder Fahrbahnabschnitte entweder dauernd oder für bestimmte Zeiten von diesem Verbot ausnehmen und für den übrigen Verkehr sperren. Eine solche Fahrbahn darf jedoch mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug und ähnlichen Bewegungsmitteln nur befahren werden, wenn sie keine oder nur eine geringe Neigung aufweist. Weiters kann die Gemeinde als Straßenpolizeibehörde durch Verordnung auf einzelnen Fahrbahnen oder Fahrbahnabschnitten entweder dauernd oder für bestimmte Zeiten das Fahren mit Rollschuhen zulassen. Eine solche Verordnung ist durch Anschlag an der Amtstafel der Behörde kundzumachen.

Durch diese Bestimmung ist es möglich, eine Straße oder einen Teil einer Straße für eine bestimmte Zeit oder auf Dauer für den übrigen Verkehr zu sperren. Diese Maßnahme wird zumeist für Veranstaltungen (Spielfest etc) herangezogen. Die Behörde hat dabei zu prüfen, ob für den notwendigen Fahrzeugverkehr hinreichend Vorsorge getroffen ist und die Maßnahme mit den Verkehrsbedürfnissen der Wohnbevölkerung vereinbar ist.

***Tipp**: Die Gemeinde als Straßenpolizeibehörde hat abzuklären, ob für den notwendigen Fahrzeugverkehr ausreichend Vorsorge getroffen wurde und ob die Errichtung einer Spielstraße der Wohnbevölkerung zumutbar ist. Das Befahren mit Rollschuhen unterliegt ähnlichen Kriterien und sollte auf Grund der Verkehrssicherheitssituation von einem verkehrstechnischen Sachverständigen beurteilt werden.*

1.2.3.20 Entfernung von Hindernissen (§ 89 a; § 94 d Z 15 StVO)

89 a StVO regelt die Entfernung von Hindernissen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr. Abs 1 erwähnt Steine und andere Gegenstände, die das Abrollen von Fahrzeugen verhindern sollen und Fahrzeuge, die wegen einer Betriebsstörung die Fahrt nicht fortsetzen können. Wird durch einen Gegenstand auf der Straße, insb durch ein stehendes Fahrzeug, durch Schutt, Baumaterial, Hausrat udgl, der Verkehr beeinträchtigt (vgl unten), so hat die Behörde die Entfernung des Gegenstands ohne weiteres Verfahren zu veranlassen. Die Entfernung ist ferner ohne weiteres Verfahren zu veranlassen bei einem Gegenstand, bei dem zu vermuten ist, dass sich der Inhaber dieses Gegenstands entledigen wollte, sowie bei einem ohne Kennzeichentafeln abgestellten Kraftfahrzeug oder Anhänger und bei einem Gegenstand (Fahrzeug, Container udgl), der im Bereich eines Halte- und Parkverbots abgestellt ist, das aus Gründen der Sicherheit erlassen worden und durch das Vorschriftszeichen nach § 52 Z 13 b StVO mit einer Zusatztafel „Abschleppzone“ (§ 54 Abs 5 lit j StVO) kundgemacht ist.

Unter welchen Voraussetzungen eine Verkehrsbeeinträchtigung im diesem Sinne gegeben ist, wird im Abs 2 demonstrativ (also nicht in einer vollständigen Aufzählung) angeführt. ein Beeinträchtigung liegt auch vor, wenn Fußgänger, insb auch Personen mit Kinderwagen oder Behinderte mit Rollstuhl, an der Benützung eines Gehsteigs, eines Gehwegs oder eines Geh- und Radwegs gehindert sind. Im Falle der Unaufschiebbarkeit sind die Organe der Straßenaufsicht, des Straßenerhalters, der Feuerwehr oder eines Kraftfahrlinien- oder Eisenbahnunternehmens berechtigt, unter den im § 89 a Abs 2 StVO genannten Voraussetzungen die dort bezeichneten Gegenstände zu entfernen oder entfernen zu lassen. Dies gilt insb auch bei Vorliegen der Voraussetzungen für unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen nach § 44 b Abs 1 StVO. Zum näheren Verfahren betreffend Verständigung, Eigentumsübergang an den Gegenständen, Kostentragung etc vgl § 89 a Abs 4 bis 7 StVO. Durch die Bestimmungen der Abs 2 bis 7 werden Rechtsvorschriften über gefundene oder vom Eigentümer preisgegebene Sachen nicht berührt.

***Tipp**: Am besten sollte vorgesorgt werden, dass diese Situationen gar nicht erst entstehen. Meist können durch einfache straßenpolizeiliche Maßnahmen Entschärfungen hergestellt werden, aber auch bauliche Maßnahmen helfen oft Situationen präventiv besser zu entschärfen. Das Entfernen von Hindernissen ist oft nur kurzfristig eine Lösung. Bei Wiederholung sollte der Ursache auf den Grund gegangen werden.*

1.2.3.21 Tariffestsetzung für die Entfernung und Aufbewahrung von Hindernissen (§ 89 a Abs 7 a; § 94 d Z 15 a StVO)

Mit der kompetenzrechtlichen Zuordnung der Entfernung von Hindernissen auf den von der Gemeinde verwalteten Verkehrsflächen wird als Aufgabe des eigenen Wirkungsbereichs gem Z 15 auch die Tariffestsetzung gem. § 89 a Abs 7 a StVO dem eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zugewiesen. Die Festlegung des Tarifs erfolgt in Form einer entsprechenden Verordnung, die ortsüblich kundzumachen ist. Die Festsetzung des Tarifs ist derart vorzunehmen, dass die notwendigen, der Gemeinde als Behörde aus der Entfernung und Aufbewahrung der Gegenstände tatsächlich erwachsenden durchschnittlichen Kosten (ua die Einsatzkosten Transportfahrzeuge, Entlohnung des für die Entfernung eingesetzten Personals, Amortisation der Geräte), gedeckt sind. Näheres dazu wird in § 89 a Abs 7 a StVO festgelegt.

***Tipp**: Überprüfen Sie regelmäßig die wirtschaftliche Angemessenheit und Richtigkeit der aktuell gültigen Tarife bzw. der den Baubeträgen zugrunde liegenden Kostenfaktoren und passen Sie gegebenenfalls die Verordnung an.*

1.2.3.22 Bewilligung von Arbeiten einschließlich der Erlassung der durch diese Arbeiten erforderlichen Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen (§ 90; § 94 d Z 16 StVO)

Arbeiten auf oder neben der Straße sind behördlich bewilligungspflichtig, wenn dadurch der Straßenverkehr beeinträchtigt wird. Die Aufgaben des § 90 StVO (va in Zusammenhang mit Bauvorhaben) gehören zu den zentralen Kompetenzen, die die Gemeinden im Rahmen ihrer straßenpolizeilichen Aufgaben wahrzunehmen haben. Die Bewilligung ist auf Antrag des Bauführers zu erteilen, wenn die Beeinträchtigung nicht wesentlich ist oder wenn es möglich ist, für die Aufrechterhaltung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in anderer Weise zu sorgen. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf verkehrsfremde Tätigkeiten, für die gemäß § 82 StVO eine Bewilligung erforderlich ist, sowie für Arbeiten an Mautanlagen und zur Erhaltung, Pflege und Reinigung der Straßen, für Vermessungsarbeiten und für nur kurzfristige dringende Reparaturen an öffentlichen Einrichtungen.

Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, sind solche Arbeiten durch das Gefahrenzeichen „Baustelle“ anzuzeigen. Für Personen, die mit Vermessungsarbeiten oder den dringenden Reparaturen an öffentlichen Einrichtungen beschäftigt sind, gelten die Bestimmungen über die Schutzausrüstung (§ 98 Abs 2 StVO) sinngemäß.

Die Bewilligung ist unter Berücksichtigung der Art und des Umfangs der Bauführung und der Verkehrsbedeutung der Straße zur Wahrung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bedingt, befristet oder mit Auflagen (zB Absperrung mit rot-weiß gestreiften Schranken) zu erteilen. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Anlass von Arbeiten auf oder neben der Straße dürfen nur von der zuständigen Behörde und nur im unbedingt notwendigen Ausmaß (zeitlich, örtlich und die ziffernmäßige Höhe betreffend!) und nur für die unbedingt notwendige Strecke angeordnet werden; insb sind die entsprechenden Verkehrszeichen nach Beendigung der Bauarbeiten zu entfernen.

***Tipp**: In vielen Fällen wird es ratsam sein, dass im Ermittlungsverfahren eine mündliche Verhandlung unter Beiziehung eines verkehrstechnischen Sachverständigen stattfindet, bei der alle Vorhaben im Zuge des Baues dargelegt werden. Dabei soll die Behörde auf detaillierte Ausführungen durch das bauausführende Unternehmen bzw. den verantwortlichen Planern bestehen. Auch sollten die Abschnitte und Maßnahmen in Planform vorliegen um spätere Diskussionen auszuräumen. Je besser ein Bauvorhaben hinsichtlich der straßenpolizeilichen Maßnahmen vorbereitet ist, desto weniger Probleme entstehen während der Bauzeit. Zu berücksichtigen sind auch die Verkehrsbelastungen der einzelnen Straßenzüge und die damit verbunden notwendigen Ausweichrouten.*

1.2.3.23 Straßenverunreinigungen (§ 92 Abs 3; § 94 d Z 17 StVO)

Da Verunreinigungen auf der Straße die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen, ist auch die Gemeinde als Straßenpolizeibehörde angehalten, wenn sie von diesem Umstand erfährt, im Sinne der Verkehrssicherheit tätig zu werden. Dabei hat die Behörde umgehend den Verursacher aufzufordern, den ordnungsgemäßen Zustand der Straße wiederherzustellen oder die dafür anfallenden Kosten zu tragen. Die Verunreinigungen beziehen sich auf feste und flüssige Stoffe. Auch die Verunreinigungen von Gehsteigen und Gehwegen sowie Fußgängerzonen und Wohnstraßen durch Hunde sind von den Besitzern oder Verwahrern dieser Tiere zu entfernen.

***Tipp**: Die Behörde sollte bis zur Reinigung der Straße die Fahrzeuglenker darauf aufmerksam machen, dass es in diesem Bereich auf Grund von Verunreinigungen der Straße zu gefährlichen Situationen kommen kann. Die Warnung kann durch die Exekutive ausgeführt werden und das Aufstellen von Gefahrenzeichen oder das Anordnen einer Geschwindigkeitsreduktion beinhalten.*

1.2.3.24 Anrainerpflichten (§ 93 Abs 4 und 6; § 94 d Z 18 StVO)

§ 93 StVO regelt die Verpflichtungen von Straßenanrainern (mit bestimmten Ausnahmen für Eigentümer von unverbauten, land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken) im Ortsgebiet. Die StVO sieht in diesem Bereich insb vor, dass Anrainer den vor ihrer Liegenschaft befindlichen Schnee bzw. Verschmutzungen zu entfernen haben (einschl Streupflicht). Auch Schneewechten und Eisbildungen von Dächern sind zu entfernen. Auch die Gemeinde als Straßenpolizeibehörde hat hier mehrere Aufgaben.

Nach Maßgabe des Erfordernisses des Fußgängerverkehrs sowie der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des übrigen Verkehrs hat die Behörde (sofern im Einzelfall unter den gleichen Voraussetzungen auf Antrag des nach Abs 1 oder 5 Verpflichteten nicht die Erlassung eines Bescheids in Betracht kommt) durch Verordnung

- die grundsätzlich durch das Gesetz bestimmten Zeiten (6 bis 22 Uhr), in denen die dort genannten Verkehrsflächen von Schnee oder Verunreinigungen gesäubert oder bestreut sein müssen, einzuschränken;
- die Säuberung und Streuung auf bestimmte Straßenteile, insb auf eine bestimmte Breite des Gehsteigs (Gehwegs) oder der Straße einzuschränken;
- zu bestimmen, dass auf gewissen Straßen oder Straßenteilen nicht alle in Abs 1 genannten Verrichtungen vorgenommen werden müssen;
- die Vorsichtsmaßregeln näher zu bestimmen, unter denen die in Abs 1 und 2 bezeichneten Verrichtungen durchzuführen sind.

Grundsätzlich ist der geräumte Schnee abzutransportieren oder auf eigenem Grund und Boden zu lagern; eine Verbringung von Schnee auf die Fahrbahn ist nur mit behördlicher Bewilligung der Gemeinde eingeschränkt zulässig. Das Ablagern von Schnee aus Häusern oder Grundstücken auf der Straße ist durch die Gemeinde bewilligungspflichtig. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn das Vorhaben die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt.

***Tipp**: Die Fußgängeranzahl und die Anlageverhältnisse im betroffenen Bereich sind – gegebenenfalls unter Beiziehung eines verkehrstechnischen Sachverständigen – eingehend zu beurteilen, wenn eine von Abs 1 bis 2 abweichende Regelung getroffen werden soll; nicht zuletzt um mögliche Haftungen der Behörde für unzureichende Festlegungen zu vermeiden.*

1.2.3.25 Festlegung von Fiaker- und Taxistandplätzen (§ 96 Abs 4; § 94 d Z 19 StVO)

Die Errichtung von Standplätzen für Fahrzeuge des Taxi-Gewerbes sollte so gestaltet werden, dass diese leicht erreicht werden können und funktional sind. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Standplätze verkehrssicher zu erreichen sind und den fließenden Verkehr nicht beeinträchtigen. Die Standplätze sind durch die Vorschriftszeichen nach § 52 Z 13 a bzw. 13 b StVO mit den entsprechenden Zusatztafeln, zB mit der Aufschrift „AUSGENOMMEN . . . TAXI“, zu oder mit Hinweiszeichen gem § 53 Z 6 c kennzeichnen.

Die Vorschriften des § 96 Abs 4 StVO gelten sinngemäß auch für die Standplätze des mit Pferden betriebenen Platzfuhrwerks-Gewerbes mit der Maßgabe, dass an Stelle des Ausdruckes „TAXI“ der Ausdruck „FIAKER“ zu verwenden ist.

In Fremdenverkehrsorten kann es dazu kommen, dass dem Wunsch der Taxibetreiber nach weiteren Taxistandplätzen auf Grund der beschränkten Platzangebote nicht nachgekommen werden kann. Es nicht zulässig, dass ein Taxistandplatz allein nach wirtschaftlichen Überlegungen eingerichtet wird. Die Verkehrssicherheit spielt dabei eine maßgebliche Rolle.

***Tipp**: Bei der Errichtung eines Taxistandplatzes bzw. Standplätzen des mit Pferden betriebenen Platzfuhrwerks sollte die Erreichbarkeit in Verbindung mit der Verkehrssicherheitssituation beurteilt werden. Dabei sollte sich die Behörde eines verkehrstechnischen Sachverständigen bedienen, der die Anlage des Taxistandplatzes und die damit verbunden straßenpolizeilichen Maßnahmen beurteilen kann.*

1.2.3.26 Sicherung des Schulwegs (§§ 29 a und 97 a; § 94 d Z 20 StVO)

Die Gewährleistung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr ist ein besonderes Anliegen. Entsprechend den Regelungen der Schülerlotsen im Rahmen der Sicherung des Schulwegs wurde die Zuständigkeit der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich zur Sicherung des Schulwegs auch auf § 29 a bzw § 97 a StVO erstreckt, soweit es sich nicht um Bundesschnellstraßen oder Landesstraßen handelt. Für diese Straßen bleibt die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Die Gemeinde kann in ihrem Wirkungsbereich geeignete Personen mit der Regelung des Verkehrs im Bereich von Kindergärten und Schulen auf Antrag (des Kindergartens oder der Schule) oder von Amts wegen (nach Anhörung dieser Einrichtungen) beauftragen. Dabei ist von größter Bedeutung, dass die Behörde mit den zuständigen Exekutivorganen zusammenarbeitet. Gleichzeitig ist auch die Ausrüstung (Signalstab, Schutzausrüstung) gemäß StVO bzw der dazu ergangenen Verordnungen für die Personen, die sich für die Schulwegsicherung bereitstellen, sicherzustellen.

***Tipp**: Da in den meisten Fällen besorgte Eltern für die zusätzliche Schulwegsicherung bei den Gemeinden vorsprechen, ist es auch legitim zu prüfen, ob nicht Teile dieser Personengruppe für die Tätigkeiten im Bereich der Schulwegsicherung eingesetzt werden können. Hierbei ist eine Zusammenarbeit mit den Schulen, Kindergärten und den Elternvereinen zweckmäßig. Meist hält sich die Begeisterung der Eltern in Grenzen, wenn sie um eine Mitwirkung in der Schulwegsicherung gebeten werden. Es sollte jedoch seitens der Gemeinde versucht werden, betroffene Personen zur Mitarbeit zu gewinnen. Nur bei einer ausreichenden Anzahl an geschulten Personen kann ein „Ganzjahresbetrieb“ der Schulwegsicherung gewährleistet werden.*

1.3 Fehler im Ermittlungsverfahren vermeiden

Von Ahmed Noor

Das Ermittlungsverfahren stellt im Behördenalltag eine zentrale Rolle dar. Die Abwägungen von Argumenten pro und contra einer Maßnahme, Darstellung von Sachverhalten, objektiv beurteilten Situationen, Hörung der Parteien und der Interessensvertretern soll der Behörde helfen, zu einem gemäß den geltenden Gesetzen zielführenden Ergebnis zu gelangen. Daraus ergibt sich, dass das Ermittlungsverfahren die maßgeblichen Sachverhalte feststellt und den Parteien die Möglichkeit eröffnet, ihre Rechte und rechtlichen Interessen geltend zu machen.

Dabei kann sich die Behörde auch Sachverständiger zur Beurteilung von Fachfragen bedienen. Eine Behörde darf Fachfragen – etwas umständlich ausgedrückt – auch ohne einen Sachverständigen beurteilen, wenn sie sicherstellen kann, dass ihr Kenntnisse und Erfahrungen zu Eigen sind, die für eine selbstständige fachliche Beurteilung von Fragen eines außerhalb des engeren Berufskreises liegenden Wissensgebiets vorausgesetzt werden müssen (VwGH 2. 12. 1965, Slg 3906 A). Daraus ergibt sich, dass für die Beurteilung von verkehrstechnischen Situationen gemäß der StVO mehr als „Führerscheinwissen“ vorhanden sein sollte. Dabei sind auch die Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrstypen (Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr etc) im lokalen und regionalen Zusammenhang zu beurteilen. Jedoch ist immer nachzuweisen, dass die Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs erhalten oder nur vernachlässigbar beeinträchtigt wird.

In vielen Fällen wird es daher notwendig sein, dass sich eine Gemeinde eines Sachverständigen bedient. Dabei muss die Gemeinde auch die Schlüssigkeit eines Gutachtens prüfen. Sollten Zweifel hinsichtlich der getätigten Aussagen des Sachverständigen bestehen, bedarf es ergänzender oder sogar neuer gutachterlicher Äußerungen.

Als eine zielführende Maßnahme sei auch die Abhaltung einer mündlichen Verhandlung erwähnt. Diese sollte unter Beiziehung aller bekannten Beteiligten, Interessenvertretungen der betroffenen Berufsgruppen (zB Kammern) sowie eventuell auch von Vertretern der Verkehrsteilnehmergruppen und erforderlichen Sachverständigen abgehalten werden. Dabei kann auch ein Lokalaugenschein durchgeführt werden, um sich ein Bild vor Ort zu machen. Die meisten Fehler basieren auf der Tatsache, dass die Behörde nicht einwandfrei nachprüft, ob die zu treffende Maßnahme im Einklang mit den einschlägigen Gesetzen, Normen und Richtlinien übereinstimmt. Ein weiteren Fehler ist immer wieder darin zu erkennen, dass nicht alle bekannten Beteiligten zugezogen werden bzw. andere verfahrensrechtliche Vorschriften nicht ausreichend berücksichtigt worden sind.

1.4 Verwaltung von Verkehrzeichen mit EDV-technischer Unterstützung

§ 96 Abs 2 StVO bestimmt, dass die jeweils zuständige Behörde (va Bezirksverwaltungsbehörde, Gemeinde zB bei der Erlassung von Verordnungen gem § 94 d Z 4 StVO) alle zwei Jahre unter Beiziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Einrichtungen

zur Regelung und Sicherung des Verkehrs daraufhin zu überprüfen hat, ob sie noch erforderlich sind. Nicht mehr erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen. Die Frist für die nächste Überprüfung beginnt mit der Kundmachung bzw der Überprüfung des Verkehrszeichens zu laufen.

Bei einer konsequenten Durchführung der anfallenden Überprüfung der zwei Jahre „alten“ Verkehrszeichen sind nur wenige solcher Überprüfungen pro Monat durch zuführen. Dabei ist nicht nur der Zustand des Verkehrzeichens zu überprüfen, sondern auch die Notwendigkeit zugrunde liegenden Anordnungen im Gesamten neuerlich zu hinterfragen. Dabei stellt sich immer wieder heraus, dass sich die Voraussetzungen geändert haben und die eine oder andere Maßnahme sich erübrigt hat.

Auf Grund der personellen Engpässe einerseits und den immer mehr auftretenden Einsprüchen in Verwaltungsstrafverfahren im Bereich der StVO andererseits, sollte überlegt werden ob nicht eine EDV gestützte Verwaltung der Verkehrszeichen samt Verordnungen und Bewilligungen eine effiziente Alternative zur reinen „Verkehrszeichenbeschau“ darstellt. Eine Kombination mit einer GIS-Softwarelösung stellt nicht nur eine tabellarische Auflistung aller verwalteten Objekte dar, sondern erlaubt auch die grafische Darstellung der vorhandenen Verkehrszeichen im Bereich einer Gemeinde. Es ist auch vorstellbar, dass Bodenmarkierungen, Absturzsicherungen, Hinweiszeichen etc. mitverwaltet werden, um einen Gesamteindruck der im Straßenraum befindlichen Verkehrsleiteinrichtungen zu erlangen.

1.5 Grundregeln des Kundmachungsverfahrens

Von Peter Reifberger

1.5.1 Straßenpolizeiliche Hinweise

Straßenpolizeiliche Hinweise weisen die Verkehrsteilnehmer auf Gefahren (Gefahrenzeichen, § 50 StVO) oder auf sonstige verkehrswichtige Umstände hin (Hinweiszeichen, § 53 StVO). Sie enthalten in der Regel keine Gebote, Verbote oder sonstige Verkehrsbeschränkungen, welche nicht schon sowieso auf Grund der sonstigen straßenpolizeilichen Vorschriften einzuhalten sind. Unabhängig davon bestimmt die Straßenverkehrsordnung 1960 einige Hinweiszeichen als Kundmachungsmittel für Verordnungen. Von diesen Ausnahmen abgesehen werden Gefahren- und Hinweiszeichen vom Straßenerhalter selbstständig (§ 98 Abs 3 StVO) oder im Auftrag der Behörde angebracht. Auf Gemeindestraßen und öffentlichen Privat- oder Interessentenstraßen ist hiefür die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich zuständig (§ 94 d Z 5 StVO).

Gefahrenzeichen sind gemäß § 49 StVO 150 bis 250 m vor der Gefahrenstelle anzubringen (auf Autobahnen 250 bis 400 m vorher). Wenn es der Verkehrssicherheit besser entspricht, ist eine andere Entfernung zu wählen und auf Freilandstraßen auf einer Zusatztafel anzugeben. Die Länge von Gefahrenstellen, welche sich über einen längeren Straßenabschnitt erstrecken, ist auf einer Zusatztafel anzugeben und das Gefahrenzeichen erforderlichenfalls zu wiederholen.

Für einige Gefahrenzeichen gibt es Ausnahmen von diesen Bestimmungen. So sind die Gefahrenzeichen „Gefährliche Kurven“ direkt vor der Kurve anzubringen. Bei mehreren Kurven, die untereinander nicht mehr als 240 m entfernt sind, genügt die Anbringung eines Gefahrenzeichens mit Angabe der Länge der kurvenreichen Strecke auf einer Zusatztafel. „Baken“ (§ 50 Z 6 c StVO) sind 240 m, 160 m und 80 m vor dem Bahnübergang anzubringen, das Andreaskreuz (§ 50 Z 6 d StVO) 3 m tunlichst vor der nächstgelegenen Schiene.

***Tipp**: Die Gefahrenzeichen lassen sich sehr gut mit Vorschriftszeichen kombinieren. Oft wird erst dadurch dem Straßenbenützer der Sinn einer Vorschrift erkennbar gemacht und damit auch die Einhaltungsquote verbessert (zB bei Geschwindigkeitsbeschränkungen).*

Gefahrenzeichen verpflichten die Verkehrsteilnehmer zu erhöhter Reaktionsbereitschaft und wirken sich auf die passende Geschwindigkeit aus. Sowohl Straßenerhalter als auch Behörde sind verpflichtet, Gefahrenzeichen anzubringen, wenn die Gefahr nur schwer oder zumindest nicht einfach erkannt werden kann. Eine Nichtbeachtung der angeführten Vorschriften kann Amtshaftungsansprüche gegen die Behörde sowie zivilrechtliche Ansprüche gegen den Straßenerhalter nach sich ziehen. Zu denken ist hier etwa an die fehlende Kennzeichnung einer Bodenschwelle, deren Rampenwinkel nicht auf die geltenden Höchstgeschwindigkeit abgestimmt ist.

1.5.2 Kundmachung von straßenpolizeilichen Verordnungen

Straßenpolizeiliche Verordnungen sind – wie andere Verordnungen auch – erst mit ihrer Kundmachung verbindlich. Mit straßenpolizeilichen Verordnungen werden Gebote, Verbote oder sonstige Beschränkungen für die Verkehrsteilnehmer erlassen. Von straßenpolizeilichen Verordnungen strikt zu unterscheiden sind straßenpolizeiliche Hinweise des Straßenerhalters sowie diesbezügliche Verfügungen der Straßenpolizeibehörde (Gefahrenzeichen und die meisten Hinweiszeichen). Die Straßenverkehrsordnung 1960 sieht verschiedene Arten der Kundmachung vor.

1.5.3 Kundmachung durch Vorschriftszeichen

Alle Verordnungen gemäß § 43 StVO, welche sich durch Vorschriftszeichen ausdrücken lassen, sind durch diese kundzumachen. Lässt sich also der Inhalt solcher Verordnungen durch die in § 52 StVO vorgesehenen Verbots- oder Beschränkungszeichen, Gebotszeichen und Vorrangzeichen ausdrücken, dann muss die Verordnung auch derart kundgemacht werden (§ 44 StVO). Als Alternative bzw als Ergänzung sind Bodenmarkierungen möglich (siehe unten Kap 1.5.6).

1.5.4 Ort der Anbringung

Die Vorschriftszeichen sind direkt vor der Stelle, für die oder ab der sie gelten, anzubringen (§ 51 StVO). Gilt die Vorschrift nicht nur an einer Stelle, sondern für eine Strecke, so

ist am Ende der Strecke das gleiche Zeichen mit der Zusatztafel „ENDE“ anzubringen, sofern für diesen Zweck nicht besondere Vorschriftszeichen vorgesehen sind (zB Ende einer Zonenbeschränkung oder Ende von Überholverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, ist das Vorschriftszeichen innerhalb der Strecke zu wiederholen. Bei Überholverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen für eine Strecke von mehr als 1 km ist die Länge der Strecke mit einer Zusatztafel anzugeben, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert.

Die Vorschriftszeichen „Einbiegen verboten“ und „Umkehren verboten“ sind in angemessenem Abstand von der betreffenden Kreuzung, die Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ und „Halt“ sind im Ortsgebiet höchstens 10 m und auf Freilandstraßen höchstens 20 m vor der Kreuzung anzubringen.

Grundsätzlich gilt die Kundmachung einer Verordnung durch Vorschriftszeichen nur für jene Straße, an der das Straßenverkehrszeichen aufgestellt ist. Soll die Verordnung also auch für Querstraßen usw gelten, ist dort die Kundmachung zu wiederholen. Mündet eine andere Straße ein, so kann die Kundmachung auf der Straße selbst oder schon vor der Einfahrt in die betreffende Straße (mit entsprechender Zusatztafel mit Pfeilen) erfolgen, in letztem Fall jedoch im Ortsgebiet höchstens 20 m und auf Freilandstraßen höchstens 50 m vor der Kreuzung. Für Zonen- und Kurzparkzonenbeschränkungen gilt dies nicht, hier genügt die Anbringung an den (für die jeweilige betroffene Fahrzeugkategorie zulässigen) Ein- und Ausfahrten der Zone.

***Tipp**: Geschwindigkeitsbeschränkungen können zu einer Zone zusammengefasst werden, wenn dies sachlich gerechtfertigt ist. Die Kundmachung ist wesentlich einfacher und kostengünstiger.*

1.5.4.1 Höhen- und Seitenabstände

Alle Straßenverkehrszeichen sind in der Regel an der rechten Straßenseite anzubringen (§ 48 Abs 2 StVO). Sie können auch oberhalb der Fahrbahn angebracht werden, dann jedoch in einem Abstand zur Fahrbahn zwischen 4,50 und 5,50 m. In begründeten Ausnahmefällen ist eine Überschreitung dieses Wertes zulässig. Eine zusätzliche Anbringung ist zulässig. Abweichend davon ist bei einzelnen Straßenverkehrszeichen durch die StVO auch die zusätzliche Anbringung auf der linken Straßenseite vorgeschrieben (zB „Überholen verboten“, „Ende des Überholverbotes“, „Baken“).

Bei seitlicher Anbringung muss der Abstand Unterkante Verkehrsschild und Boden zwischen 60 cm und 2,50 m betragen (§ 48 Abs 5 StVO). Gemeint ist die Unterkante des untersten Schildes, dh bei Zusatztafeln gilt die Unterkante der Zusatztafel. Liegt diese unter 60 cm oder über 2,50 m ist die Verordnung nicht ordentlich kundgemacht. In begründeten Ausnahmefällen darf aber der Wert von 2,50 m überschritten werden. Die Richtlinien für den Verkehrs- und Straßenbau (RVS) sehen als Idealwerte bei einem

Steher 1,5 m, bei zwei Stehern oder Rohrrahmen 1,0 m sowie bei Baken 0,6 m vor. Bei der Anbringung von Verkehrszeichen ist auch der Verkehr von Fußgängern auf dem Gehsteig oder von Radfahrern oder Rollschuhfahrern auf Radfahranlagen zu beachten,

Der Abstand zwischen straßenseitiger Außenkante Verkehrsschild und Fahrbahn muss im Ortsgebiet zwischen 30 cm und 2,00 m und im Freiland zwischen 1,00 m und 2,50 m betragen. Es gilt also nicht der Gehsteig oder das Bankett, sondern der Abstand zur Fahrbahn. Die Werte dürfen nicht über- oder unterschritten werden. Die RVS sehen als Idealwerte im Ortsgebiet möglichst 60 cm vor.

Zu beachten ist, dass ausdrücklich die Straßenseite und nicht der Fahrbahnrand für die Anbringung vorgesehen ist. Auch Gehsteig und Straßenbankett sind Teile der Straße.

***Tipp**: Wenn die 30 cm Mindestabstand im Ortsgebiet nicht eingehalten werden können (zB Haus, Mauer), ist kurzfristig Abhilfe durch Verschwenkung der Randlinie möglich, bis zB eine Grüninsel angelegt werden kann.*

1.5.4.2 Gemeinsame Anbringung mehrerer Straßenverkehrszeichen

An einer Anbringungseinrichtung (Steher, Rohrrahmen, Träger usw) dürfen nicht mehr als 2 Straßenverkehrszeichen angebracht werden (§ 48 Abs 4 StVO). Ansonsten ist die Kundmachung nicht ordnungsgemäß.

Folgende Ausnahmen sind jedoch vorgesehen (zulässige Kombinationen mit):

- Hinweiszeichen „Wegweiser“
- Straßenverkehrszeichen, deren Inhalt miteinander im Zusammenhang steht, zB Zusatztafel zu einem Vorschriftszeichen
- Vorschriftszeichen „Kurzparkzone“ bzw „Ende der Kurzparkzone“
- Kundmachung von Vorschriftszeichen an der Ortstafel

1.5.4.3 Anbringung von Straßenverkehrszeichen gemeinsam mit Tafeln, die nicht der StVO entsprechen

An einer Anbringungseinrichtung dürfen an sich nur Straßenverkehrszeichen angebracht sein. Die frühere Rechtslage, wonach das Vorhandensein einer nicht der StVO entsprechenden Beschilderung zur Ungültigkeit aller auf dem gleichen Anbringungsvorrichtung montierten Verordnungen geführt hatte, wurde aber durch die 21. StVO Novelle korrigiert. Allenfalls kann die Beseitigung bzw die Pflicht zur Kostentragung aufgetragen werden (§ 31 Abs 3 StVO).

1.5.5 Kundmachung durch Hinweiszeichen

Einige wenige Hinweiszeichen weisen nicht nur auf verkehrswichtige Umstände hin, sondern bringen auch Gebote, Verbote oder sonstige Beschränkungen zum Ausdruck.

Solche Hinweiszeichen müssen also verordnet sein und diesbezügliche Verordnungen dürfen nur mit diesen Hinweiszeichen kundgemacht werden. Die in § 44 StVO angeführten diesbezüglichen Hinweiszeichen („Einbahnstraße“, „Ortstafel“, „Ortsende“, Fahrstreifen für Omnibusse usw) berühren die Gemeinden nur, wenn sie Statutarstädte sind oder wenn eine Delegierung erfolgt ist (übertragener Wirkungsbereich). Unter den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen jedoch die Hinweiszeichen: „Fußgängerzone“ und „Wohnstraße“, die gemäß § 76 a bzw § 76 b StVO zu verordnen sind.

1.5.6 Kundmachung durch Bodenmarkierungen

Zur Sicherung, Leitung und Ordnung des fließenden und des ruhenden Verkehrs können auf der Straße Bodenmarkierungen angebracht werden. Bodenmarkierungen sind – in den in der StVO vorgesehenen Fällen – Kundmachungsmittel von straßenpolizeilichen Verordnungen, wenn mit ihnen bestimmte Gebote und Verbote ausgedrückt werden sollen. Beispiele sind Sperrlinien, Haltelinien vor Kreuzungen oder Richtungspfeile.

1.5.7 Kundmachung durch Vorschriftszeichen an der Ortstafel

Verordnungen, die sich durch ein Vorschriftszeichen ausdrücken lassen und für ein ganzes Ortsgebiet oder für Straßen mit bestimmten Merkmalen innerhalb eines Ortsgebiets gelten (zB Vorrangstraßen oder ausgenommen Vorrangstraßen), sind mit dem entsprechenden Vorschriftszeichen und der allenfalls erforderlichen Zusatztafel in unmittelbarer Verbindung mit der Ortstafel kundzumachen (§ 44 Abs 4 StVO). Die Verordnung ist zusätzlich ortsüblich zu verlautbaren (zB Bürgerinfo). Im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde kommen hiefür etliche Vorschriftszeichen in Betracht, insb jedoch Hupverbote (§ 43 StVO) sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen (§ 20 Abs 2 a StVO). Am Hinweiszeichen „Ortsende“ ist das Ende der Verordnung kundzumachen.

1.5.8 Kundmachung durch Anschlag auf der Amtstafel

Lassen sich von Gemeinden nach §§ 43, 87 und 88 StVO erlassene Verordnungen durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nicht ausdrücken, hat die Kundmachung gemäß § 44 Abs 3, §§ 87 und 88 StVO durch Anschlag auf der Amtstafel zu erfolgen. Der Inhalt der Verordnung ist zusätzlich ortsüblich zu verlautbaren (zB Bürgerinfo). Auf dem Anschlag ist der Tag der Kundmachung zu vermerken („auf der Amtstafel von – bis“). Die Verordnung tritt am Tag nach dem Anschlag in Kraft, sofern in der Verordnung kein späterer Zeitpunkt bestimmt ist. Im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen darunter zB die Kundmachung von Verordnungen

- von Bewohner- und Arbeitnehmerparkzonen (§ 43 Abs 2 a StVO);
- eines Benützungsverbots für Radfahranlagen durch Rollschuhfahrer (§ 43 StVO);
- der Erlaubnis des Wintersports auf Straßen (§ 87 Abs 1 StVO);
- der Erlaubnis des Spielens auf Straßen (§ 88 Abs 1 StVO);
- der Erlaubnis des Rollschuhfahrens auf Fahrbahnen (§ 88 Abs 1 StVO).

1.5.9 Sonstiges zur Kundmachung von straßenpolizeilichen Verordnungen

1.5.9.1 Aktenvermerk über die Kundmachung

Über jede Kundmachung ist ein Aktenvermerk (§ 16 AVG) zu erstellen, dh Datum, Uhrzeit, Art der Kundmachung und ausführende Personen sind festzuhalten. Das gilt sinngemäß auch bei Aufhebung von Verordnungen. Der Aktenvermerk dient lediglich der Beweissicherung, die Verletzung dieser Ordnungsvorschrift ändert nichts an der Rechtmäßigkeit der zu Grunde liegenden Verordnung.

1.5.9.2 Technische Durchführung

Die technische Durchführung der Kundmachung von straßenpolizeilichen Verordnungen durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen obliegt dem Straßenerhalter. Die Behörde kann aber auch private Unternehmen betrauen. Ob Straßenerhalter, Organe der Behörde oder private Unternehmen: es handelt sich immer um Akte der Hoheitsverwaltung, die der Behörde zugerechnet werden. Sie bleibt verantwortlich.

1.5.9.3 Widersprüche zwischen Verordnung und Kundmachung

Wird die Kundmachung überhaupt unterlassen, entsteht keine Rechtswirkung der Verordnung. Erfolgt eine Kundmachung ohne Verordnung, entsteht an sich auch keine Rechtswirkung der Verordnung. Allerdings kann Zuwiderhandeln dennoch Folgen nach sich ziehen. Denn Kundmachungs- oder Verordnungsmängel entbinden die Verkehrsteilnehmer zwar von verwaltungsstrafrechtlichen Folgen, nicht aber von zivil- oder strafrechtlichen Konsequenzen. Auch ein Kraftfahrer, der die Ungültigkeit eines Verkehrszeichens kennt, hat sich daran zu halten, weil er damit rechnen muss, dass andere Verkehrsteilnehmer die Ungültigkeit nicht kennen (OGH 12. 4. 1977, ZVR 1978, 129). Jedermann muss sich aus Verkehrssicherheitsgründen auf die Geltung von Straßenverkehrszeichen verlassen können (OGH 15. 4. 1982, ZVR 1983, 168).

Aus dem Gebot der Rechtsstaatlichkeit folgt, dass auch der nachvollziehbare Text einer Kundmachung nicht ordnungsgemäß ist, wenn der Verordnungsinhalt selbst nicht präzise genug ist. Fehlerhafte Verordnungen können nicht dadurch saniert werden, dass bei der Kundmachung, zB auf der Zusatztafel, eine Konkretisierung erfolgt. Umgekehrt muss die Kundmachung verständlich sein, aus Platzgründen verkürzte und den Inhalt der Verordnung nur unzureichend wiedergebende Texte auf einer Zusatztafel sind rechtswidrig.

Die Kundmachung einer Verordnung nur mittels eines selbst erstellten Verkehrszeichens ist nicht erlaubt, auch wenn dieses noch so gut gestaltet und für Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar ist. Wird die zu Grunde liegende Verordnung ordnungsgemäß zB an der Amtstafel kundgemacht und ortsüblich verlautbart, weil deren Inhalt durch ein Vorschrifts- oder Hinweiszeichen nicht ausgedrückt werden kann, spricht nichts gegen eine zusätzliche Information durch ein selbst gestaltetes Hinweisschild. Hierbei sollte aber unbedingt ein verkehrstechnischer Sachverständiger einbezogen werden.

1.5.9.4 Ergänzende Hinweise bei Verkehrszeichen

Auf die Ausführungen unter Kap 1.5.9.4 wird hingewiesen.

Gem § 53 Abs 1 Z 17 a idF BGBl I 2003/59 darf an Ortstafeln nicht nur wie bisher eine Zusatztafel mit dem Inhalt „Erholungsdorf“ angebracht werden, sondern es ist stattdessen auch eine Zusatztafel mit anderen Inhalten erlaubt, welche die Gemeinde näher beschreibt. Gedacht war zB an „Klimabündnisgemeinde“. Zu beachten sind folgende Einschränkungen:

- es darf insgesamt nur eine solche Zusatztafel auf der Ortstafel angebracht werden;
- die Ortstafel selbst muss weiter leicht erkennbar sein;
- die Verkehrssicherheit darf nicht gefährdet werden;
- die Ortstafel darf seitlich nicht überragt werden.

In der Praxis wird auch die Ankündigung von Gewerbe- und Industriegebieten nach RVS (gelb-grün-gelb) sowie von kulturell bedeutenden Sehenswürdigkeiten nach RVS (weiß-braun) mit Hinweiszeichen nach der StVO kombiniert. Dagegen spricht nichts, solange es sich hierbei nicht um verordnungspflichtige Hinweiszeichen handelt.

2. DIE GEMEINDE ALS WEGEHALTER UND STRASSENERHALTER

Von Martin Hoffer

2.1 Einleitung, Abgrenzung

„Wer anderen eine Grube gräbt, fällt selbst hinein". Diese Trivialformel der Wegehalterhaftung kennt wohl jedes Kind. Dass aber auch gehaftet werden kann, wenn ein anderer die Grube gegraben hat oder diese gar einfach durch Witterung entstanden ist (Schlagloch) und nicht saniert wurde, das ist schon weniger bekannt. Dass jemand auch dann für Mängel einstehen muss, wenn er seine Wege und Straßen unentgeltlich zur Verfügung stellt, also nicht einmal Geld dafür bekommt, mag zwar verblüffen, ist aber andererseits auch wieder nicht ganz so abwegig. Selbst Schilder mit dem Text „Benützung auf eigene Gefahr" sind nur in der Lage, den Verschuldensmaßstab zu Lasten des Benützers zu verschieben, nicht aber den Wegehalter von jeglicher Verantwortung freizuwaschen. Fällt hingegen ein Gegenstand aus einem Haus oder von einem Baum und verursacht damit einen Schaden, ist das kein Fall der Wegehalterhaftung, selbst wenn der Schaden auf einem Weg eingetreten sein mag.

2.2 Haftung des Wege- bzw Straßenerhalters

Wer einen Weg für die Benützung durch andere „öffnet", gilt im Sinne von § 1319 a ABGB als „Wegehalter" und hat die Verpflichtung, die gefahrlose Benützbarkeit zu gewährleisten. Ob sich die Benützbarkeit auf die Allgemeinheit erstreckt, und somit eine Straße mit öffentlichem Verkehr gem § 1 Abs 1 zweiter Satz StVO vorliegt oder ob die Gemeinde nur einen bestimmten Personenkreis als Benützer im Auge hat (also etwa den Zugangsweg zum Jugendtreff gestaltet hat), ist haftungsrechtlich ohne Belang.

Allerdings ist der Gesetzgeber mit „normalen" Wegehaltern auffallend gnädig, denn im Gegensatz zur allgemeinen deliktischen Haftung im Zivilrecht haftet ein Wegehalter nur für grobe Fahrlässigkeit. Andererseits bezieht § 1319 a ABGB auch ausdrücklich die „Leute" des Wegehalters (bei kommunalen Straßerhaltern also zB Straßenmeistereien, Gemeinde-Bauhöfe etc) ein. Für den Juristen eine von wenigen ausdrücklichen Verdeutlichungen der deliktischen Gehilfenhaftung im ABGB. Im Regelfall muss somit der Geschädigte dem Straßenerhalter nachweisen, dass der Schaden in kausalem Zusammenhang mit einem Fehlverhalten oder Versäumnis war und vor allem, dass dieses Fehlverhalten einem Gemeindeorgan bzw- mitarbeiter als grob fahrlässige Fehlleistung vorzuwerfen ist. Der Geschädigte bzw sein Anwalt wird daher vielleicht versuchen, einen Blick hinter die (organisatorischen) Kulissen einer Gemeinde zu werfen (zB Räumungsprotokolle oder Dienstpläne einsehen), um zB die ordnungsgemäße Vorbereitung auf angekündigten Schneefall zu überprüfen.

Um aber keine überbordenden Inanspruchnahmen von Straßenerhaltern zu provozieren, weist die Rechtsprechung ganz allgemein darauf hin, dass die Haftung nicht überzogen werden darf, also dass keine unzumutbaren Leistungen erwartet werden dürfen. Schlagend wird das vor allem dort, wo im gesamten Gemeindegebiet witterungsbedingt schlagartig Verschlechterungen des Fahrbahnzustands (va Glatteis) auftreten. Es ist geradezu logisch, dass Räum- und Streuvorgänge an den wichtigsten Straßenstücken beginnen müssen und sich erst schrittweise auf das Nebenstraßennetz erstrecken können. Kommt es daher in diesem untergeordneten Netz zu einem Unfall, der mit zumutbarem Aufwand nicht zu verhindern war, wird auch wohl kaum eine Straßenhalterhaftung zu befürchten sein. Allerdings muss natürlich mit entsprechendem Engagement danach getrachtet werden, auch im untergeordneten Netz unverzüglich für eine gefahrlose Benützbarkeit der Fahrbahnen und Gehsteige zu sorgen. Vor diesem Hintergrund muss auch vor übertriebenem Umweltbewusstsein im Sinne von „Nullstreuungskonzepten“ gewarnt werden.

2.3 Was ist „grob fahrlässig“?

Der Begriff der „groben Fahrlässigkeit“ findet sich in der Rechtsprechung zum allgemeinen Schadenersatzrecht (bzw auch zum Versicherungsrecht) sehr häufig. Demnach liegt etwa ein grob fahrlässiges Fehlverhalten dann vor, *„wenn schon einfachste, naheliegende Überlegungen nicht angestellt und Maßnahmen nicht ergriffen werden, die jedermann einleuchten müssen, wenn jedenfalls völlige Gleichgültigkeit gegen das vorliegt, was offenbar unter den gegebenen Umständen hätte geschehen müssen“* (zB OGH 25. 2. 1988, 7 Ob 4/88). *Oder: „wenn eine gewöhnliche und auffallende Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht vorliegt und der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich und nicht bloß möglich voraussehbar ist“ (*zB OGH 12. 9. 1985, 7 Ob 33/85).

Auf die Straßenhalterhaftung umgelegt heißt das: Als grob fahrlässig ist ein Verhalten dann zu betrachten, wenn offenbar notwendige und auch wirtschaftlich und organisatorisch zumutbare Maßnahmen zur Verkehrssicherung und Gefahrenbeseitigung nicht oder nicht unverzüglich ergriffen werden und man bei Bestehen lassen des Zustands damit rechnen muss, dass es zu einem Verkehrsunfall kommen wird.

***Beispiel**: Ein besorgter Bürger meldet bei an sich trockenem Wetter eine glatte Fahrbahn an einer exponierten Straßenstelle aufgrund ausgegossenen Wassers. Dieser Meldung muss unverzüglich nachgegangen werden, selbst wenn man annimmt, dieser Bürger höre „wieder einmal das Gras wachsen“.*

Selbstverständlich ist auch, dass ganz allgemein Wetterprognosen und Schlechtwetterwarnungen akuten Handlungsbedarf nach sich ziehen. Zumindest müssen organisatorische Vorbereitungen für den zu erwartenden Einsatzbedarf getroffen werden. Vor allem aber muss dafür gesorgt werden, dass derartige Warnungen auch zeitgerecht erhalten werden bzw sind entsprechende Informationsquellen zu verfolgen.

2.4 Haftung als Sachverständiger?

Abgeschwächt könnte diese auf den ersten Blick bestehende Einschränkung aber durch § 1299 ABGB werden, der festlegt, dass ein „Sachverständiger“ schon für leichte Fahrlässigkeit zu haften hat, genauso wie für grobe. Mit anderen Worten: Eine Gemeinde, die aufgrund einer eigens zu Zwecken der Straßenerhaltung geschaffenen und betriebenen Infrastruktur zum Ausdruck bringt, dass sie sich für besonders befähigt hält, Straßen zu erhalten, zu reinigen oder sogar zu sanieren oder zu errichten, muss sich einerseits schon von Vorwürfen eines leichten Verschuldens reinwaschen, um einer Haftung zu entgehen. Und die zweite – mitunter noch unangenehmere Konsequenz, ist jene, dass die Beweislast für dieses Verschulden die Gemeinde trifft. Sie muss also im Zweifel beweisen, dass ihr am Eintritt des Schadens kein Verschulden nachzuweisen ist. Nur die Beweislast für den Eintritt des Schadens und den kausalen Zusammenhang zwischen Fehlern des Straßenerhalters und des eingetretenen Schadens muss wie immer der Geschädigte nachweisen. Hinzuweisen ist aber darauf, dass eine auf die Sachverständigeneigenschaft Bezug nehmende und daher von einem strengeren Haftungsmaßstab ausgehende Klage bisher nicht eingebracht wurde.

2.5 Haftung aufgrund eines Vertrags

Schließt ein Straßenerhalter mit einem Straßenbenützer einen Vertrag, so hat er diesen Vertrag zu erfüllen, also eine einwandfrei benützbare Straße zu gewährleisten. Kommt es zu einem Unfall, so ist auf jeden Fall bereits für leichte Fahrlässigkeit einzustehen und der in Anspruch genommene Schädiger (also hier die Gemeinde) hat zu beweisen, dass ihn kein Verschulden trifft. Unter „Vertragsschluss“ ist – vereinfacht gesagt – die Entrichtung einer Maut für die Benützung einer im Eigentum der Gemeinde stehenden Straße gemeint. Nicht als Maut gilt hingegen die Entrichtung einer Parkgebühr in Kurzparkzonen. Wo allerdings die Gemeinde „privat“ Parkplätze vermietet, gelten auch für den ruhenden Verkehr die vertraglichen Schadenersatzregeln, also Beweislastumkehr zu Lasten der Gemeinde und Haftung bereits für leichte Fahrlässigkeit.

Wie schon oben im Bereich der Wegehalterhaftung (ohne Vertrag) hat sich auch im Bereich der vertraglichen Schadenersatzhaftung eine Rechtsprechung gebildet, die – selbst dort, wo bereits leichte Fahrlässigkeit für die Haftung ausreicht – in die Richtung weist, dass die Erwartungen an einen Straßenerhalter nicht überspannt werden dürfen. Es war daher zB der Asfinag nicht zumutbar, einen Teil einer Tunnelverschalung sofort zu entfernen, der sich von der Wand gelöst hatte. Sie haftete daher trotz Beweislastumkehr und verschärfter Haftung für leichte Fahrlässigkeit nicht.

2.6 Sonderfälle (wie zB Treppelwege oder Straßenbahngeleise)

Verkehrsflächen, die nur bestimmten Nutzergruppen vorbehalten sind, aber oft auch anderen Benutzern zur Verfügung gestellt werden, sind etwa

- Privatwege, die „bis auf Widerruf“ benützt werden dürfen,
- oder Treppelwege,

- selbständige Gleiskörper von Straßenbahnen,
- oder Wege entlang von Eisenbahntrassen.

Da diese Verkehrsflächen idR nicht im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, kommt auch eine Straßenhalterhaftung der Gemeinde kaum in Betracht. Will die Gemeinde aber die Öffnung eines solchen Weges für die Allgemeinheit vom Eigentümer erwirken, sollte eine Haftungsregelung vereinbart werden.

2.7 Inhalte der Verkehrssicherungspflicht

Den Straßenerhalter treffen – um Haftungen zu entgehen – vor allem Verpflichtungen

- zur Herstellung bzw Erhaltung eines ordnungsgemäßen Oberflächenbelags,
- eines ausreichenden Lichtraums,
- der hinreichenden Reinigung, Schneeräumung und Streuung,
- sowie der Vornahme einer bedarfsgerechten Verkehrsorganisation.

Hierzu zählen vor allem die Anbringung von Verkehrsleiteinrichtungen wie Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen. Als Ausfluss der Verkehrssicherungspflicht sind aber etwa auch verkehrstelematische Einrichtungen (Verkehrslichtsignalanlagen) zu betrachten.

Neben diesen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind auch bauliche Maßnahmen zu ergreifen wie etwa die Schaffung ausreichender Verkehrsflächen für besondere Benützergruppen wie Fußgängerübergänge, Radfahrerüberfahrten oder Behindertenrampen.

2.8 Technische Präventivmaßnahmen zur Haftungsvermeidung

Befinden sich verkehrslenkende Baulichkeiten im Nahbereich eines Verkehrswegs müssen aber zB Blumentröge oder Felsbrocken, die oft zur Festlegung eines „ungeraden“ Fahrbahnverlaufs eingesetzt werden deutlich und fachgerecht gekennzeichnet werden, damit ein – gegebenenfalls auch etwas zu schnell fahrender Straßenbenützer – das Hindernis rechtzeitig erkennen kann. Andernfalls könnte der Gemeinde der Vorwurf gemacht werden, eine „selbst vollstreckende Straße“ zu betreiben, die wiederum eine Haftung wahrscheinlich macht.

Genauso wie die unmittelbare Verkehrsfläche muss aber auch ein gewisser Schutzbereich neben der Straße gefahrenfrei gehalten werden. Errichtet ein Straßenerhalter daher unmittelbar neben einer Straße „harte“ Hindernisse gegen Falschparker (auch hier kommen bekanntlich oft Felsblöcke oder Betonobjekte zur Anwendung), kann mitunter ein glimpflich verlaufener Unfall doch noch zu gröberen Folgen führen. Dies ist etwa auch der Grund, warum – vor allem im Autobahnnetz – in den letzten Jahren die sehr harten Aluminium-Leitschienen durch solche aus Stahl ersetzt wurden.

Zu denken ist aber auch an Straßengräben und die Gestaltung der Zufahrten zu jenseits liegenden Grundstücken. Allzu oft sind schon schwere Verletzungen oder auch Todesfälle durch harte vertikal verlaufende Betonwände verursacht worden.

Zusammengefasst: Nicht nur der Verkehrsraum im engeren Sinn sondern auch die verantwortungsbewusste Gestaltung der Sturzräume ist ein Thema der Verkehrssicherungspflichten bzw der Straßenhalterhaftung.

2.9 Ist „Outsourcing“ möglich?

Dass die notwendigen und geeigneten Maßnahmen die Gemeinde nicht immer selbst setzen kann, liegt auf der Hand. Ganz allgemein kann sich dementsprechend der Straßenerhalter auch eines sogenannten „Gehilfen“ bedienen, der etwa Streu- und Räumdienste durchführt. Ob dies ein konzessionierter Gewerbebetrieb in einer Bezirkshauptstadt oder ein engagierter Bauer in einer entfernt gelegenen Katastralgemeinde ist, bleibt dabei außer Betracht. Auch ob Entgelt bezahlt wird oder nicht, hat auf die Frage der Haftung für Fehlverhalten gegenüber einem geschädigten Dritten keinen Einfluss. Anknüpfungspunkt ist hier das sogenannte „Auswahlverschulden“, das sich ein Wege- oder Straßenerhalter anlasten lassen muss, wenn er einen Gehilfen auswählt, der entweder nicht fähig oder nicht ausreichend willig oder auch aus beruflichen Gründen einfach nicht in der Lage ist, seine Streu- und Räumpflichten ordnungsgemäß zu erfüllen. Im sogenannten „Innenverhältnis“ mag es freilich durchaus Unterschiede hinsichtlich des eventuellen Regresses geben.

2.10 Rechtliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr

Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen sind derart herzustellen und zu erhalten, dass sie von allen Verkehrsteilnehmern bei Beachtung der Straßenverkehrsvorschriften gefahrlos benützbar sind. Dazu gehört auch nach der Rechtsprechung die Verpflichtung, dass die Straße mit den den Vorschriften entsprechenden Verkehrseinrichtungen, wie etwa mit den erforderlichen Verkehrszeichen, versehen wird.

Da vor allem Gefahrenzeichen (aber auch die meisten Hinweiszeichen) nicht eine Verordnung ausdrücken, können diese vom Straßenerhalter selbst – je nach Bedarf – aufgestellt (und auch entfernt) werden. Gefahrenzeichen sind vor allem dann anzubringen, wenn auf eine schlechte Fahrbahnqualität, Bauarbeiten auf oder neben der Straße oder auf unvorhergesehene Ereignisse hingewiesen werden soll.

Die Aufstellung eines Gefahrenzeichens alleine kann aber unter Umständen zu wenig sein und kann nur als vorübergehende Sofortmaßnahme zur Absicherung einer Gefahrenstelle ausreichen.

Daher ist der Straßenerhalter darüber hinausgehend verpflichtet, gem § 98 Abs. 4 StVO der zuständigen Behörde Informationen zu geben, damit diese beurteilen kann, ob und in welchem Ausmaß Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen mittels Verordnung angeordnet werden müssen. Obwohl damit der Gemeinde als Straßenerhalter an der Gestaltung von Verordnungen mitwirkt, die durch Vorschriftszeichen kundzumachen sind, kommt ihr grundsätzlich nicht das Recht zu, selbständig Vorschriften dieser Art zu erlassen.

2.11 Anordnungen bei unvorhergesehenen Ereignissen

Darüber hinaus erlaubt § 44 b StVO ua Organen des Straßenerhalters „nach Erfordernis“ eine bestimmte Verkehrsregelung durch Anweisungen an die Straßenbenützer durch Anbringung von Verkehrsampeln oder Signalscheiben zu veranlassen oder durch Anbringung der entsprechenden Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierung mit der Wirkung zu treffen, als ob diese Veranlassung oder Maßnahme von der Behörde getroffen worden wäre.

Allerdings muss es sich dabei um eine unaufschiebbare Maßnahme handeln, etwa weil ein Elementarereignis (oder auch Straßen- und Baugebrechen sowie Unfälle) bereits eingetreten oder mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. In diesen Fällen darf somit der Straßenerhalter auch ohne vorherigen behördlichen Auftrag Anordnungen treffen, deren Inhalt jenem von behördlichen Verordnungen entspricht. Der Provisorialcharakter bringt aber mit sich, dass die Anordnungen nach Wegfall der Gefahrensituation entfernt oder zumindest modifiziert werden müssen. Überdies ist die Behörde über die gesetzten Maßnahmen in Kenntnis zu setzen. Dementsprechend kann die Behörde die Entfernung von Verkehrsleiteinrichtungen verlangen, wenn ihre Anbringung gesetzwidrig oder sachlich unrichtig ist (§ 98 Abs 3 StVO).

***Beispiel**: Nach einer Hangrutschung oder einem Rohrbruch unter der Fahrbahn bringt die Gemeinde als Sofortmaßnahme das Gefahrenzeichen „Engstelle“ an. Außerdem wird eine Verkehrsampel installiert, da der Bereich nur einspurig befahrbar ist. Mittels Vorschriftszeichen wird auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet.*

Gleichzeitig wird es aber notwendig sein, die Behörde (BH, BPD) über die vorgenommenen Maßnahmen zu informieren, da die Verordnungen eben nur provisorischen Charakter haben.

2.12 Mitwirkung des Straßenerhalters an Verordnungen der Behörde

Doch auch an den Verordnungen gem § 43 StVO hat der Straßenerhalter das Recht auf Mitwirkung: Neben der bereits unter Kap 2.10 erwähnten Verpflichtung, Umstände, die für die Erlassung einer Verordnung sprechen, der Behörde mitzuteilen, ist der Straßenerhalter gem § 98 Abs 1 STVO vor Erlassung einer Verordnung auf Grundlage der StVO anzuhören. Im Sinne des § 8 AVG ist er Partei dieses Verfahrens.

Im Verfahren selbst hat der Straßenerhalter gem § 98 Abs 4 der Behörde Umstände, die in der Anlage oder Beschaffenheit der Straße begründet sind und für die Erlassung einer Verordnung nach § 43 maßgebend sein können, bekannt zu geben.

In diesem Sinne trägt auch § 96 Abs 1 dem Straßenerhalter sinngemäß auf, Unfallhäufungsstellen festzustellen und Unfall verhütende Maßnahmen zu ergreifen (bzw zu veranlassen).

2.12 Mitwirkung des Straßenerhalters an Verordnungen

Auf der anderen Seite hat der Straßenerhalter gem § 96 Abs 2 gemeinsam mit der Behörde alle zwei Jahre alle angebrachten Verkehrsleiteinrichtungen auf ihre Erforderlichkeit zu überprüfen. Neben der Erforderlichkeit wird im Zuge dieser „Verkehrszeichenbeschau“ meist auch der Zustand und die Erkennbarkeit der Verkehrsleiteinrichtungen (Abdeckung durch Pflanzen udgl) überprüft.

3. Bewilligung von Arbeiten und Baustellenabsicherung

Von Peter Rettenbacher

3.1 Bauarbeiten als Gefahrenquelle, Haftung

Ein Grundsatz des ABGB betrifft die **Verkehrssicherungspflicht** (§ 1295 ABGB). Nach dieser Bestimmung muss jemand, der eine Gefahrenstelle eröffnet, auch für eine geeignete Sicherung sorgen. Eine solche Gefährdung kann zB durch Arbeiten auf oder neben der Straße entstehen.

Arbeiten auf oder neben der Straße bedeuten weniger Platz für den Verkehr, geänderte Verkehrsführungen und so ein Abweichen von gewohntem Verhalten. Dies führt zu Stau- und Unfallgefahr. So ereignen sich in Österreich im Durchschnitt jährlich 500 Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Baustellenbereichen, davon rund ein Viertel auf Gemeindestraßen. Daher fordert die StVO im § 90, dass Arbeiten auf oder neben der Straße zu bewilligen und per Bescheid Auflagen zur Verkehrssicherung festzulegen sind.

Die Gemeinde ist bei den Gemeindestraßen Wegehalter und haftet somit hinsichtlich der verkehrssicheren Nutzung. Eine Baufirma darf die Straße unter bestimmten behördlichen Auflagen für Arbeiten nutzen. Mit diesem Sicherungsauftrag der Behörde erfolgt bei Baustellen eine **Haftungsdelegation** von der Gemeinde als Wegehalter zur Baufirma. Dasselbe gilt für den Subunternehmer einer Baufirma. Für den Subunternehmer hat die Baufirma den Auftrag der Behörde zur Verkehrssicherung weiterzugeben. Zusätzlich gilt für die Behörde und für den Bauführer eine Überwachungspflicht.

3.2 Bewilligung von Arbeiten durch die Behörde

Bewilligungsfrei sind lediglich nicht planbare oder nicht vorhersehbare Arbeiten wie dringende Reparaturen an öffentlichen Einrichtungen (Störung, Gebrechen), Erhaltungs- und Reinigungsarbeiten der Straßen, Arbeiten an Mautanlagen oder Vermessungsarbeiten. Auch wenn diese Arbeiten bewilligungsfrei sind, besteht die allgemeine Verkehrssicherungspflicht, dh die Arbeitsstelle muss angekündigt und gegebenenfalls abgesichert werden.

Bewilligungspflichtig sind alle Tätigkeiten der Vorbereitung (zB Aufstellen von Gerüsten und Maschinen, Einrichten von Lagerplätzen) oder in Zusammenhang mit den Bauarbeiten im herkömmlichen Sinn (Straßensanierung, Leitungsarbeiten, Erdbewegungen, Hausbau usw.). Eine Bewilligung gemäß § 90 StVO ist für alle planbare und vorhersehbare Arbeiten auf oder neben der Straße erforderlich, wenn dadurch der Fußgänger- oder der Fahrzeugverkehr beeinträchtigt werden können. Der Begriff „Straße“ umfasst dabei alle öffentlichen Verkehrsflächen, also auch Geh- und Radwege oder Parkplätze.

Die Durchführung von **Arbeiten** auf der Straße **ohne einen gültigen Bewilligungsbescheid** ist ein Verstoß gegen ein Schutzgesetz und hat eine Verwaltungsstrafe zur Folge. Bei einem Verkehrsunfall kann ein Arbeiten ohne Bewilligung zu straf- und zivilrechtlichen (Schadenersatz-)konsequenzen führen. Dabei ist zu beachten, dass Haftpflichtversicherungen ein Arbeiten ohne behördliche Bewilligung sowie eine Nichtbeachtung von Bescheidauflagen als Grundsehen, um von Leistungen Abstand zu nehmen. Die Rechtssprechung geht davon aus, dass einem Bauführer die Bewilligungspflicht von Arbeiten bekannt sein muss.

3.3 Antrag zur Bewilligung von Bauarbeiten, Baustellenplan

Die Qualität des Antrags des Bauführers bestimmt den Arbeitsaufwand der Gemeinde im Bewilligungsverfahren. Im Antrag sind

- der **Bauführer** als Adressat des Bescheids
- und ein **verantwortlicher Bauleiter**, der dauerhaft telefonisch erreichbar sein muss (also auch außerhalb der Arbeitszeit), zu benennen.
- Die Art **der Arbeiten**,
- die genaue **Örtlichkeit** (Platzbedarf)
- und die **Bauzeit** sind anzuführen.

Zur Beschleunigung des Verfahrens und für eine leichte Nachvollziehbarkeit der Arbeiten sowie der zu erwartenden Behinderungen wird empfohlen, dem Antrag einen **Baustellenplan** beizulegen (so wie es bei einem Bewilligungsverfahren zu einem Bauwerk selbstverständlich ist). In diesem Plan sollen das Arbeitsfeld sowie die geplante **Verkehrsführung und Absicherung** der Baustelle ersichtlich sein. Ist das Fachwissen vorhanden, kann ein kompletter Baustellenplan mit Vorankündigungen durch Verkehrszeichen und Leiteinrichtungen bei geänderten Verkehrsführungen vorgelegt werden. Ein solcher eingereichter Baustellenplan kann sodann als Grundlage für den Bewilligungsbescheid verwendet werden (bei Arbeiten auf Autobahnen ist diese Vorgangsweise bereits Standard).

Bei Vorlage eines Baustellenplans braucht die Gemeinde als Behörde nur prüfen. Werden hingegen nur unvollständige Einreichunterlagen vorgelegt, muss die Behörde ein umfangreiches Ermittlungsverfahren durchführen und allenfalls die Verkehrssicherung selbst planen und darstellen. Dies ist eigentlich nicht die Aufgabe der Behörde im Bewilligungsverfahren.

3.4 Bescheid: Auflagen zur Verkehrssicherung nach dem Stand der Technik

Für die Absicherung von Arbeitsstellen gibt es **standardisierte Verkehrssicherungsmaßnahmen** nach dem Stand der Technik. Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) beinhalten allgemeine Bestimmungen für das Absichern von Baustellen und verfügen über Standardregelpläne zur Baustellenabsicherung.

Die **Regelpläne der RVS 05.05.44** schlagen Verkehrsführungen und Absicherungen bei Arbeiten auf Gemeindestraßen vor. Es gibt Regelpläne für kurzzeitige Arbeiten und für Behinderungen von längerer Dauer. Hinsichtlich der Örtlichkeit unterscheiden die Regelpläne nach Ortsgebiet und Freiland sowie nach Fahrbahn und Gehsteig bzw. Radverkehrsanlage.

In diesem Regelwerk ist auch festgelegt, dass bei Einengungen mit einem verbleibenden Fahrstreifen auf eine Länge bis zu 50 m der Gegenverkehr mit Verkehrszeichen geregelt werden kann (Wartepflicht für/bei Gegenverkehr). Bei längeren Engstellen muss eine Regelung mittels Verkehrslichtsignalanlage erfolgen. In besonderen Fällen kann eine Regelung des Gegenverkehrs durch geschulte Verkehrsposten mit Signalscheiben erfolgen. Diese Verkehrsposten haben wie alle Personen, die sich auf der Fahrbahn aufhalten, eine geeignete **Warnkleidung** gemäß ÖNORM EN 471 zu tragen.

Die Behörde hat die Baustellenabsicherung zu überwachen (wenn möglich Polizei einbinden). Kommt eine Baufirma der Aufforderung nach Aufstellung von Sicherungseinrichtungen nicht nach (Säumigkeit des Bauführers), so kann die Behörde eine **Ersatzvornahme** veranlassen und die Kosten hiefür dem Bauführer per Bescheid vorschreiben (§ 32 Abs. 6 StVO).

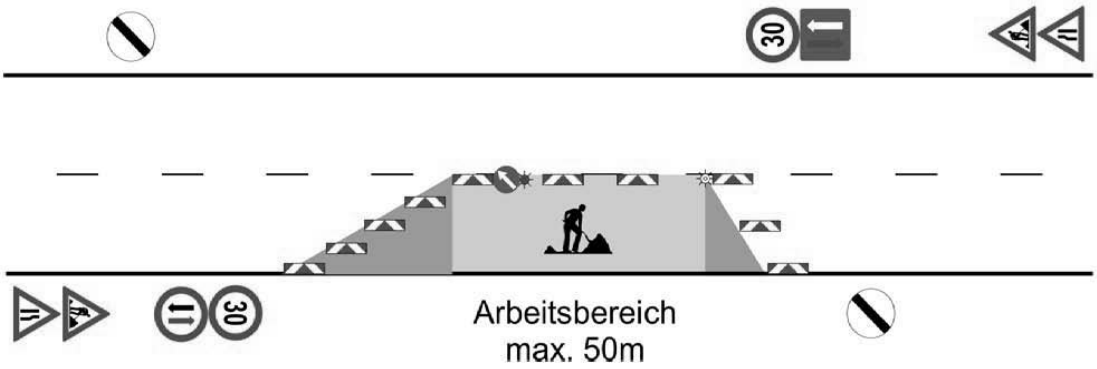

Abbildung 1: Beipiel für Baustellenabsicherung

3.5 Verordnung

Die für die Baustellensicherung erforderlichen Verkehrsmaßnahmen sind zu verordnen und durch Aufstellung der Verkehrszeichen kundzumachen. Der genaue Zeitpunkt der Aufstellung bzw. Entfernung der Verkehrszeichen ist im Bautagebuch festzuhalten. Ein solcher Aktenvermerk dient der Beweissicherung (zB bei einem Gerichtsverfahren).

4. LEITFADEN ZUR OPTIMIERUNG DER BESCHILDERUNG

Von Markus Schneider

Wie die vorangehenden Kapitel zeigen, kommt der Verkehrssignalisation eine wichtige, unverzichtbare Funktion bei der Verkehrsregelung und -lenkung zu. Die Vermittlung der Information sollte möglichst störungsfrei erfolgen, Überforderung und Informationsdefizite durch Mängel sollten möglichst verhindert werden.

Die Verkehrsicherheit steht bei allen Maßnahmen im Straßenverkehr im Vordergrund, so auch bei der Optimierung der Beschilderung. Nur wenn die Sicherheit erhöht bzw. nicht negativ beeinträchtigt wird, können „überflüssige“ Verkehrzeichen entfernt werden.

4.1 Konsequenzen für einen Leitfaden

Aus den vorangegangenen Kapiteln können Konsequenzen für einen Leitfaden abgeleitet werden:

- Die Aufstellung von Verkehrszeichen erfolgt innerhalb eines gesetzlichen Rahmens, der unbedingt eingehalten werden muss, aber genügend Spielraum für eine Optimierung der Beschilderung beinhaltet.
- Die Informationsverarbeitungskapazität des Menschen ist begrenzt, es sollten daher nur wesentliche Informationen im Straßenverkehr übermittelt werden.
- Der Aufwand zur Informationsverarbeitung soll so gering wie möglich gehalten werden, die Beschilderung soll so einfach und verständlich wie möglich erfolgen.
- Beschilderung steht immer in Konkurrenz zum primären Informationssystem, eine optimierte Straßenraumgestaltung braucht weniger sekundäre Informationsträger wie Verkehrszeichen.
- Die Verteilung von Verkehrszeichen ist über den Straßenverlauf nicht gleichmäßig, es gibt Straßenabschnitte mit hoher und geringer Informationsdichte. In komplexen Situationen mit hoher Informationsdichte ist die Reduktion der übermittelten Informationen auf das Wesentliche besonders wichtig. Nicht-ortsgebundene Verkehrszeichen sollen in die informationsarmen Abschnitte umverteilt werden.
- Junge und alte Verkehrsteilnehmer bilden die Verkehrsteilnehmergruppen, die besonders von visueller Überforderung betroffen sind.
- Bei Nacht nimmt die Sehleistung der Fahrzeuglenker beträchtlich ab. Verkehrszeichen wie Leitbaken und „vorgeschriebene Fahrtrichtung“ dienen in der Nacht verstärkt der optischen Orientierung und müssen auch daraufhin überprüft werden.
- Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuglenker bewegen sich mit unterschiedlicher Geschwindigkeit. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die visuelle Belastung durch Verkehrszeichen. Die wesentlichen Verkehrszeichen für den fließenden Ver-

kehr müssen dem örtlichen Geschwindigkeitsniveau entsprechend für Kraftfahrzeuglenker erkennbar sein.

- Die Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit von Verkehrszeichen gewährleistet noch nicht die Befolgung, die Beschilderung muss plausibel erfolgen.

4.2 Vorteil durch den sparsamen, effizienten Einsatz von Verkehrszeichen

Der Vorteil einer effizienten Beschilderung liegt in der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Fahrzeuglenker können sich verstärkt den primären Verkehrsinformationen zuwenden, andere Verkehrsteilnehmer werden stärker beachtet. Die visuelle Überforderung der motorisierten Verkehrsteilnehmer sinkt, Streßreaktionen treten weniger häufig auf. Die statistische Erfassung der erhöhten Verkehrssicherheit ist nicht möglich, denn Verkehrsunfälle sind statistisch derart seltene Ereignisse, dass Änderungen der Straßenverkehrsbeschilderung nicht mit Unfällen korreliert werden können.

Der Verkehrsteilnehmer wird wieder verstärkt als mündiger, antizipierender Bürger verstanden, handelt eigenverantwortlich und wird nicht durch eine unnotwendig hohe Anzahl von Ver- und Geboten bevormundet.

Gleichzeitig kann mit einer optimierten Straßenverkehrsbeschilderung auch die Situation der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer positiv beeinflußt werden: Von Verkehrszeichenstehern, die nicht mehr „mitten am Gehsteig“ sondern in einer günstigeren Position angebracht werden, profitieren auch Fußgänger durch einen erweiterten Bewegungsraum mit weniger Engstellen.

Mit der Rücknahme von Straßenverkehrsbeschilderung wird das Ortsbild positiv beeinflußt. Vor allem in historischen Stadtkernen wirken Verkehrsschilder störend auf die Gestaltung von Plätzen und Ensembles von Fassaden. Der Einfluß von Verkehrszeichen auf das Ortbilds ist in Folge weniger dominant.

Weniger Verkehrszeichen bedeuten auch weniger Kosten für den Ankauf und die Anbringung von Verkehrszeichen. Bei konsequenter Anwendung der nachfolgenden Regeln kann das Gemeindebudget durchwegs dauerhaft entlastet werden.

4.3 Übergeordnete Grundsätze

Eine Reduktion der Anzahl an Verkehrszeichen darf nicht wie häufig beschrieben mit der Axt erfolgen, sondern ein chirurgisch genauer Eingriff ist die richtige Vorgangsweise (Cohen 1987). Eine Rückbesinnung auf die ursprüngliche Funktion von Verkehrszeichen zur Regelung des Verkehrsablaufs sowie die Warnung des Verkehrsteilnehmers vor nicht-antizipierbaren Gefahren ist notwendig.

Die optimale Beschilderung übermittelt wichtige Informationen, unterstützt den Verkehrsteilnehmer bei Unklarheiten, warnt rechtzeitig verständlich, eindeutig und richtig vor Gefahren. Bereits der Straßenverlauf und die Straßenraumgestaltung sollen die wesentlichen Informationen enthalten. Nur zusätzlich notwendige Informationen sollen durch die

Beschilderung übermittelt werden. Die Informationen sollen in der einfachsten und allgemein verständlichsten Form übermittelt werden. Verkehrszeichen sollen bestmöglich mit dem Straßenraum und der Verkehrssituation harmonieren, die übermittelten Vorschriften durch Verkehrszeichen müssen plausibel erscheinen.

Was bereits geregelt ist, soll nicht über Verkehrszeichen noch einmal signalisiert werden. Die hohe Informationsdichte im Verkehrsraum soll gesenkt werden, nicht ortsgebundene Verkehrszeichen sollen an einem Ort mit wenig primärer Information aufgestellt werden (Zonenbeschränkungen und „Vorrangstraße“ raus aus dem Kreuzungsbereich in einen freien Bereich ohne Fußgängerübergänge usw.) Die übermittelten Informationen sollten sowohl verläßlich als auch konkret sein.

		konkret	
		ja	**nein**
verläßlich	**ja**	„Fahrverbot in alle Richtungen“	„Baustelle“
	nein	„Bahnübergang ohne Schranken“	„Andere Gefahren“

Abbildung 2: Zusammenhang zwischen Konkretheit und Verläßlichkeit von Verkehrszeichen anhand von ausgewählten Beispielen (Cohen 1987)

Eingriffe in die Verkehrsregelung gehen über die vorgestellte Optimierung der Beschilderung weit hinaus. So kann bspw mit der Einführung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht auch automatisch die Vorrangbeschilderung entfernt und die Rechtsregel als allgemein gültig eingeführt werden (Pfundt 1986).

4.4 Maßnahmenbereiche

Im folgenden Teil werden Maßnahmen vorgestellt, die der Optimierung der Straßenverkehrsbeschilderung dienen. Bereits auf der Planungsebene und bei der Erstellung von Verkehrskonzepten kann auf die Beschilderung Einfluß genommen werden. Wesentlich zur Optimierung der bestehenden Beschilderung ist eine entsprechend gestaltete Verkehrszeichenbeschau. Grundsätze und Instrumente einer solche werden nachfolgend dargestellt.

Im letzten Teil werden mit konkreten Beispielen Optimierungsvorschläge und Ansätze für die bestehende Straßenverkehrsbeschilderung dargestellt, die zum Teil bereits erfolgreich umgesetzt wurden. Ebenso werden Beispiele für einen nachlässigen Umgang mit der Beschilderung dargestellt.

4.4.1 Örtliche Verkehrsplanung

Bereits bei der Erstellung von Verkehrskonzepten sollte als Grundsatz eine sparsame, effiziente Beschilderung einfließen. Viele nachfolgende Verkehrszeichen werden erst

aufgrund von Mängeln in der Straßenraumgestaltung notwendig. Gleichzeitig läßt sich eine große Zahl an Verkehrszeichen durch begrenzte bauliche Maßnahmen und einer Umgestaltung des Straßenraums entfernen.

Abbildung 3: Positivbeispiel Gliederung des Straßenraums durch Parkbuchten

Erläuterung: Der Straßenraum dieser Einbahnstraße wird durch Parkbuchten und Baumscheiben gegliedert, die Parkplätze sind eindeutig erkennbar. Zusätzliche Verkehrszeichen „Halten und Parken verboten" sind nicht notwendig.

4.4.2 Verkehrszeichenbeschau

Eine Verkehrszeichenbeschau sollte, wie gesetzlich vorgeschrieben, alle zwei Jahre stattfinden. Unter der Federführung der zuständigen Behörde sollten Polizei und der Baulastträger ebenso wie ein Vertreter des Bauhofs eingebunden werden.

Vor der Durchführung sollte eine Besprechung stattfinden, ein geeignetes Transportmittel sollte zur Verfügung stehen. Im Protokoll zur Verkehrzeichenbeschau sollten unter Ortsangabe und fotografisch die Verkehrszeichen erfaßt werden, ebenso die festgestellten Mängel und auch die vorgeschlagene Anordnung oder Beschlüsse bzw. welcher Klärungsbedarf noch besteht. Im Anhang befinden sich eine Checkliste mit der Zusammenfassung aller Vorschläge und Ansätze, ebenso eine Liste zur Erfassung der Verkehrszeichen und eine Liste zur Erfassung und Beschreibung etwaiger Mängel und Maßnahmen.

Im doppelten Intervall, also alle 4 Jahre sollte eine Verkehrszeichenbeschau auch in der Nacht durchgeführt werden. Verkehrszeichen (Leitbaken, „Vorgeschriebene Fahrtrich-

tung“, usw.) übernehmen in der Nacht verstärkt die Funktion der optischen Orientierung. In der Nacht ist das Angebot an primärer Information, also aus dem Straßenraum, zur optischen Orientierung wesentlich geringer als bei Tag. Verkehrszeichen, wie Gefahrenzeichen, die bspw vor gefährlichen Kurven warnen, aber auch Gebotszeichen, die die Fahrtrichtung vorgeben, stellen in der Dunkelheit eine Unterstützung für den Fahrzeuglenker dar. Daher muss in größeren Intervallen bei Nacht gesondert die überprüft werden.

Abbildung 4: Optische Orientierung anhand von Verkehrszeichen bei Nacht

Erläuterung: In der Abbildung sind die reflektierenden Verkehrszeichen in einem Kreuzungsbereich gut zu erkennen. Sie unterstützen den Kraftfahrzeuglenker auch in der Nacht bei wenig primärer Information über den Straßenraum.

4.4.3 Anbringungspflicht von Verkehrzeichen

4.4.3.1 Verordnung des Verkehrszeichens

Im Zuge einer Optimierung der Beschilderung sollte auch die Korrektheit der Verordnung des Verkehrzeichens überprüft werden, bzw. ob eine Verordnung überhaupt erfolgte.

Die folgende Aufzählung zeigt listet häufige Kundmachungsfehler auf (Holzerbauer-Högler 1999):

- Die Kundmachung des behördlichen Willens wird unterlassen (das zur Verordnung gehörende Verkehrszeichen wird nicht aufgestellt).

- Die Kundmachung erfolgte ohne eine behördliche Willensbildung (ein Straßenverkehrszeichen wird ohne eine Verordnung aufgestellt).
- Verstöße gegen „rechtsstaatliche Klarheitsregeln“ (ein Verordnungsinhalt ist nicht präzise oder Zusatztexte sind unverständlich).

Abbildung 5: Negativbeispiel drei Verkehrszeichen auf einem Verkehrszeichensteher

Erläuterung: Zu den bereits verblaßten Fahrverboten für LKw mit Gewichtsbeschränkung und der Beschränkung der Fahrzeughöhe wurde ein zeitlich begrenztes Fahrverbot für Motorräder angebracht. Erlaubt sind laut StVO (§ 48 Abs 4) nur zwei Verkehrszeichen auf einer Anbringungsvorrichtung. Werden die Verkehrszeichen auf mehrere Anbringungsvorrichtungen aufgeteilt, muss trotzdem gewährleistet bleiben, dass der Fahrzeuglenker alle Verkehrszeichen leicht und rechtzeitig erkennen kann. Die beiden oberen Verkehrszeichen erfüllen zudem nicht mehr die physischen Anforderungen an Verkehrsschilder.

4.4.3.2 Gesetzliche Verpflichtung zur Anbringung eines Verkehrszeichens

Besteht eine gesetzliche Verpflichtung zur Anbringung eines Verkehrszeichens, bspw die Kennzeichnung einer Einbahn, erübrigt sich die Frage ob das Verkehrszeichen entfernt werden kann. Allerdings sollte überprüft werden, ob die Beschilderung „vollständig“ ist und ob alle korrespondierenden Verkehrszeichen tatsächlich vorhanden sind:

- Einbahnen müssen an ihren Ausfahrten entsprechende „Einfahrt Verboten“ – Schilder aufweisen;
- bei Zonenbeschränkungen müssen alle Anfangs- und Endzeichen vorhanden sein;
- Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote müssen einen Anfang und ein Ende aufweisen,

Der ordnungsgemäße Zustand des Verkehrszeichens sollte gegeben sein, Ausrichtung, Anbringung und Größe des Verkehrszeichens sollten hinsichtlich der Annäherungsrichtung und -geschwindigkeit der angesprochenen Verkehrsteilnehmer überprüft werden.

4.4.4 Verkehrssituation

4.4.4.1 Notwendigkeit von Beschränkungen

Verkehrsbeschränkungen als Eingriffe in die Bewegungsfreiheit sollten bei einer Überprüfung besonders sorgfältig auf ihre Notwendigkeit geprüft werden. Vor allem die Frage, ob die jetzige Verkehrssituation tatsächlich noch immer eine Beschränkung verlangt, muss beachtet werden. Ist die Notwendigkeit nicht mehr gegeben, muss auch die Beschränkung aufgehoben und in Folge die entsprechenden Verkehrszeichen entfernt werden.

4.4.4.2 Änderung der Verkehrssituation

Die Beschilderung muss Änderungen im Umfeld bzw. den lokalen Gegebenheiten nachvollziehen. Bspw werden bei einer Geschäftsauflösung auch die damit verbundenen Ladezonenverordnungen mit den Verkehrszeichen überflüssig.

4.4.4.3 Neuplanungen

Mit jedem neu geschaffenen Straßenraum werden häufig zusätzliche Verkehrszeichen notwendig. Im Zuge von Neuplanungen sollte daher schon in der Planungsphase bedacht werden, inwieweit neue Verkehrszeichen notwendig sind bzw. wie sie durch alternative – bspw gestalterische – Maßnahmen vermieden werden können.

Im unmittelbaren räumlichen Umfeld von Neuplanungen muss die bestehende Beschilderung den neuen Gegebenheiten angepaßt werden, sie sollten mit der bestehenden Beschilderung harmonieren und nicht im Widerspruch stehen. Bspw müssen Zonenbeschränkungen an die entstehende Situation angepaßt werden.

4.4.4.4 Umgestaltungen des Straßenraums

Mit der Umgestaltung von Straßenräumen werden zum Teil bestehende Verkehrszeichen hinfällig, aber womöglich nicht immer sofort entfernt. Auch hier sollte die vorhandene Beschilderung mit den neuen Bedingungen in Einklang gebracht werden. Bspw müssen Gefahrenzeichen, die vor beseitigten Gefahren warnen, entfernt werden.

Abbildung 6: Vorher – Nachher, Entferntes Gefahrenzeichen „Aufwölbung“

Erläuterung: Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Fahrzeuglenkern und als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme wurde im Bereich eines nachfolgenden Schutzwegs eine Aufpflasterung der Fahrbahn angebracht. Mit der Neugestaltung des nachfolgenden Platzes wurde die Aufpflasterung entfernt und die Fahrbahn gepflastert, das Gefahrenzeichen wurde obsolet.

4.4.4.5 Komplexe Situationen

Bei über Jahre gewachsener Beschilderung fehlt oft die einheitliche Linie. Bei eingehender Betrachtung können womöglich die gleichen Informationen und Vorschriften oft einfacher, mit weniger Verkehrszeichen übermittelt werden.

4.4.4.6 Kreuzungsbereich

Kreuzungsbereiche erfordern die besondere Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer. Die Erfassung der Vorrangbestimmung und die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern stehen im Vordergrund.

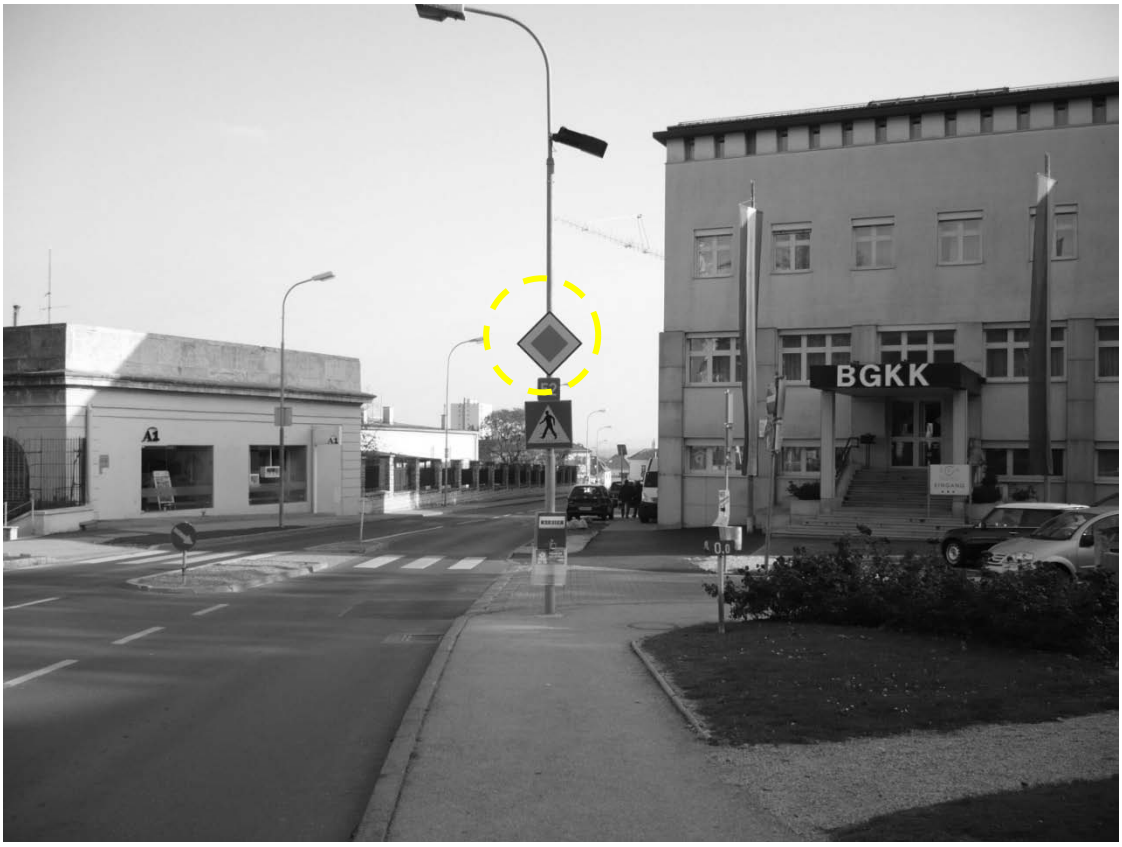

Abbildung 7: Negativbeispiel: Das Verkehrszeichen „Vorrangstraße“ steht direkt im Kreuzungsbereich

Erläuterung: Direkt vor einer Seitenstraße und einem Schutzweg wurde das Verkehrszeichen „Vorrangstraße“ abgebracht. Im Kreuzungsbereich befinden sich noch weitere Verkehrszeichen, die „Vorrangstraße“ sollte in einen informationsarmen Bereich vor oder nach der Kreuzung verlegt werden.

Aus dem Kreuzungsbereich sollten Informationen, die nicht im direkten Zusammenhang mit der Kreuzung stehen, durch räumliche Umverteilung entfernt werden. Die Auffälligkeit unbedingt erforderlicher Verkehrszeichen kann bspw durch bessere Abhebung vom Hintergrund und der Verkehrszeichengröße erhöht werden. Bspw können Beginn und Ende von Zonenverordnungen und Gefahrenzeichen um einige Meter im Straßenverlauf verschoben werden.

4.4.4.7 Vermeidung der Behinderung von Verkehrsteilnehmern durch Verkehrszeichen

Der überwiegende Teil der Verkehrszeichen richtet sich an Lenker von Fahrzeugen und hier wiederum hauptsächlich an jene von Kraftfahrzeugen. Auch wenn die vermittelte Information hauptsächlich an diese Gruppe adressiert ist, als physisches Objekt kann es ein Hindernis für andere Verkehrsteilnehmer, vor allem Fußgänger, darstellen.

Abbildung 8: Negativbeispiele ein Verkehrszeichensteher steht mitten auf dem Gehsteig

Erläuterung: Der Verkehrszeichensteher steht mitten am Gehsteig und behindert sowohl Fußgänger als auch Radfahrer. Zudem wurde der Steher unmittelbar im Bereich eines Schutzwegs angebracht. Der Verkehrszeichensteher sollte aus dem Bereich des Schutzwegs an den Gehsteigrand versetzt werden.

Aufgrund der Regeln zur Anordnung von Verkehrszeichen stehen diese häufig in der Nähe bzw. auf Gehsteigen und führen hier zu Behinderungen. Für dauerhaft behinderte Personen, aber auch zeitweilig durch Einkaufstaschen, Einkaufswagen, Schirm oder Kinderwagen in ihrem Bewegungsfreiraum eingeschränkte Personen kann der Gehsteigquerschnitt mit einem Verkehrszeichensteher rasch zu schmal werden.

Der freie Bewegungsraum durch Verkehrszeichen sollte für diese Personengruppe nicht eingeschränkt werden. Ebenso ist auf den notwendigen Lichtraum von Radfahrern Rücksicht zu nehmen, wenn Verkehrszeichen in unmittelbarer Nähe zu Radfahreinrichtungen wie bspw Radwegen angebracht sind. Andere Montagearten wie auf einem Verkehrszeichensteher sind anzudenken.

4.4.5 Informationsvermittlung

4.4.5.1 Doppelte Anbringung von Verkehrszeichen

Verkehrszeichen müssen generell (mit gesetzlichen Ausnahmen) nur am rechten Fahrbahnrand angebracht werden. Werden sie trotzdem beidseitig angebracht, sollte damit eine bessere Sichtbarkeit für die angesprochenen Verkehrsteilnehmer verbunden sein. Ist das nicht der Fall, ist die zweite Tafel überflüssig. Häufig ist das bei der Beschilderung von „Einfahrt verboten“ und Gefahrenzeichen der Fall.

Abbildung 9: Vorher – Nachher: „Einfahrt verboten“ an beiden Fahrbahnrändern

Erläuterung: Das „Einfahrt verboten“ Verkehrszeichen war an beiden Farbahnrändern angebracht, obwohl sich daraus keine bessere Sichtbarkeit ergab. Eine Torwirkung ergibt sich bereits durch die Straßenbreite in der Engstelle. Das „Schutzweg“ Verkehrszeichen auf der Rückseite steht am rechten Fahrbahnrand, der Verkehrszeichensteher kann daher nicht entfernt werden.

4.4.5.2 Mehrfache Vermittlung der Information

Auch hier ist abzuwägen, ob mit mehreren gleichen oder verschiedenen Mitteln dieselbe Information wiedergegeben werden soll. Ein Beispiel dafür ist ein Verkehrszeichen „Abbiegeverbot“, wenn ohnehin eine Sperrlinie vorhanden ist, bzw. „Halten und Parken verboten“, wenn Bodenmarkierungen (zB Sperrflächen) bereits das Verbot wiedergeben. Wiederholungsverkehrszeichen sollten ebenso sparsam und gezielt verwendet werden.

Abbildung 10: Vorher – Nachher, Verkehrzeichen „Einbiegen nach links verboten“ trotz Fahrbahnteiler

Erläuterung: Obwohl der Fahrbahnteiler und die nachfolgende Sperrlinie bereits das Abbiegen in die Seitengasse verhindern, wurde zusätzlich das Verkehrszeichen „Einbiegen nach links verboten“ angebracht. Die Kreuzung wird über eine Verkehrslichtsignalanlage geregelt, die aber in verkehrsarmen Zeiträumen nicht in Betrieb ist. Das Abbiegeverbot wurde ebenso wie das „Halten- und Parken verboten“ Verkehrszeichen entfernt. Eine sekundäre Informationsquelle, die im Kreuzungsbereich aufgrund der guten primären Informationen (Farbahnteiler, Belagswechsel) nicht notwendig ist, kann entfallen.

4.4.5.3 Verkehrszeichen zur „Problemvermeidung“

Verkehrszeichen werden zur „Problemvermeidung“ aufgestellt, obwohl sich das Ge- oder Verbot schon aus der Straßenverkehrsvorschrift selbst ergibt. Zum Beispiel, wenn zur Kennzeichnung des Parkverbots innerhalb des 5 m-Kreuzungsbereichs das Verkehrszeichen „Parken verboten“ aufgestellt wird, obwohl dies bereits durch die StVO verboten und somit eine selbsterklärende Verkehrssituation ist.

Bei selbsterklärenden Verkehrssituationen könnte man verstärkt auf Bodenmarkierungen bzw. auf die Adaptierung des Straßenraums anstatt Verkehrszeichen setzen.

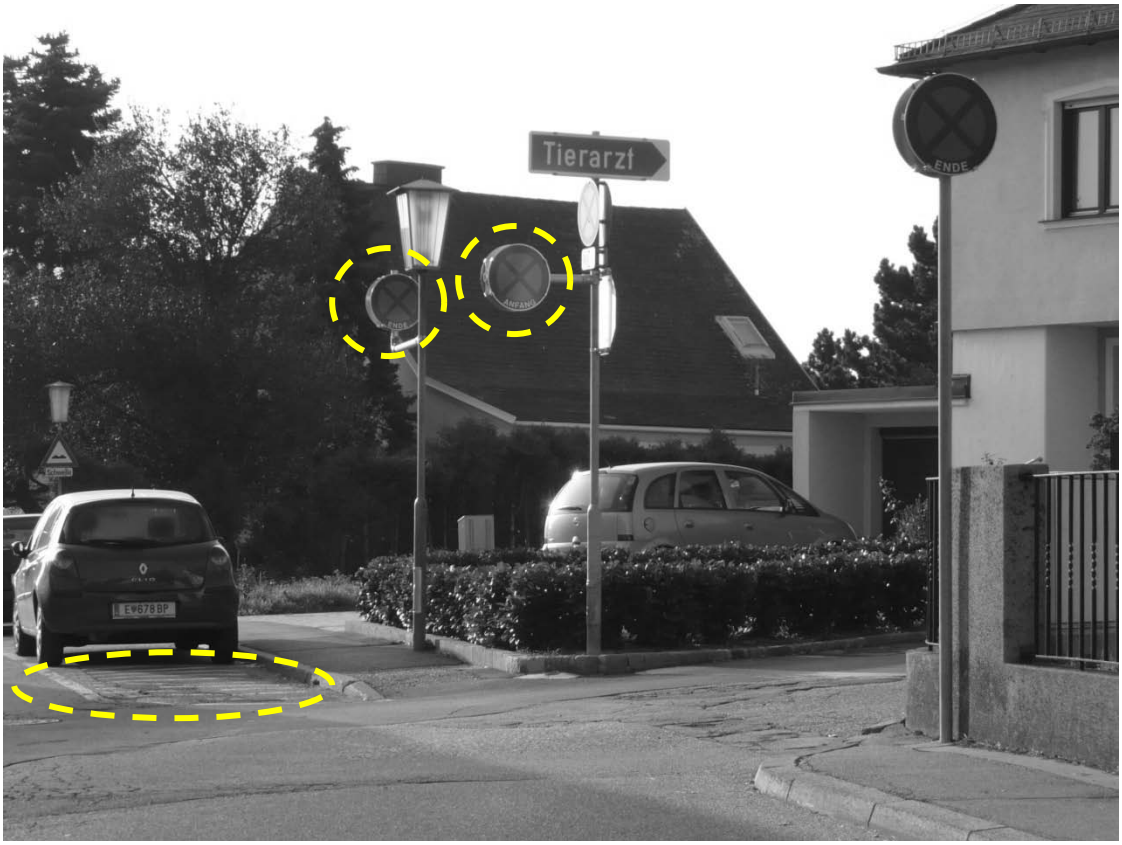

Abbildung 11: Negativbeispiel Beschilderung des 5 m Bereichs in Kreuzungen

Erläuterung: Mit den Verkehrszeichen wird nur der 5 m Raum im Kreuzungsbereich unterstrichen, obwohl bereits die Bestimmungen der StVO (§ 24 Abs 1 d) das Halten und Parken verbieten. Die Fläche ist zwar mit Bodenmarkierungen gekennzeichnet, bei häufiger Mißachtung durch parkende Fahrzeuge sollte der Gehsteig in diesem Bereich vorgezogen werden.

Ebenso werden häufig zur Unterstreichung der Bestimmungen StVO „Halten und Parken verboten“ Schilder zur Absicherung aufgestellt. Bleiben in einer Straße weniger als 5,10 m bzw. in einer Einbahnstraße keine Restfahrbahnbreite von 2,55 m ist das Parken verboten (Hoffer 2006). Bleibt in einem Straßenabschnitt nicht genügend Restfahrbahn, auf der ein Fahrzeug passieren kann, ist auch das Halten bereits verboten.

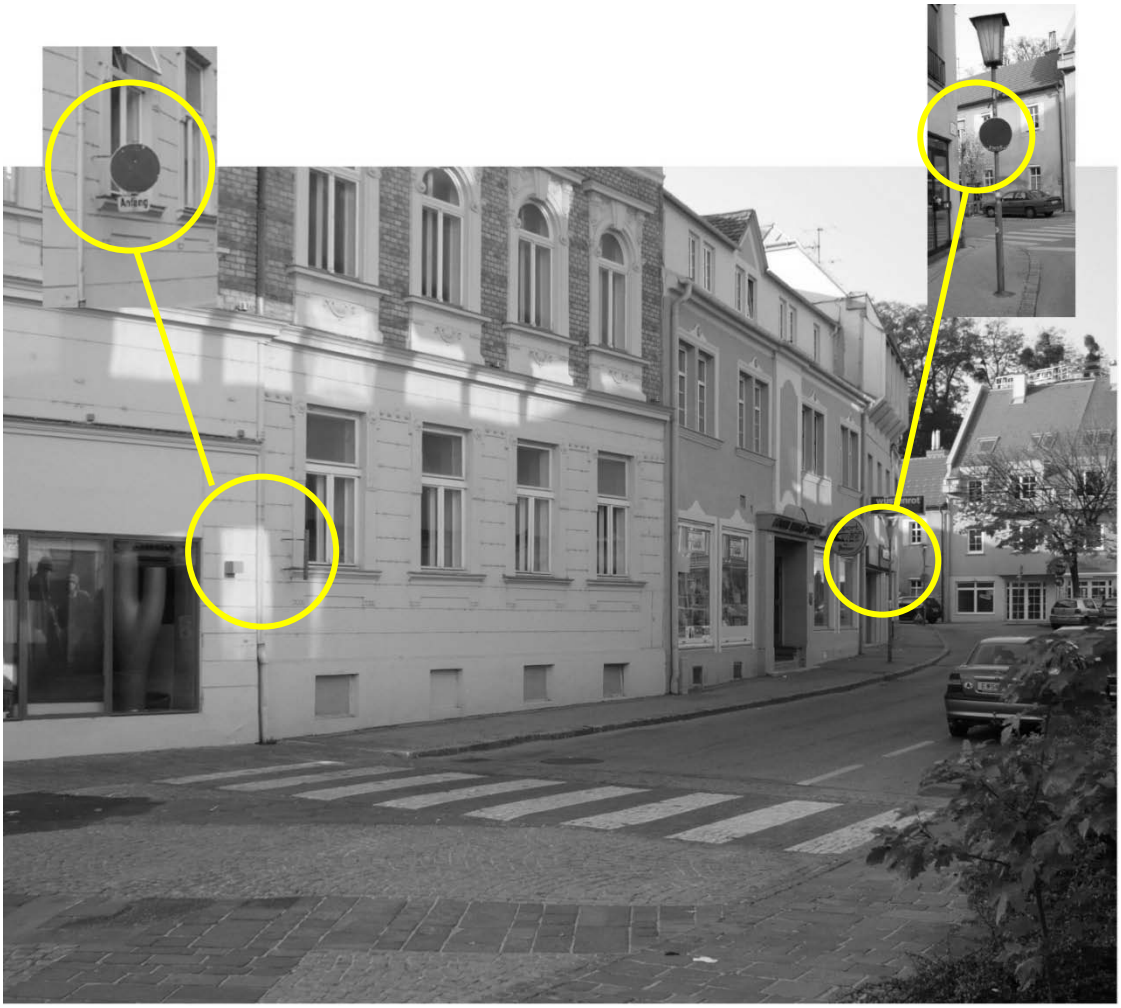

Abbildung 12: Vorher – Nachher Entfernung eines Halte- und Parkverbots

Erläuterung: Obwohl die Fahrbahnbreite das Parken und Halten bereits unmöglich macht, und auch die Parkplätze auf der gegenüberliegenden Seite durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet sind, wurden zusätzlich Verkehrszeichen angebracht. Die Verkehrzeichen wurden entfernt, nach der Entfernung gab es keine Probleme mit abgestellten Fahrzeugen.

4.4.5.4 „Raffung“ der Information

Eine Möglichkeit Informationen in „geraffter“ Form zu vermitteln, liegt in der Bildung von Zonenbeschränkungen. Ähnlich Ortstafeln kann viel Information mit wenigen Verkehrszeichen übermittelt werden.

Der Übergangsbereich zu den Zonen sollte durch die Straßenraumgestaltung optisch unterstrichen werden. Nicht geeignet zur Erzielung einer Torwirkung an den Zonengrenzen ist das beidseitige Anbringung eines Verkehrszeichens, das nicht als optisches Element sondern als Informationsträger dienen soll.

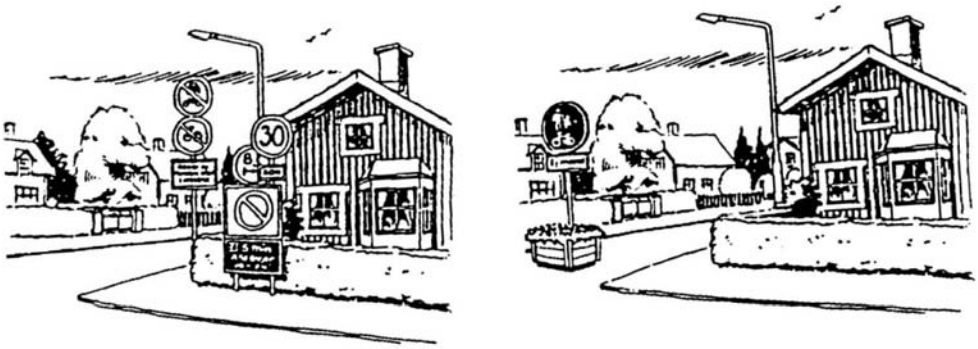

Abbildung 13: „Raffung“ der Information durch Zonenbildung (Wilde 1986)

Das Überborden verkehrsberuhigter Zonen birgt allerdings das Risiko eines Umkehreffekts. Bei Fußgängern mit beschränkten Kenntnissen oder Fähigkeiten (Kinder, Personen mit beschränkter physischer Kapazität) besteht das Risiko, dass sich ihr Aufmerksamkeitsniveau verringert und nicht mehr unterschieden wird, ob sie sich außerhalb oder innerhalb einer verkehrsberuhigten Zone befinden.

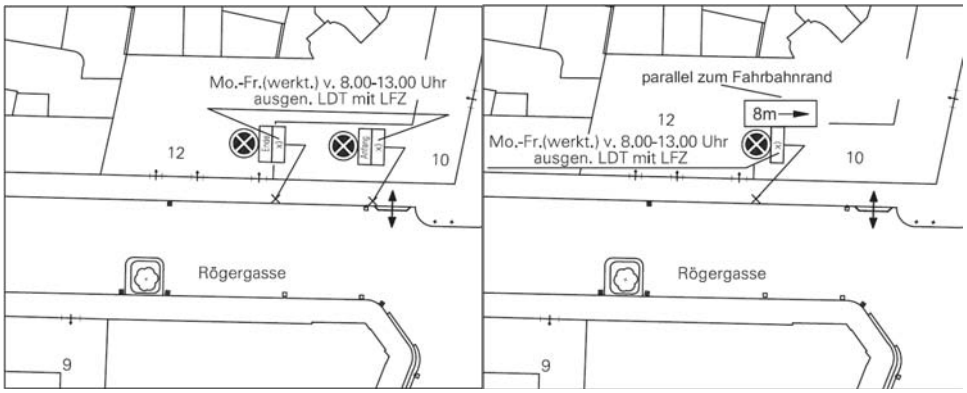

Abbildung 14: Grundriß mit klassischer Beschilderung „Halte- und Parkverbot“ mit zwei Stehern und mit neuer Beschilderung „Halte- und Parkverbot“ mit nur einem Verkehrszeichensteher

Abbildung 15: Derzeitige Beschilderung eines Halte- und Parkverbots mit zwei Verkehrszeichenstehern

Abbildung 16: Möglichkeit der Beschilderung eines Halte- und Parkverbots mit nur einem Verkehrszeichensteher

Erläuterung: Mit der Magistratsabteilung 46 der Gemeinde Wien wurde im Zuge einer Begehung auch die Idee geprüft, Halte und Parkverordnungen nur mehr mit einem Verkehrszeichensteher zu beschildern. Sofern die Parkverbote nur für eine Länge von unter 12 m gültig sind und auf einer Seite durch eine natürliche Barriere (Baumscheibe, Gehsteigvorziehung, Ein- und Ausfahrten) begrenzt sind, wird auf diesem Steher eine Zusatztafel mit der Länge der Halte- und Parkverordnung in Metern angegeben.

4.4.5.5 Alternativen zu Verkehrschildern

Dem Straßenerhalter stehen verschiedene Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung, um seiner Verkehrssicherungspflicht zu genügen. Grundsätzlich kommen sowohl bauliche Maßnahmen als auch Warnhinweise oder andere verkehrssichernde Maßnahmen in Frage. Gefahrenwarnungen können bspw durch Bodenmarkierungen ausgedrückt werden.

Abbildung 17: 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung als Bodenmarkierung

Erläuterung: Für die Wiederholung von Verkehrsbeschränkungen wie hier in einer Tempo 30 km/h-Zone können auch Bodenmarkierungen verwendet werden. Das Erscheinungsbild des Straßenraums wird dadurch weniger beeinflußt als durch ein Verkehrszeichen auf einer Anbringvorrichtung.

4.4.5.6 Einheitliche Beschilderung

Gleiche Sachverhalte sollten immer auf gleiche Weise vermittelt werden. So sollen – in Fällen, wo das möglich ist – zum Beispiel entweder Gebots- oder Verbotsschilder verwendet werden, aber nicht beide Typen von Schildern gemischt. Welche Art von Schildern aufgestellt wird, hängt stark vom Ziel der Beschilderung ab, da Gebotszeichen eine „positive“ und Verbotszeichen eine „negative“ Art der Beschilderung darstellen. Die gleichzeitige Informationenvermittlung mittels verschiedener Darstellungsarten wie mittels Überkopf- und seitlicher Beschilderung sollte ebenfalls vermieden werden. Bspw sollten die Verkehrszeichen „Abbiegeverbot“ und „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ in einem Straßenabschnitt nicht abwechselnd verwendet werden.

4.4.5.7 Gefahrenzeichen

Nach der Straßenverkehrsordnung müssen Gefahrenstellen, die auch ohne einen solchen Hinweis leicht erkannt werden können, nicht gesichert werden. Wird mittels eines Verkehrszeichens vor einer Gefahr gewarnt, sollte die mögliche Gefährdung genau beschrieben und die Warnung rechtzeitig erfolgen.

4.4.6 Zusatztafeln

Zusatztafeln tragen leicht zur Verwirrung der Verkehrsteilnehmer bei. Eine Optimierung ist durch eine einheitliche Gestaltung sowie eine einfache Lesbarkeit der Zusatztafeln zu erreichen. Bereits nach der aktuellen Rechtslage darf eine Zusatztafel nicht verwendet werden, wenn ihre Bedeutung durch ein anderes Verkehrszeichen zum Ausdruck gebracht werden kann.

Eine einheitliche Gestaltung von Zusatztafeln in einem Gemeindegebiet sollte angestrebt werden. Piktogrammen sollten gegenüber einer textlichen Beschreibung der Vorzug gegeben werden. Die Piktogramme sollen dabei eine einheitliche Form aufweisen.

4.4.7 Zustand der Verkehrszeichen

Grundsätzlich sollte jedes Verkehrszeichen im Hinblick auf Zustand und sichere Befestigung den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Weiters sollte geprüft werden ob eine optimale Sichtbarkeit für alle angesprochenen Verkehrsteilnehmer gegeben ist.

Abbildung 18: Negativbeispiel Verkehrszeichen hinter überwuchernder Bepflanzung

Erläuterung: Da die Fahrbahn die gesamte Straßenbreite einnimmt, wurde das Verkehrszeichen an der Grenze zum Nachbargrundstück angebracht. Da der Baum über das Grundstück hinausragt, ist das Verkehrszeichen „Vorrang geben“ nur mehr schwer zu erkennen.

Die Aufmerksamkeit des Verkehrsteilnehmers sollte auf das Verkehrszeichen gelenkt werden, dabei sollte dieser eine ausreichende Kontrast zur Umgebung bilden, Werbeschilder sollten den Blick auf das Verkehrszeichen nicht beeinträchtigen.

Abbildung 19: Negativbeispiel mangelnder Kontrast des Hintergrundes zur Leitbake

Erläuterung: Das Werbeplakat und die Leitbake weisen ähnliche Farben auf. Gerade für den Kurvenverlauf bieten die Leitbaken aber eine wichtige Informationsquelle. Am zweiten Werbepla-

kat sind zudem straßenverkehrszeichenähnliche Symbole vorhanden, die die Aufmerksamkeit von Fahrzeuglenker auf sich ziehen können.

Abbildung 20: Negativbeispiel Wegweisung überlagert das Verkehrszeichen „Schutzweg“

Erläuterung: Ein gut gestalteter Schutzweg mit Fahrbahnteiler weist am Beleuchtungsmast neben dem Verkehrszeichen „Schutzweg“ noch vier Wegweiser auf, wobei der Wegweiser für den Busparkplatz noch in Farbe und Form dem „Schutzweg“ ähnlich ist. Diese Situation wurde bereits aufgrund einer Straßenraumumgestaltung geändert.

4.5 Zusammenfassung

Die Sichtweise der Verkehrsteilnehmer auf die Straßenverkehrbeschilderung ist durchwegs kritisch, vor allem Kraftfahrzeuglenker sehen sich mit einer Überzahl an Verkehrszeichen konfrontiert. Die Ursachen für eine Zunahme der Straßenverkehrbeschilderung sind vielfältig, die Wünsche und Forderung der Politik, des Gesetzgebers, der Exekutive und er Bürger selbst münden häufig in der Errichtung neuer Verkehrszeichen.

Aktionen zur Reduktion der Straßenverkehrsbeschilderung sind durchwegs erfolgsbringend, zeigen aber auch, dass die Beschilderung nicht am grünen Tisch sondern nur vor Ort optimiert werden kann. Ebenso kann durch den rechtlichen Rahmen (Begegnungszone in der Schweiz) und die Gestaltung des Straßenraums mit Änderungen des Verkehrsverhaltens (Shared Space) eine Reduktion der Verkehrszeichen erreicht werden.

Die Betrachtung der Informationsverarbeitung und der visuellen Wahrnehmung des Menschen zeigen die Grenzen bei der Bewältigung der Aufgaben im Verkehr auf. Die Forderung alle Verkehrszeichen wahrzunehmen kann der Fahrzeuglenker nicht befol-

gen. Die Wahrnehmungs- und Informationsverarbeitungskapazität des Menschen ist beschränkt, Erfahrung, Alter, Gesundheit spielen auf der Seite der Verkehrsteilnehmer eine wesentliche Rolle. Umweltbedingungen, wie die eingeschränkte Sicht bei Nacht, schränken ebenso ein. Ein wesentliches Problem entsteht durch den Verkehr selbst, mit steigender Bewegungsgeschwindigkeit des Verkehrsteilnehmers steigt auch die Belastung durch die vorhandene Zahl der Verkehrszeichen.

Die subjektive Informationsselektion bewirkt, dass nur ein Teil der vorhanden auch tatsächlich in der konkreten Verkehrssituation wahrgenommen wird. Die automatische Befolgung einer Verkehrsvorschrift ist durch die Wahrnehmung der entsprechenden Information ebenfalls nicht gegeben.

Das Ergebnis der Arbeit ist der Leitfaden zur Optimierung der innerörtlichen Straßenverkehrsbeschilderung. Mit diesem Leitfaden wird Behörden, vor allem kleinerer Städte und Gemeinden in Österreich, eine technische Hilfestellung zur Optimierung der Beschilderung geboten.

Die Ansätze zum Leitfaden konnten einerseits aus den Erfahrungen aus mehreren Projekten zur Optimierung der Beschilderung gewonnen werden, anderseits auch aus den Erkenntnissen der Informationsverarbeitung und der visuellen Wahrnehmung. Der Leitfaden beinhaltet Vorschläge und Maßnahmen zur Optimierung der Straßenverkehrsbeschilderung, die anhand praktischer Beispiele erörtert werden.

4.6 Vor-Ort-Checkliste Straßenverkehrsbeschilderung

Anbringungspflicht

- ► Besteht eine gesetzliche Verpflichtung zur Anbringung des Verkehrszeichens?
  - ✓ Wenn ja, Vollständigkeit aller korrespondierenden Verkehrszeichen und Verbesserungsmöglichkeiten prüfen!
- ► Besteht eine Verordnung für das Verkehrszeichen? Entspricht das Verkehrszeichen der Verordnung nicht?
  - ✓ Vorschriftsmäßigen Zustand herstellen!

Verkehrssituation

- ► Hat sich die Verkehrssituation seit der Anbringung des Verkehrszeichens geändert?
- ► Hat sich die Umgebungsstruktur geändert?
- ► Wurde das Schild den Änderungen des Straßenraums angepaßt?
  - ✓ Überprüfung, ob Verkehrsbeschränkung/Verkehrszeichen weiterhin notwendig ist!
  - ✓ Überprüfung, ob eine Alternative zum Verkehrsschild vorhanden ist!
  - ✓ Überprüfen, ob ein anderes Verkehrszeichen der Situation besser entspricht!
- ► Steht das Verkehrszeichen im Widerspruch zu anderen Verkehrszeichen?
  - ✓ Herstellung einer verständlichen, eindeutigen und klaren Beschilderung!

- ► Wird in gleichen Situationen die Information auf verschiedene Art vermittelt?
  - ✓ Gleichartige Vermittlung der Informationen anstreben!

Informationsvermittlung

- ► Ergibt sich der Inhalt des Verkehrszeichens bereits aus den Verkehrsvorschriften?
  - ✓ Prüfen, ob die Informationsvermittlung durch das Verkehrszeichen weiterhin notwendig ist!
  - ✓ Alternative Informationsvermittlung prüfen!
- ► Kann die Information des Verkehrszeichens auf eine andere Art wiedergegeben werden?
  - ✓ Einsparung des Schildes durch alternative Wiedergabe!
- ► Wird die Information des Verkehrszeichens mehrfach bzw. wiederholt wiedergegeben?
  - ✓ Überprüfen, ob Verkehrszeichen notwendig ist!
- ► Ist das Verkehrszeichen mit (Zusatztafeln) und im Kontext mit umgebenden Verkehrszeichen verständlich?

Zusatztafeln

- ► Wir der gleiche Inhalt auf mehreren Zusatztafeln verschieden wiedergegeben?
  - ✓ Vereinheitlichung der Zusatztafeln!
- ► Läßt sich der Text durch Piktogramme darstellen?
  - ✓ Verwendung einheitlicher Piktogramme!
- ► Läßt sich der Text verständlicher formulieren?

Zustand des Verkehrszeichens

- ► Entspricht das Verkehrszeichen nicht den gesetzlichen Vorschriften (StVO, Straßenverkehrszeichen-Verordnung usw.)?
  - ✓ Verkehrszeichen austauschen bzw. sanieren!
- ► Ist das Verkehrszeichen für angesprochene Verkehrsteilnehmer gut sichtbar bzw. gibt es eine alternative, günstigere Lage zur Anbringung?
  - ✓ Alternative Anbringung prüfen!

4. Optimierung der Beschilderung

Nr.	Photo	Verordnung	Standort	OK
				O
				O
				O

Abbildung 21: Erhebungsblatt Verkehrszeichen

Nr.	Maßnahme

Abbildung 22: Erhebungsblatt Maßnahmen

5. MUSTERVERORDNUNGEN GEM STVO

Von Peter Reifberger

Zum Ermittlungsverfahren

Es empfiehlt sich, die Verordnung auszuformulieren (siehe Muster) und beim Betreff und bei der Überschrift statt „Verordnung“ den Begriff „Verordnungsentwurf“ zu verwenden. Am Verteiler sollten die möglicherweise berührten Interessensvertretungen (§ 94 f StVO) sowie andere Beteiligte (zB Anrainer oder auch Fraktionen, Gemeindeinformation, jedenfalls aber die Polizeidienststelle) angeführt werden. Der techn Sachverständige der BH sollte im Ermittlungsverfahren gebeten werden, anlässlich eines Augenscheins im Nahbereich der Gemeinde die geplante Maßnahme anzusehen und zumindest mündlich eine kurze Stellungnahme abzugeben (Aktenvermerk!).

Zu den Entscheidungsgrundlagen

Die Anführung der Entscheidungsgrundlagen im Anschluss an die Verordnung ist unüblich, hat sich aber in der Praxis bewährt. Eine Zusammenfassung des Ermittlungsverfahrens, der allfälligenBefassung von Kollegialorganen und der Begründung für die Verordnung versetzt jedermann in die Lage den Sinn und Zweck der Verordnung und allenfalls deren Aktualität zu erfassen.

Zum Gemeinde-Organisationsrecht

Die Zuständigkeit innerhalb der Gemeinde (Gemeindevertretung, Übertragung auf Ausschuss oder Bürgermeister etc) zur Erlassung von Verordnungen ist auf der Grundlage der jeweiligen Gemeindeordnung zu beurteilen. In den Mustervorlagen wurde die Salzburger Gemeindeordnung 1994 als Musterrechtsgrundlage herangezogen.

Zur Anlage Übersichtsplan

Diese Anlage ist nicht verpflichtend, aber in manchen Fällen sinnvoll, zB wenn keine Straßenbezeichnungen vorhanden sind und die Beschreibung des Geltungsbereichs nur mittels Grundstücks-Nr uÄ erfolgt. Alternativ kann in der Verordnung auch auf die Beschreibung des Geltungsbereichs ganz verzichtet und auf die Anlage verwiesen werden *(„. . . im Bereich laut Anlage 1, welche einen integrierten Bestandteil dieser Verordnung bildet“).* Bei der Anlage ist auf die Verordnung hinzuweisen.

Zu öffentlichen Privatstraßen/Gemeindestraßen

Es gilt § 1 StVO, dh die nachstehenden Verordnungen können von den Gemeindeorganen für alle Straßen mit öffentlichem Verkehr erlassen werden (ausgenommen Landes- und Bundesstraßen bzw. diesen gleichzuhaltenden Straßen). Auf die Eigentumsverhältnisse kommt es dabei nicht an. Nicht öffentliche Privatstraßen müssen als solche entweder eindeutig gekennzeichnet und/oder aber abgeschrankt sein. Dann endet die Zustän-

digkeit der Straßen**polizei**behörde an dieser Stelle. Der Bürgermeister kann aber dennoch als Straßen**rechts**behörde gem. den jeweiligen Landesstraßengesetzen gefordert sein (öffentlich oder nicht öffentlich, Entfernung von Abschrankungen uÄ).

MUSTER 1: Geschwindigkeitsbeschränkung

Gemeindekopf
Datum, Zahl
Betreff: **Geschwindigkeitsbeschränkung** xx km/h im Bereich xx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) xx km/h
im Bereich X-Straße zwischen Kreuzung mit der A-Straße und Kreuzung mit der B-Straße
in beiden Richtungen/in Richtung B-Straße
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10 a und Z 10 b StVO
sowie Zusatztafeln gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO („↑ xxx m↑“)

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 1 lit b Z 1 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. Xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): dicht besiedeltes Gebiet, stark befahren, Geschwindigkeitsbeschränkung zur Verkehrsberuhigung erforderlich

Anmerkungen Verfasser:
- ► Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit b StVO ist ab 1.000 m verpflichtend, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert
- ► Auf Gemeindestraßen innerhalb einer Gemeinde möglichst einheitliche Werte, zB je nach Situation 30, 50 und 80, um die Verkehrsteilnehmer nicht durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Geschindigkeitsbeschränkungen zu verwirren.
- ► Kundmachung: am Beginn und Ende sowie an allen Einmündungen dazwischen

MUSTER 2: Zone Geschwindigkeitsbeschränkung

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: Zone Geschwindigkeitsbeschränkung xx km/h im Bereich xx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Zone Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) xx km/h
im Bereich X-Straße ab der Kreuzung mit der A-Straße in Richtung der B-Straße
im Bereich Y-Straße ab der Kreuzung mit der C-Straße in Richtung der D-Straße usw
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 11 a und Z 11 b StVO

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 1 lit b Z 1 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. Xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): dicht besiedeltes Gebiet, stark befahren, Geschwindigkeitsbeschränkung zur Verkehrsberuhigung erforderlich

Anmerkungen Verfasser:
- ► Zone empfiehlt sich, falls mehrere Verordnungen innerhalb eines zusammenhängenden Gebiets zu einem Schilderwald führen würden, dh Zusammenfassung zu einer Zone.
- ► Am Beginn der Zone sollten entsprechende Bodenmarkierungen angebracht werden (keine Verordnung erforderlich)
- ► Kundmachung: die Zone muss „zugemacht“ werden, ein Einfahren/Ausfahren darf nicht möglich sein, ohne dem entsprechenden Verkehrszeichen zu begegnen.

MUSTER 3: Geschwindigkeitsbeschränkung im Ortsgebiet

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Geschwindigkeitsbeschränkung** xx km/h im im Ortsgebiet xxx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) xx km/h im Ortsgebiet xxx
Kundmachung
mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 10 a und Z 10 b StVO auf sämtlichen Verkehrszeichen „Ortstafel xxx“ und „Ortsende xxx“
an der Amtstafel von xx.xx.200x – xx.xx.200x

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 20 Abs 2 a Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. Xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): dicht besiedeltes Gebiet, stark befahren, Geschwindigkeitsbeschränkung zur Verkehrsberuhigung erforderlich

Anmerkungen Verfasser:
- ► Obwohl keine Zonen-Verkehrszeichen anzubringen sind, hat die Verordnung die Wirkung einer Zone (durch die Anbringung auf der gleichen Anbringungsvorrichtung wie die Hinweiszeichen „Ortstafel“ und „Ortsende“).
- ► Eine Zone empfiehlt sich, falls mehrere Verordnungen in einem zusamenhängenden Gebiet zu einem Schilderwald führen würden, dh Zusammenfassung zu einer Zone.
- ► Am Beginn der Zone sollten (zusätzlich zur Beschilderung) entsprechende Bodenmarkierungen angebracht werden (keine Verordnung erforderlich).
- ► Kundmachung: die Zone muss „zugemacht“ werden, ein Einfahren/Ausfahren darf nicht möglich sein, ohne dem entsprechenden Verkehrszeichen zu begegnen.
- ► Kundmachung an der Amtstafel sowie Verlautbarung in der Gemeindeinformation: bei dieser Verordnung auf Grund § 44 Abs 4 StVO erforderlich.

MUSTER 4: Fußgängerzone

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Fußgängerzone** in der X-Straße

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Fußgängerzone
im Bereich X-Straße ab der Kreuzung mit der A-Straße in Richtung der B-Straße
im Bereich Y-Straße ab der Kreuzung mit der C-Straße in Richtung der D-Straße usw
Gestattet sind:
Ladetätigkeit in der Zeit von xxx bis xxx Uhr sowie Fahrräder
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 53/1 Z 9 a und Z 9 b StVO sowie Zusatztafeln über die angeführten Ausnahmen

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 76 a Abs 1 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): dicht besiedeltes Gebiet, stark befahren, Verkehrsaufschließung betroffene Gebäude über xx-Straße möglich

Anmerkungen Verfasser:
- ► Zu beachten sind die gesetzlichen Ausnahmen, siehe § 76 a StVO.
- ► Eine Fußgängerzone führt in der Regel zu mehr Kundenzulauf, vorausgesetzt, es sind genügend Parkplätze fußläufig vorhanden.
- ► Die Fußgängerzone kann auch zeitlich eingeschränkt werden (nur ausnahmsweise sinnvoll).
- ► Kundmachung: die Zone muss „zugemacht“ werden, ein Einfahren/Ausfahren darf nicht möglich sein, ohne dem entsprechenden Verkehrszeichen zu begegnen.

MUSTER 5: Wohnstraße

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Wohnstraße** im Bereich X-Straße

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Wohnstraße
im Bereich X-Straße zwischen Kreuzung mit der A-Straße und Kreuzung mit der B-Straße
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 53/1 Z 9 c und Z 9 d StVO

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 76 b Abs 1 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): dicht besiedeltes Gebiet mit zahlreichen Familien, kein Gewerbe, hauptsächlich Anrainerverkehr, Straßenverlauf eben

Anmerkungen Verfasser:
- ► Zu beachten sind die gesetzlichen Ausnahmen, siehe § 76 b StVO.
- ► Eine Wohnstraße erzielt im Ergebnis die gleiche Wirkung wie ein „Fahrverbot in beiden Richtungen“ mit der Zusatztafel „ausgenommen Anrainerverkehr“.
- ► Zu beachten ist, dass in einer Wohnstraße nur auf markierten Abstellflächen geparkt werden darf (§ 23 Abs 2 a StVO).
- ► Kundmachung: die Zone muss „zugemacht“ werden, ein Einfahren/Ausfahren darf nicht möglich sein, ohne dem entsprechenden Verkehrszeichen zu begegnen.

MUSTER 6: Halten und Parken verboten

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Halteverbot** beim Haus xx/im Bereich xxx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Halten und Parken verboten
beim Haus xxx/im im Bereich xxx
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 13 b StVO
mit dem Zusatz „Anfang“ und „Ende“/mit der Zusatztafel „gilt im Bereich des gesamten Umkehrplatzes“

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 1 lit b Z 1 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. xx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung um Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): gefährliche Engstelle, Unfallhäufungen, Einblick in Kreuzung/auf Schutzweg nicht gegeben

Anmerkung Verfasser:

► In der Regel sollten Halteverbote nur dort verordnet werden, wo nicht sowieso gesetzliche Verbote bestehen (§ 24 StVO), um einen Schilderwald zu vermeiden.

MUSTER 7: Abschleppzone

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Abschleppzone** beim Haus xx/im Bereich xxx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Halten und Parken verboten sowie Abschleppzone
beim Haus xxx/im im Bereich xxx
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 13b StVO
sowie Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit j StVO und Zusatztafel „Feuerwehrzufahrt“

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 1 lit b Z 1 und 89a Abs 2 lit b Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. Xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): Feuerwehrzufahrt zu öffentlichem Gebäude nicht gesichert, gesetzliches Halteverbot wird in der Praxis nicht eingehalten, gefährliche Engstelle

Anmerkung Verfasser:

► In der Regel sollten Halteverbote nur dort verordnet werden, wo nicht sowieso gesetzliche Halteverbote bestehen (§ 24 StVO), um einen Schilderwald zu vermeiden. Wo allerdings nur ein gesetzliches Parkverbot besteht, kann im Bedarfsfall ein Halteverbot verordnet werden.

MUSTER 8: Ladezone

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Ladezone** beim Haus xx/im Bereich xxx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Halten und Parken verboten
beim Haus xxx/im im Bereich xxx
Ausgenommen ist Ladetätigkeit/in der Zeit von xx – xx Uhr.
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 13 b StVO
mit dem Zusatz „Anfang“ und „Ende“ sowie Zusatztafel „ausgenommen Ladetätigkeit/in der Zeit von xx – xx Uhr“

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 1 lit c Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. Xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): für Betrieb/e xy, vorhandene Abstellflächen meistens verparkt

Anmerkung Verfasser:

► Zusätzlich kann im Verordnungstext eingefügt werden: Bodenmarkierung „Ladezone“ gemäß § 24 Bodenmarkierungs-Verordnung, Kundmachung durch Anbringung der Bodenmarkierung, Inkrafttreten mit Anbringung der Bodenmarkierung.

MUSTER 9: Behindertenparkplatz

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Behindertenparkplatz** beim Haus xx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Halten und Parken verboten
ausgenommen dauernd stark gehbehinderte Personen
beim Haus xxx
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 13 b StVO
sowie Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit h StVO
sowie Zusatztafel „← 3 m →“

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 1 lit d Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. Xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): öffentliches Gebäude, wichtige Versorgungseinrichtung, dzt. kein Behindertenparkplatz vorhanden

Anmerkungen Verfasser:
- ► Auf der Abstellfläche sollte eine entsprechende färbige Bodenmarkierung angebracht werden (keine Verordnung erforderlich).
- ► Durch die Zusatztafel „← 3 m →“ und mittige Anbringung des Mastens entfällt das Erfordernis, zwei Verkehrszeichen (Anfang, Ende) anzubringen. Letzteres (zwei Masten) ist an sich üblich, aber bei kleinräumigen Parkbeschränkungen nicht notwendig.
- ► Exisitert eine „natürliche“ Begrenzung des Stellplatzes (Gehsteigecke, Hauseinfahrt, Baum etc. kann das Verkehrszeichen auch am anderen Ende mit einem entsprechenden Zusatztafel-Pfeil in die Richtung des oben erwähnten Punkts angebracht werden.

MUSTER 10: Parken verboten

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: Parkverbot beim Haus xx/im Bereich xxx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Parken verboten
beim Haus xxx/im im Bereich xxx
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 13 a StVO
mit dem Zusatz „Anfang“ und „Ende“

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 1 lit b Z 1 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): gesetzliches Parkverbot wird in der Praxis nicht eingehalten, Anrainerproblematik

Anmerkungen Verfasser:
- ► In der Regel sollten Parkverbote nur dort verordnet werden, wo nicht sowieso gesetzliche Verbote bestehen (§ 24 StVO), um einen Schilderwald zu vermeiden.
- ► Halten (= Abstellen bis 10 Minuten) und Ladetätigkeit (muss erkennbar sein) ist erlaubt.

MUSTER 11: Kurzparkzone

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Kurzparkzone** im Bereich xxx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Kurzparkzone
im Bereich X-Straße ab der Kreuzung mit der A-Straße in Richtung der B-Straße
im Bereich Y-Straße ab der Kreuzung mit der C-Straße in Richtung der D-Straße
usw
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 13 d und Z 13 e StVO
sowie der Zusatztafel „Parkdauer 30/60/90/120/180 Minuten“ und „werktags Mo – Fr/Sa von xx – xx Uhr“

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 25 Abs 1 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): öffentliche Gebäude, Versorgungseinrichtungen, Gewerbe vorhanden, Dauerparker sollen verdrängt werden, für Dauerparker im Naheraum ausreichend Abstellflächen vorhanden

Anmerkungen Verfasser:
- ► Alle legalen Stellflächen sollten blau markiert werden (keine Verordnung erforderlich), weiters empfiehlt sich auch eine blaue Quermarkierung über die Fahrbahn überall dort, wo in die Zone eingefahren werden kann (auf Höhe der Verkehrszeichen).
- ► Alternativ kann die Aufstellungsordnung (blaue Markierung) auch verordnet werden (§ 23 Bodenmarkierungs-Verordnung), siehe Muster 12. Vorteil: Zuwiderhandeln kann belangt werden.

Muster

- Die Kurzparkzone gilt aber auch dort, wo keine blauen Markierungen vorhanden sind, wird also durch Ladezonen, Behindertenparkplätze usw oder gesetzliche Halteverbote nicht unterbrochen.
- Höchstparkdauer: Verordnung kann Zeiträume zwischen 30 und 180 Minuten vorsehen.
- Halten (= Abstellen bis 10 Minuten) und Ladetätigkeit (muss erkennbar sein) ist erlaubt.
- Kundmachung: die Zone muss „zugemacht“ werden, ein Einfahren/Ausfahren darf nicht möglich sein, ohne dem entsprechenden Verkehrszeichen zu begegnen.
- Für den Fall der Gebührenpflicht in der Kurzparkzone auf Grund abgabenrechtlicher Vorschriften ist auf diesen Umstand durch das Wort „gebührenpflichtig“, das im unteren Teil des Zeichens oder auf einer Zusatztafel anzubringen ist, hinzuweisen.

MUSTER 12: Parkflächen (Aufstellungsordnung)

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: Aufstellungsordnung für das Parken im Bereich xxx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Das Parken hat im Bereich xxx
laut Aufstellungsordnung der Beilage A/
durch Schrägparken (45 Grad /60 Grad) durch Querparken/durch Längsparken zu erfolgen.
Kundmachung mittels Bodenmarkierungen gemäß § 23 Bodenmarkierungs-Verordnung

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 1 lit b Z 1 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: Beilage A (Anmerkung: entfällt, wenn Aufstellungsordnung verbal umschreibbar, siehe oben).

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): Abstellflächen sollen effizient verparkt werden/Parken am Gehsteig möglich, da 1,50 m Durchgangsbreite für Fußgänger verbleibt

Anmerkungen Verfasser:
- ► Voraussetzungen für Längs-, Schräg- oder Querparken usw siehe § 23 Bodenmarkierungs-Verordnung.
- ► Hinweis: Durch § 24 Abs 2 (Verweis auf § 24 Abs 1 lit b bis n und Abs 3 lit d) ist es möglich, durch Bodenmarkierungen Abweichungen zu gesetzlichen Halte- bzw Parkverboten zu gestatten. Die Gemeinde ist zur Anbringung dieser Bodenmarkierungen berechtigt.
- ► Wenn vorhandene Abstellflächen markiert werden, ohne dass dem eine Verordnung zu Grunde liegt, können die Verkehrsteilnehmer entgegen der Markierung parken, ohne dafür belangt zu werden.
- ► Das Parken auf dem Gehsteig ist verboten, durch eine entsprechende verordnete Bodenmarkierung kann dies aber im Ausnahmefall erlaubt werden. Aber auch entsprechende Verkehrszeichen sind denkbar (mit Zusatztafel).

MUSTER 13: Hupverbot

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Hupverbot** im Bereich xxx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Hupen verboten
im Bereich X-Straße zwischen Kreuzung mit der A-Straße und Kreuzung mit der B-Straße
in der Zeit von xx – xx Uhr
Kundmachung mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 14 StVO
sowie Zusatztafel „xx – xx Uhr“

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 2 lit c Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): dicht besiedeltes Gebiet, Anrainerproblematik

Anmerkung Verfasser:

► Kundmachung: am Beginn und Ende sowie an allen Kreuzungen dazwischen.

MUSTER 14: Hupverbot im Ortsgebiet

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Hupverbot** im Ortsgebiet xxx

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Hupen verboten
im Ortsgebiet xxx
in der Zeit von xx bis xx Uhr
Kundmachung
mittels Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 14 StVO auf sämtlichen Verkehrszeichen „Ortstafel xxx“ und „Ortsende xxx“ sowie Zusatztafel „xx – xx Uhr“
an der Amtstafel von xx.xx.200x – xx.xx.200x

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

Rechtsgrundlagen:
- § 43 Abs 2 lit c Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:
1. Bauhof mit der Anordnung der Kundmachung und Übermittlung des entsprechenden Aktenvermerkes
2. Polizeiinspektion XX
3. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
4. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): dicht besiedeltes Gebiet, Anrainerproblematik

Anmerkungen Verfasser:
- ► Kundmachung: die Zone muss „zugemacht“ werden, ein Einfahren/Ausfahren darf nicht möglich sein, ohne dem entsprechenden Verkehrszeichen zu begegnen.
- ► Kundmachung an der Amtstafel sowie Verlautbarung in der Gemeindeinformation: bei dieser Verordnung auf Grund § 44 Abs 4 StVO erforderlich.

MUSTER 15: Rollschuhfahren auf der Straße

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff: **Rollschuhfahren** auf der xx-Straße

Verordnung
der Gemeindevertretung/des Bürgermeisters/
des X-Ausschusses an Stelle und im Namen der Gemeindevertretung
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde
(Beschluss vom xx.xx.2003)

Hiermit wird verordnet:
Das Fahren mit Rollschuhen auf der Fahrbahn ist in der xx-Straße im Bereich von xx bis xx in der Zeit von xx bis xx jeden Jahres erlaubt.
Diese Verordnung tritt am xx.xx.200x in Kraft und ist durch Anschlag auf der Amtstafel kundzumachen.

Rechtsgrundlagen:

- § 88 Abs 1 letzter Satz Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO
- Übertragungsverordnung auf den Bürgermeister vom xx.xx.200x, Zl. xxx
- Ermächtigungsverordnung für den X-Ausschuss vom xx.xx.200x, Zl. xxx

Hinweis: Das Rollschuhfahren ist nur auf Radfahranlagen – ausgenommen Radfahrstreifen außerhalb des Ortsgebietes – sowie nur in Wohnstraßen und Fußgängerzonen erlaubt. Wenn die Gemeinde-vertretung nicht anderes bestimmt, ist das Rollschuhfahren auf der Fahrbahn verboten. Rollschuhfahrer haben sich so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden. Sie haben auf Radfahranlagen die für Radfahrer und ansonsten die für Fußgänger geltenden Vorschriften zu beachten. Kinder unter 12 Jahren dürfen – außer in Wohnstraßen – nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, Rollschuhfahren, wenn sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises sind.

Für die Gemeindevertretung/Für den X-Ausschuss:

Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Übersichtsplan

Verteiler:

1. Polizeiinspektion XX
2. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 5 (Mitteilung gemäß § 79 Abs 5 Gemeindeordnung 1994)
3. Gemeindeinformation

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): übersichtliche Straße, nicht abschüssig

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): dicht besiedeltes Gebiet, Anrainerproblematik

Anmerkungen Verfasser:

► Sollte die betroffene Straße breit genug und im Ortsgebiet gelegen sein, könnte von der BH ein Radfahr- oder Mehrzweckstreifen verordnet werden. Auf diesem ist das Rollschuhfahren sowieso erlaubt. Weitere Alternative: Sollte die betroffene Straße breit genug, aber nicht im Ortsgebiet gelegen sein, könnte dennoch von der BH ein Mehrzweckstreifen verordnet werden.

- Die oben stehende Verordnung müsste dennoch erlassen werden (mit dem Zusatz: „im Bereich des dortigen Mehrzweckstreifens"), aber der Verkehrssicherheit wäre gedient. Zudem könnte auf dem Mehrzweckstreifen neben dem Fahrradsymbol ein Rollschuhfahrersymbol angebracht werden.
- Kundmachung an der Amtstafel sowie Verlautbarung in der Gemeindeinformation: bei dieser Verordnung auf Grund § 44 Abs 4 StVO erforderlich.

MUSTER 16: Bewilligung von Bauarbeiten

Gemeindekopf
Datum, Zahl

Betreff:

Bauführer, Bauvorhaben
Straßenpolizeiliche Bewilligung gemäß § 90 StVO, Verordnung

BESCHEID

Spruch

I. Gemäß § 90 Abs. 1 und 3 StVO wird der Fa. Bau GmbH in Niederlassung die straßenpolizeiliche Bewilligung zur Durchführung von <Art der Bauarbeiten> auf der <Straßenbezeichnung und genaue Örtlichkeit> im Gemeindegebiet von <Ort> für die Zeit von xx.xx. bis xx.xx.xxxx bei Einhaltung folgender Auflagen erteilt:
Die Baustelle ist während der Arbeiten lt. beiliegendem Baustellenplan <Planbezeichnung, Plannummer> vom xx.xx.xxxx anzukündigen bzw. abzusichern.
Mit den Arbeiten im Straßenraum darf erst begonnen werden, wenn alle Straßenverkehrszeichen und Leiteinrichtungen aufgestellt sind.
. . . (weitere Auflagenpunkte sind dem RVS-Regelwerk zu entnehmen)

Rechtsgrundlagen:

– § 90 Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO

II. Für diese Bewilligung sind folgende Kosten zu entrichten:
– Gemeindeverwaltungsabgaben für Bewilligung der Arbeiten
– Kommissionsgebühren (xx Amtsorgan(e) der Gemeinde für xx angefangene halbe Stunde(n) a €
– Barauslagen Gebührengesetz 1957 idgF im Einvernehmen mit dem Antragsteller:
xx Eingabe(n) a € xx Beilage(n) a €

Dieser Betrag ist innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Rechtskraft dieses Bescheides mit beiliegendem Erlagschein an die Behörde einzuzahlen.

Begründung:

Gemäß § 90 der Straßenverkehrsordnung bedarf die Durchführung von Arbeiten auf oder neben einer Straße, durch welche der Straßenverkehr beeinträchtigt wird, einer Bewilligung. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn es möglich ist, für die Aufrechterhaltung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in anderer Weise zu sorgen. Die Prüfung des Bauvorhabens hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Art und des Umfanges der beabsichtigten Bauführung sowie der Verkehrsbedeutung der Straße bei Beachtung der Vorschreibungen im Spruch dieses Bescheides den Erfordernissen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entsprochen wird. Die Bewilligung ist daher zu erteilen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann binnen zwei Wochen nach Zustellung beim Gemeindeamt <Ort> schriftlich (§ 13 Abs 1 AVG) Berufung eingebracht werden. Diese hat den Bescheid zu bezeichnen und einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten. Die Berufungsschrift ist mit xx,xx zu vergebühren.

VERORDNUNG

Anlässlich der Durchführung der mit obenstehendem Bescheid bewilligten Arbeiten werden im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und zur Sicherheit der mit den Arbeiten beschäftigten Personen folgende vorübergehende Verkehrsmaßnahmen verordnet:
Auf der xx Straße ist von xx bis xx das xxxxxx verboten. Ausgenommen: xx

Für die Gemeinde: / Der Bürgermeister:

Anlage: 1 Baustellenplan

Verteiler: Bauführer (Antragsteller), Polizeiinspektion, Bauhof, . . .

Literaturverzeichnis

ADAC (Hrsg), Wahrnehmung und Verkehrssicherheit, Bericht über das 7. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC, Schriftenreihe Verkehr Bd 32 (München 1987);

ADAC Westfalen (Hrsg), (K)ein Schild in Selm, Eine Aktion des ADAC-Westfalen für mehr Sicherheit und eine schönere Stadt durch weniger Verkehrszeichen (Dortmund 1998);

Cohen, Blickverhalten und Informationsaufnahme von Kraftfahrern (Bergisch Gladbach 1987);

Cohen/Hirsig, Developement of a General Model of the Car Drivers' Eye Movement Sequences and Effects of Subjects and Environment Variables, Final Technical Report USARI (Alexandria, Virginia 1983);

Dilling, Möglichkeiten zur Verbesserung der Beschilderung, Weniger Verkehrszeichen, bessere Beschilderung, Straßenverkehrstechnik 3/1991;

Eberle, Gefahr ist gut, ZEITWISSEN, 02 (2006);

Ellinghaus, Verloren im Schilderwald, Eine Untersuchung über das Zustandekommen und die Auswirkungen der Beschilderung im Straßenverkehr (Köln 1987);

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Arbeitsgruppe Verkehrsmanagement,* Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen (Köln 2007);

Gerlach/Boenke/Leven/Methorst, Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, Verkehrstechnik 2008 a, 2 und 2008 b, 3;

Gheri, Unterschiede im Erkennen von Verkehrszeichen in Abhängigkeit von deren Bedeutung, In Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg), Kleine Fachbuchreihe, Heft 7 (Wien 1969);

Goldstein, Wahrnehmungspsychologie (Berlin 2002);

Groner, Wahrnehmung, in Bundesamt für Strassen, Abt Strassenverkehr, Notwendigkeit und Zweckmässigkeit von Besonderen Markierungen (Neuchâtel, Herzogenbuchsee 2001);

Hoffer, StVO Straßenverkehrsordnung 1960 idF der 21. Novelle vom 9. 6. 2005 (2006);

Höfner/Hosemann/Michalik, Ursachen von Verkehrsverstößen (Wien 1977);

Holzbauer-Högler, Rechtliche Gesichtspunkte der Verkehrszeichensetzung, in *Kuratorium für Verkehrssicherheit* (Hrsg), Verkehrssicherheit durch Verkehrszeichen, Tagungsband zu den Bezirks-Verkehrsseminaren 1999 (Salzburg 2000);

Johansson/Rumar, Drivers and Road Signs: A Preliminary Investigation of the Capacity of Car Drivers to Get Information from Road Sign, in Ergonomics, 9 (1966);

Kaba/Klemenjak (Hrsg), Informationsaufnahme und Informationssysteme im Straßenverkehr, Lebensraum Verkehr, Kleine Fachbuchreihe des KfV (Wien 1993);

Keidel, Beispiele und Probleme einer kybernetischen Physiologie des ZNS und der Sinne, in Bericht über den 23. Kongreß der deutschen Gesellschaft für Psychologie (Würzburg 1963);

Klebelsberg, Verkehrspsychologie, (Berlin, Heidelberg, New York 1982);

Knoflacher, Verkehrsplanung für den Mensch, Band 1 Grundstrukturen (Wien 1987);

Knötig, Problems of Industrialization and „Environmental Protection" in Developing Countries, Folia oecol.hom./Humanökol, Bl 9 (1980);

Koschlig, Der Mensch im Straßenverkehr, in Handbuch Städtischer Verkehr (Berlin 1974);

Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg), Verkehrssicherheit durch Verkehrszeichen, Tagungsband zu den Bezirks-Verkehrssicherheitsseminaren 1999 (Salzburg 2000);

Lachenmayr, Die Bedeutung des peripheren Sehens für den Kraftfahrer, Fortschritte der Ophthalmologie 83 (1986);

Liedemit, Informationsverarbeitung im Straßenverkehr und die Funktion des Kurzzeitgedächtnisses – Ingenieurpsychologische und kybernetische Aspekte zur Theorie und Gestaltung des Straßenverkehrs, Verkehrsmedizin 24 (1977);

Linde/Schönborn/Willich, Symbol und Piktogramme im Straßenverkehr, in Straßenverkehrstechnik 4 (1977);

Magistratsabteilung 46, Gebietsgruppe Mitte, Leitfaden für die vereinfachte Kundmachung von Halte- und Parkverboten (Wien 2008);

Mackworth/Morandi, The Gaze Selects Informative Details within Pictures, Perception & Psychophysics, 2 (1967);

McDowell/Rockwell, An Exploratory Investigation of the Stochastic Nature of the Drivers' Eye Movements and their Relation to Roadway Geometry, in Eye Movements And The Higher Psychological Functions (Hillsdale 1978);

Mondermann, Chaos ist Ordnung, in Profil extra logistik (September 2006);

Miura, Visual Coping with Situational Demands: A Study of Eye Movement and Peripheral Vision Performance, in *Gale et al* (Hrsg), Vision in Vehicles (Amsterdam 1986);

Mori/Abdel-Halim, Road Sign Recognition and Non-Recognition, Accident Analysis & Prevention (1981);

Müller-Limmroth, Die physiologischen Grundlagen der Anforderung im Straßenverkehr, in Handbuch der Verkehrsmedizin (Berlin, Heidelberg, New York 1968);

Neumann, Theoretische und methodologische Beiträge zur Intensivierung der Unfallverhütung im Straßenverkehr (Dresden 1987);

Österreichischer Verkehrssicherheitsfond (Hrsg), Straßenverkehrsbeschilderung, Situationsanalyse und Verbesserungsvorschläge (Wien 2006);

Pfleger/Linauer, Verkehrssicherheit, Untersuchungen des Blickverhaltens in Abhängigkeit von Straßenlage und Verkehrsgeschehen, in *Günther* (Hrsg) Verkehrstelematik, Band 11 der Schriftenreihe Telekommunikation und Medien (2001);

Pfleger, Neue Erkenntnisse in der wissenschaftlichen Blickforschung und Anwendung in der Rekonstruktion von Verkehrsunfällen, www.viewpointsystem.at/news/Beitrag_SV-Zeitschrift%202008.pdf (23. 10. 2008);

Pfundt, Weniger Verkehrszeichen? in Straßenverkehrstechnik, 2 (1986);

Rötting, Parametersystematik der Augen- und Blickbewegung für wissenschaftliche Untersuchungen, Schriftenreihe Rationalisierung und Humanisierung (Aachen 2001);

Saito, Does Fatigue Exist in a Quantitive Measurement of Eye Movements? in Ergonomics, 35 (1992);

Schaffhauser (Hrsg), Aspekte der Überforderung im Straßenverkehr – Forderung an die Praxis (St. Gallen 1997);

Schmidt/Thews, Physiologie des Menschen (Berlin, Heidelberg, New York 1990);

Schmotzer, Visuelle Orientierung – Optimierung von Verkehrsinformationseinrichtungen (Wien 1998);

Shared Space Project Management Team (Hrsg), Shared Space, Raum für alle, neue Perspektiven zur Raumentwicklung (Leeuwarden 2006);

Shinar/Rockwell/Malecki, The Effects of Changes in Driver Perception on Rural Curve Negotiation in Ergonomics, 23 (1980);

Shinar/Drory, Sign Registration in Daytime and Nighttime Driving, in Human Factors (1982);

Summala/Näätänen, Perception of Highway Traffic Signs and Motivation, in Journal of Safety Research, 6 (1974);

TCS (Hrsg), Zonen unter der Lupe (Vernie 2008);

Trunz, Der Modellversuch „(k)ein Schild“ in Selm, Referat am Deutscher Straßenausstattertag (Karlsruh 2001);

Undeutsch, Die Auffassungsfähigkeit für Verkehrszeichen, in Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 9/1963 (1963);

Undeutsch, Sichtbar und doch nicht gesehen – Psychologie der Erfassung von Verkehrszeichen, in Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Sonderausgabe A (1979);

Wilde, Weniger Verkehrszeichen, Promemoria (1986).

Schriftenreihe RFG
Recht & Finanzen für Gemeinden

Band 3/2003
Flotzinger/Leiss
Gemeindeabgaben im Insolvenzverfahren IV
32 Seiten. EUR 9,80
ISBN 978-3-214-14475-3

Band 4/2003
Becker/Jäger/Kirowitz/Suárez/Trenker
Lenkungseffekte von Abgaben auf Handymasten
54 Seiten. EUR 15,20
ISBN 978-3-214-14476-0

Band 5/2003
Hink/Mödlhammer/Platzer (Hrsg)
Auswirkungen des Regierungsprogramms auf die Gemeinden
126 Seiten. EUR 28,–
ISBN 978-3-214-14477-8

Band 1/2004
Achatz/Oberleitner
Besteuerung und Rechnungslegung der Vereine
76 Seiten. EUR 18,80
ISBN 978-3-214-14473-9

Band 2/2004
Huber/Noor/Trieb/Reifberger
Die Gemeinden und ihre straßenpolizeilichen Aufgaben
88 Seiten. EUR 21,–
ISBN 978-3-214-14474-6

Band 3/2004
Colcuc-Simek/Mader/Skala/Viehauser/Zimmerl
Herausforderung Siedlungswasserwirtschaft
80 Seiten. EUR 18,80
ISBN 978-3-214-14478-4

Band 4/2004
Kerschner/Wagner/Weiß
Umweltrecht für Gemeinden
172 Seiten. EUR 36,–
ISBN 978-3-214-14479-0

Band 5/2004
Schmied
Facility Management
64 Seiten. EUR 14,80
ISBN 978-3-214-14482-1

Band 6/2004
Österr. Gemeindebund
Katastrophenschutz – Katastrophenbewältigung
94 Seiten. EUR 22,80
ISBN 978-3-214-14481-4

Band 1/2005
Hink/Leininger-Westerburg/Rupp
E-Government – Leitfaden für Bürgermeister und Gemeindebedienstete
64 Seiten. EUR 14,80
ISBN 978-3-214-14483-8

Band 2/2005
Heiss/Dietmar Pilz
Kosten- und Leistungsrechnnung der Siedlungswasserwirtschaft
78 Seiten. EUR 19,80
ISBN 978-3-214-14484-5

Band 3 – 4/2005
Mitterbacher/Schrittwieser
Kommunales Abgabenstrafrecht
196 Seiten. EUR 38,–
ISBN 978-3-214-14487-6

Band 5/2005
Achatz/Hacker-Ostermann/Heiss/Pilz
Betriebsprüfung in der Gemeinde
95 Seiten. EUR 24,–
ISBN 978-3-214-14486-9

Band 1 – 2/2006
Sachs/Hahnl
Das neue Bundesvergaberecht 2006 – Leitfaden für Länder und Gemeinden
162 Seiten. EUR 36,–
ISBN 978-3-214-14485-2

Band 3/2006
Kommunalnet E-Government Solutions GmbH
Handbuch Kommunalnet
84 Seiten. EUR 19,80
ISBN 978-3-214-14488-3

Band 4 a/2006
Mugler/Fink/Loidl
Gestaltung günstiger Rahmenbedingungen für Klein- und Mittelbetriebe im ländlichen Raum
52 Seiten. EUR 13,80
ISBN 978-3-214-14489-0

Reihenübersicht / Impressum

Band 4 b/2006
Österreichischer Gemeindebund (Hrsg)
Zukunft ländliche Gemeinde Diskussionsbeiträge zum Österreichischen Gemeindetag 2006
108 Seiten. EUR 26,–
ISBN 978-3-214-14490-6

Band 5/2006
Mazal (Hrsg)
Zur sozialen Stellung von Gemeindemandataren
126 Seiten. EUR 28,80
ISBN 978-3-214-14491-3

Band 1/2007
Aicher-Hadler
Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Bürgermeisters
52 Seiten. EUR 14,–
ISBN 978-3-214-14480-7

Band 2/2007
Bacher/Grieb/Hartel/Heiss/Stabentheiner
Die Gemeinde als Vermieterin
116 Seiten. EUR 24,80
ISBN 978-3-214-14494-4

Band 3/2007
Hofinger/Hinteregger
Genossenschaften – eine Perspektive für Kommunen
38 Seiten. EUR 9,90
ISBN 978-3-214-14495-1

Band 4/2007
Handler/Mazal/Weber
Kommunale Sommergespräche 2007
76 Seiten. EUR 18,80
ISBN 978-3-214-14497-5

Band 5/2007
Reinhard Haider
Umsetzung von E-Government
72 Seiten. EUR 18,80
ISBN 978-3-214-18821-4

Band 1 – 2/2008
Sachs/Hahnl
Das neue Bundesvergaberecht 2006 – Leitfaden für Länder und Gemeinden. 2. Auflage
164 Seiten. EUR 38,–
ISBN 978-3-214-14498-2

Band 3/2008
Achatz/Brassloff/Brenner/Schauer
Kommunale KG-Modelle und Rechnungsabschlüsse auf dem Prüfstand
52 Seiten. EUR 14,80
ISBN 978-3-214-14499-9

Band 4/2008
Mugler/Loidl/Fink/Lang/Teodorowicz
Gemeindeentwicklung in Zentraleuropa
48 Seiten. EUR 12,50
ISBN 978-3-214-00542-9

Band 1/2009
Lukas Held
Haushaltsführung und Verantwortlichkeit der Gemeindeorgane
124 Seiten. EUR 28,–
ISBN 978-3-214-14500-2

Band 2/2009
Hoffer/M. Huber/Noor/Reifberger/Rettenbacher/M. Schneider
Die Gemeinde und ihre straßenpolizeilichen Aufgaben. 2. Auflage
96 Seiten. EUR 22,80
ISBN 978-3-214-14501-9

Impressum: Schriftenreihe des Österreichischen Gemeindebundes

Medieninhaber (Verleger): MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH; A-1014 Wien, Kohlmarkt 16. FN 124 181w, HG Wien. **Gesellschafter, deren Anteil 25% übersteigt: in der Manz GmbH:** MANZ Gesellschaft m.b.H., Wien, Beteiligung an Unternehmen und Gesellschaften aller Art und Wolters Kluwer International Holding B.V., Amsterdam, Beteiligung an Unternehmen. **Verlagsadresse:** A-1015 Wien, Johannesgasse 23. **Geschäftsführung:** Mag. Susanne Stein-Dichtl (Geschäftsführerin) sowie Prokurist Dr. Wolfgang Pichler (Verlagsleitung).
Herausgeber: Dr. Robert Hink, Mag. Alois Steinbichler.
Schriftleitung und Redaktion: Univ.-Prof. Dr. Markus Achatz, Mag. Dr. Raimund Heiss, LAbg. Bgm. Mag. Alfred Riedl, Mag. Dr. Peter Pilz. **Verlagsredaktion:** Mag. Elisabeth Maier
E-Mail: oesterreichischer@gemeindebund.gv.at; kommunal@kommunalkredit.at; verlag@manz.at
Internet: www.gemeindebund.at; www.kommunalkredit.at; www.manz.at
Hersteller: Novographic Druck G.m.b.H., 1230 Wien. **ISBN** 978-3-214-14501-9