jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vfgh Erkenntnis 2022/3/1 V239/2021 (V239/2021-10)

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 01.03.2022

Index

90/01 Straßenverkehrsordnung 1960

Norm

B-VG Art89 Abs1, Art139 Abs1 Z1
StVO 1960 §24, §43 Abs1 litc, §44, §52, §94d, §96
V des Magistrates der Stadt Wien vom 08.08.2013
VfGG §7 Abs2

Leitsatz

Aufhebung einer – im Jahr 2013 eingerichteten – Ladezone in einer Geschäftsstraße in Wien mangels Erforderlichkeit; Wegfall der Erforderlichkeit war für die verordnungserlassenden Behörde – trotz fehlender behördlicher Überprüfung – jedenfalls seit Beendigung der unternehmerischen Tätigkeit am Standort, für den die Ladezone eingerichtet worden war, erkennbar; Wegfall der tatsächlichen Grundlage für die Erlassung der Verordnung bereits bei Übermittlung von Projektunterlagen für ein Hotel ersichtlich

Spruch

I. Die Zeichen- und Ziffernfolge ", 6.9." der Verordnung des Magistrates der Stadt Wien vom 8. August 2013, Z MA 46 – DEF/21733/2013, wird als gesetzwidrig aufgehoben.

II. Die Wiener Landesregierung ist zur unverzüglichen Kundmachung dieses Ausspruches im Landesgesetzblatt für Wien verpflichtet.

Begründung

Entscheidungsgründe

I. Antrag

Mit dem vorliegenden, auf Art139 Abs1 Z1 B-VG gestützten Antrag begehrt das Verwaltungsgericht Wien, der Verfassungsgerichtshof möge

"die Wortfolge ', 6.9' der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien, MA 46, vom 8.8.2013, MA 46 – DEF/21733/2013, kundgemacht am 3.9.2013, als gesetzwidrig aufheben,

in eventu

die Wortfolge ', 6.10' der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien, MA 46, vom 8.8.2013, MA 46 – DEF/21733/2013, kundgemacht am 3.9.2013, als gesetzwidrig aufheben,

in eventu

aussprechen, dass die Wortfolge ', 6.9' der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien, MA 46, vom 8.8.2013, MA 46-DEF/21733/2013, kundgemacht am 3.9.2013, gesetzwidrig war,

in eventu

aussprechen, dass die Wortfolge ', 6.10' der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien, MA 46, vom 8.8.2013, MA 46-DEF/21733/2013, kundgemacht am 3.9.2013, gesetzwidrig war."

II. Rechtslage

1. Die Verordnung des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46, vom 8. August 2013, ZMA 46 – DEF/21733/2013, lautet auszugsweise (ohne die im Original enthaltenen Hervorhebungen):

"VERORDNUNG

Gemäß:

[...] §43 Abs1 (b + c) StVO [...]§56 StVO

werden die in der bezughabenden Niederschrift vom 2.8.2013 festgehaltenen Verkehrsbeschränkungen, Ge- und Verbote

[...] in Verbindung mit §94b StVO (Bezirksverwaltungsbehörde) verordnet:

6.16., 6.17.,

[...] in Verbindung mit §94d StVO (Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich) verordnet:

6.8., 6.9., 6.10., 6.11., 6.12., 6.13., 6.14., 6.15.,

Die Kundmachung dieser Verordnung erfolgt gemäß §44 StVO und tritt mit Anbringung bzw Entfernung der Straßenverkehrszeichen und/oder der Bodenmarkierungen in Kraft.

[...]"

2. Die Niederschrift des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46, vom 2. August 2013, Z MA 46 – DEF/21733/2013, lautet auszugsweise:

"1. Gegenstand (Antrag):

Überprüfung der Verkehrssituation bezüglich der Herstellung von verkehrstechnischen Maßnahmen für das Projekt der MA 28 - G-O-17750/11 in Wien 9., Währinger Straße zwischen Nußdorfer Straße und Berggasse (Mehrzweckstreifen, Aufhebung Spitzenzeitenhalteverbot und diverser Halteverbote, Verordnung von Bodenmarkierungen und Halteverbote)

[...]

6. Ergebnis:

[...]

6.9. In Wien 9., Währinger Straße ONr 28 ist im Bereich des gepflasterten Gehsteig (ab der Gehsteigauf- und –überfahrt das Halten und Parken mit Fahrzeugen aller Art von verboten, ausgenommen ist die Ladetätigkeit von Lastfahrzeugen.

6.10. In Wien 9., Währinger Straße von ONr 28 ist im Anschluss an die unter Punkt 6.9. verordnete Ladezone bis Boltzmanngasse das Halten und Parken mit Fahrzeugen aller Art von verboten.

[...]

6.12. In Wien 9., Währinger Straße von Nr 24 bis ONr 28 werden Parkordnungen (LPO 2,0m, LPO 2,5m) gemäß Plan 09-0711/1 verordnet.

[...]"

3. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960), BGBl 159/1960, lauten in der jeweils maßgeblichen Fassung auszugsweise wie folgt:

"§24. Halte- und Parkverbote.

(1) Das Halten und das Parken ist verboten:

a) im Bereich des Vorschriftszeichens 'Halten und Parken verboten' nach Maßgabe der Bestimmungen des §52 Z13b,

b)-p) [...].

(2)-(8) [...]

[...]

§43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise.

(1) Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung

a) [...]

b) 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 der Straße, die Lage, Widmung 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,

1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen, zu erlassen,

2. den Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen;

c) wenn ein erhebliches wirtschaftliches Interesse von einem oder von mehreren umliegenden Unternehmungen vorliegt, Straßenstellen für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke für Ladetätigkeiten durch Parkverbote, wenn jedoch eine Ladetätigkeit unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Abstellflächen und deren beste Ausnützung erfahrungsgemäß durch ein Parkverbot nicht gewährleistet ist, durch Halteverbote freizuhalten (Ladezonen);

d) [...].

(1a)-(11) [...]

§44. Kundmachung der Verordnungen.

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

(1a)-(5) [...]

[...]

§52. Die Vorschriftszeichen

Die Vorschriftszeichen sind

a) Verbots- oder Beschränkungszeichen,

b) Gebotszeichen oder

c) Vorrangzeichen.

a) Verbots- oder Beschränkungszeichen

1.-13a. [...]

13b. 'HALTEN UND PARKEN VERBOTEN'

[Zeichen]

Dieses Zeichen zeigt mit der Zusatztafel 'ANFANG' den Beginn und mit der Zusatztafel 'ENDE' das Ende eines Straßenabschnittes an, in dem das Halten und Parken verboten ist. Das Verbot bezieht sich auf die Straßenseite, auf der sich dieses Zeichen befindet.

Eine Zusatztafel mit der Aufschrift 'AUSGENOMMEN ZUSTELLDIENSTE' zeigt an, dass das rasche Auf- oder Abladen geringer Warenmengen vom Halteverbot ausgenommen ist.

Eine Zusatztafel mit der Aufschrift 'AUSGENOMMEN LADETÄTIGKEIT' zeigt eine Ladezone an.

Hinsichtlich weiterer Zusatztafeln gelten die Bestimmungen der Z13a sinngemäß.

13c.-14b. [...]

b) Gebotszeichen.

15.-22a. [...]

c) Vorrangzeichen

23.-25b. [...]

[...]

§94d. Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde

Sofern der Akt der Vollziehung nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam werden und sich auf Straßen, die nach den Rechtsvorschriften weder als Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen gelten noch diesen Straßen gleichzuhalten sind, beziehen soll, sind folgende Angelegenheiten von der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich zu besorgen:

1.-3a. [...]

4. die Erlassung von Verordnungen nach §43, mit denen

a) Beschränkungen für das Halten und Parken,

b)-d) [...]

erlassen werden,

4a.-21. [...].

[...]

§96. Besondere Rechte und Pflichten der Behörde.

(1)-(1a) [...]

(2) Die Behörde hat mindestens alle fünf Jahre unter Beiziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs daraufhin zu überprüfen, ob sie noch erforderlich sind. Nicht mehr erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen.

(3)-(7) [...]"

III. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Der Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 67, verhängte mit Straferkenntnis vom 19. Mai 2020 über den Beschwerdeführer im Verfahren vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht (im Folgenden: Beschwerdeführer) eine Geldstrafe in der Höhe von € 78,– (Ersatzfreiheitsstrafe in der Dauer von 18 Stunden) und

erlegte dem Beschwerdeführer Kosten für das Verfahren in der Höhe von € 10,– auf. Dem Beschwerdeführer wurde zur Last gelegt, er habe am 25. Jänner 2020 um 19.33 Uhr in 1090 Wien, Währinger Straße 28, ein nach dem Kennzeichen näher bestimmtes Kraftfahrzeug im Bereich des Vorschriftszeichens "Halten und Parken verboten" mit dem Zusatz "ausgenommen Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen" abgestellt. Während dieser Zeit seien keine Ladetätigkeiten durchgeführt worden. Dadurch habe der Beschwerdeführer §24 Abs1 lita StVO 1960 verletzt.

2. Aus Anlass des Beschwerdeverfahrens gegen dieses Straferkenntnis stellt das Verwaltungsgericht Wien den vorliegenden, auf Art139 Abs1 Z1 B-VG gestützten Antrag, der Verfassungsgerichthof möge "die Wortfolge ', 6.9' der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien, MA 46, vom 8.8.2013, MA 46 – DEF/21733/2013, kundgemacht am 3.9.2013, als gesetzwidrig aufheben", samt Eventualanträgen.

2.1. Das Verwaltungsgericht Wien führt zunächst zur Zulässigkeit des Antrages Folgendes aus:

Die mit dem Hauptantrag angefochtene Verordnungsstelle bilde eine der Rechtsgrundlagen für das angefochtene Straferkenntnis; das Verwaltungsgericht Wien habe diese Bestimmung daher bei seiner Entscheidung anzuwenden. Punkt 6.9. der Verordnung sei von den übrigen Verordnungsbestimmungen trennbar. Für den Fall, dass der Verfassungsgerichtshof einen untrennbaren Zusammenhang zwischen den Punkten 6.9. und 6.10. der Verordnung sehe, werde in eventu auch Punkt 6.10. dieser Verordnung angefochten. Ferner würden für den Fall, dass die angefochtene Verordnungsbestimmung nicht mehr in Geltung stehe, Eventualanträge auf Feststellung der Gesetzwidrigkeit gestellt.

2.2. In der Folge legt das Verwaltungsgericht Wien seine Bedenken gegen die mit dem Hauptantrag angefochtene Verordnungsstelle dar:

2.2.1. Die angefochtene Verordnungsstelle könne sich nach Ansicht des Verwaltungsgerichtes Wien denkbar ausschließlich auf §43 Abs1 litc StVO 1960 stützen, da für das vorliegende Halte- und Parkverbot mit Zusatztafel eine Ausnahme für Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen verordnet worden sei. Der informierte Vertreter der verordnungserlassenden Behörde habe in der mündlichen Verhandlung vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht auch die Intention des Verordnungsgebers dargelegt, eine Ladezone als Ausgleich für im Zuge einer Neugestaltung verlorengegangene Parkplätze zu schaffen.

Die angefochtene Verordnungsbestimmung sei jedoch entgegen der gesetzlichen Bestimmung des§43 Abs1 litc StVO 1960 erlassen worden. Nach dem Wortlaut des Gesetzes müsse ein "erhebliches wirtschaftliches Interesse" von einem oder mehreren umliegenden Unternehmungen vorliegen, um Straßenstellen für die "unbedingt notwendige Zeit und Strecke für Ladetätigkeiten" durch Halteverbote als Ladezone freizuhalten. Dieses wirtschaftliche Interesse müsse sich auf die Abwicklung einer Ladetätigkeit (nicht etwa auf die bloße Bereithaltung von Fahrzeugen des Unternehmens) richten.

2.2.2. Das Beschwerdeverfahren vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht habe unter Einbeziehung des Verordnungsaktes ergeben, dass die angefochtene Ladezone in erster Linie auf Grund der Notwendigkeit von Ladetätigkeiten des (mittlerweile ehemals) an der Adresse Währinger Straße 28 situierten Unternehmens verordnet worden sei. Dies ergebe sich insbesondere aus einem Aktenvermerk, in dem ausschließlich dieses Unternehmen für den Bedarf einer Ladezone genannt werde, aus dem – ebenfalls nur auf dieses Unternehmen bezugnehmenden – dokumentierten Vorbringen der Wirtschaftskammer Wien sowie aus dem Umstand, dass diesem Unternehmen als Antragsteller auch Kosten auferlegt worden seien. Nachdem das Unternehmen, in dessen wirtschaftlichem Interesse die angefochtene Ladezone errichtet worden sei, im Jahr 2017 den Standort in der Währinger Straße 28 aufgegeben habe, sei zum Zeitpunkt der dem Beschwerdeführer zur Last gelegten Verwaltungsübertretung kein erhebliches wirtschaftliches Interesse dieses Unternehmens an der Aufrechterhaltung der Ladezone mehr gegeben gewesen. Soweit von der verordnungserlassenden Behörde vorgebracht worden sei, dass erhebliche wirtschaftliche Interessen auch von anderen umliegenden Unternehmen mitberücksichtigt worden seien, sei darauf hinzuweisen, dass diese nicht im Verordnungsakt dokumentiert worden seien.

2.2.3. Das Verwaltungsgericht Wien hegt ferner das Bedenken, dass das angefochtene Halte- und Parkverbot bereits bei seiner Erlassung "grob überschießend" gewesen sei. Die im Zuge der Verordnungserlassung dokumentierten wirtschaftlichen Interessen würden es nicht erfordern, an dieser Stelle ein zeitlich unbeschränktes Halte- und Parkverbot zu verhängen, um diesen Bereich für Ladetätigkeiten freizuhalten. Es sei kein erhebliches wirtschaftliches Interesse für ein Halte- und Parkverbot außerhalb der Betriebszeiten des zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung an

der Adresse Währinger Straße 28 ansässigen Unternehmens (montags bis freitags) bzw außerhalb der in der mündlichen Verhandlung vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht genannten Lieferzeiten (etwa auch für Holz und Heizöl) dargelegt worden. Soweit in der mündlichen Verhandlung vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht auf Containerabstellungen verwiesen worden sei, die ausnahmsweise auch an Wochenenden stattgefunden hätten, sei auf die Möglichkeit der Erlangung temporärer Genehmigungen für die Dauer solcher Abstellungen hinzuweisen. Selbst wenn bei der Erlassung – im Verordnungsakt nicht dokumentierte – erhebliche wirtschaftliche Interessen anderer Unternehmen mitberücksichtigt worden wären, sei zweifelhaft, dass diese Interessen die Erlassung einer zeitlich unbeschränkten Ladezone gerechtfertigt hätten. Dies habe auch eine Einsichtnahme in einen Vorgängerakt ergeben, woraus ersichtlich sei, dass die in diesem Verordnungsakt aufscheinenden Spitzenhalteverbote zeitlich stark eingeschränkt gewesen seien. Aus dem Hinweis der verordnungserlassenden Behörde, dass es Aufgabe der Wirtschaftskammer Wien gewesen wäre, im Verordnungserlassungsverfahren den Ladebedarf der im Nahbereich befindlichen Unternehmen darzulegen, lasse sich nichts gewinnen, weil die Wirtschaftskammer Wien nachweislich nur den Ladebedarf des antragstellenden Unternehmens geltend gemacht und zudem lediglich die Verordnung einer temporären Ladezone angeregt habe.

2.2.4. Das Verwaltungsgericht Wien habe auch Ermittlungen dahingehend angestellt, ob in jüngerer Zeit hinzutretende Unternehmen die Zeiträume in der Nacht sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen unbedingt benötigen würden. Ein Vertreter des an der Liegenschaft Währinger Straße 28 nunmehr stattfindenden Hotelbauvorhabens habe auf den Umstand hingewiesen, dass überbreite Baumaschinen nur in den Nachtstunden mit Sondergenehmigungen zur Baustelle gebracht werden dürften. Auch dieses Vorbringen rechtfertige im Hinblick auf die Möglichkeit, für derartige Fälle temporäre Abstellgenehmigungen einzuholen, nicht die Errichtung bzw Beibehaltung einer zeitlich unbeschränkten Ladezone. Abgesehen davon erfordere die Errichtung einer Ladezone, dass sich das wirtschaftliche Interesse auf die Abwicklung einer Ladetätigkeit richte. Die angefochtene Verordnungsstelle sei ebenso wenig durch den Hinweis des Vertreters eines anrainenden Unternehmens auf Termine mit "exklusiven Kunden", die auch nachts bzw an Sonn- oder Feiertagen stattfinden würden, gerechtfertigt. Diese "Sondertermine" begründeten keinesfalls ein erhebliches wirtschaftliches Interesse, es handle sich vielmehr um gelegentliche Gefälligkeiten gegenüber bestimmten Kunden.

3. Die Wiener Landesregierung hat eine Äußerung erstattet.

3.1. Nach Ansicht der Wiener Landesregierung sei der vorliegende Antrag unzulässig: Indem das Verwaltungsgericht Wien in seinem Hauptantrag von der Anfechtung der Wendung "LPO 2,5 m" in Punkt 6.12. der Verordnung des Magistrates der Stadt Wien vom 8. August 2013 Abstand genommen habe, gehe es offenbar davon aus, dass damit im Sinne des Beschwerdeführers das uneingeschränkte Halten und Parken zulässig bleiben solle. Es wäre aber unlogisch, dass die Ladezone, deren Bestand tagsüber vom antragstellenden Landesverwaltungsgericht nicht in Frage gestellt werde, wegen der Kritik an der unbeschränkten zeitlichen Geltung gänzlich, also auch tagsüber, aufgehoben würde. Auch die Eventualbegehren des Verwaltungsgerichtes Wien seien nach Ansicht der Wiener Landesregierung als unzulässig zurückzuweisen: Der mit dem ersten Eventualantrag angefochtene Punkt 6.10. sei im Beschwerdeverfahren vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht offenkundig nicht präjudiziell und von der angefochtenen Verordnungsstelle trennbar. Sofern das Verwaltungsgericht Wien mit seinen weiteren Eventualanträgen die Feststellung begehre, dass die angefochtenen Verordnungsstellen gesetzwidrig waren, sei anzumerken, dass es keine Hinweise darauf gebe, dass die angefochtenen Bestimmungen bereits außer Kraft getreten seien.

3.2. In der Folge tritt die Wiener Landesregierung den Bedenken des antragstellenden Landesverwaltungsgerichtes inhaltlich entgegen (Zitat ohne die im Original enthaltenen Hervorhebungen):

"Zum Bestand an Lademöglichkeiten seit 50 Jahren:

§43 Abs1 litc StVO 1960 regelt die Einrichtung von Ladezonen für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke, wenn ein erhebliches wirtschaftliches Interesse von einem oder von mehreren umliegenden Unternehmungen vorliegt.

Nach dem Erkenntnis des VfGH vom 7. März 1979, B605/78, bestehen auch grundsätzlich keine Bedenken gegen Ladezonen gemäß §43 Abs1 litb StVO 1960 etwa, wenn und insoweit es die Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes erfordert. Raum gibt es für Ladezonen etwa, um privaten Personen selbst organisierte Umzüge mit Lastfahrzeugen oder die Herbeischaffung größere Gegenstände zu gewährleisten.

Das Verwaltungsgericht Wien schließt diese Verordnungsgrundlage des §43 Abs1 litb StVO 1960 apodiktisch aus, und

behauptet unzulässigerweise, dass Rechtsgrundlage der Ladezone nur §43 Abs1 litc StVO 1960 sein könne.

In Wien 9, Währinger Straße vor ONN 24-28 war bereits seit 1967 eine Ladezone werktags von 9.00 – 16.00 Uhr, dann werktags von 9.00 – 15.00 Uhr, und schließlich Mo-Fr werktags von 9.00 - 15.00 Uhr eingerichtet. Ab Oktober 1996 war die Ladezone auf die ONN 24-26 verkürzt. 1999 war vor dem Haustor der ON 28 - nächst der ON 30 - ein Parkverbot in der Art einer Zick-Zack-Linie über 9 m Länge und 2,5 m Breite gemäß §43 Abs1 litb StVO 1960 verordnet. Dort war auch das Halten, dementsprechend das Laden im Anschluss an die bis 1996 dort geltende Ladezone seit 1999 zeitlich unbeschränkt zulässig, und hat sohin mit einer kurzen Unterbrechung nach der bis 1996 eingerichteten Ladezone, ab 1999 wieder Lademöglichkeiten fortgesetzt. Zumindest konnte die Kunsttischlerei als allein an der Einfahrt Nutzungsberechtigter, ohne die Vorschrift des §24 Abs3 litb StVO 1960 zu übertreten, dort Fahrzeuge abstellen (VwGH 25. Mai 1998, 98/17/0163; VwGH vom 2. Mai 1974, 0941/72).

Zur Neueinrichtung von Ladezonen gemäß §43 Abs1 litc StVO 1960 wurde und wird das erhebliche wirtschaftliche Interesse durch die Verkehrsbehörde mit der LPD Wien überprüft. Dabei werden Beschreibungen zu den Betrieben, die Zeiten der Ladetätigkeiten und die dabei eingesetzten Fahrzeuge, die Ladedauer und die Abmessungen der Ladeeinheiten erhoben. Weiters auch die Art der Be- und Entladung, die Lademöglichkeiten auf eigenem Betriebsgelände und die Ausgestaltung der Straße vor der Betriebsanlage und deren Verkehrsführung.

Solche bzw vergleichbare Erhebungen liegen aus 1967 und 1999 auf. In den mehr als 50 Jahren des Bestands der Ladezonen im gegenständlichen Bereich wurden mittlerweile selbstverständlich auch Akten skartiert. Das erhebliche wirtschaftliche Interesse des §43 Abs1 litc StVO 1960 und die Erforderlichkeit des §43 Abs1 litb StVO 1960 für die Lademöglichkeiten waren aber immer wieder Gegenstand diverser Amtshandlungen der Verkehrsbehörde auf der gegenständlichen Straßenstrecke.

Die Verletzung der durch §96 Abs2 StVO 1960 ausgesprochenen Verpflichtung der Behörde, alle fünf Jahre alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs auf ihre Erforderlichkeit zu überprüfen, begründet für sich allein noch keine Gesetzwidrigkeit jener Verordnungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs, bei den Verkehrsmaßnahmen, deren Kontrolle nach §96 Abs2 StVO 1960 unterblieben ist (VfGH 2. März 1990, V34/89).

Bei den seit 50 Jahren bestehenden Lademöglichkeiten kann daher einerseits vom Nachweis erheblicher wirtschaftlicher Interessen gemäß §43 Abs1 litc StVO 1960 als auch vom Erfordernis gemäß §43 Abs1 litb StVO 1960 ausgegangen werden.

Nicht durchgeführte Erforderlichkeitsprüfungen des §96 Abs2 StVO 1960 vermögen für sich allein nicht die Gesetzwidrigkeit der Verordnungen zu begründen. Bis 2013, also bis zur Einrichtung des Mehrzweckstreifens, entsprachen die Lademöglichkeiten den Anforderungen des §43 Abs1 litb und c StVO 1960, was auch vom Verwaltungsgericht Wien für die Zeit vor 2013 nicht in Frage gestellt wird.

Die Ladezone 2013:

Das Verwaltungsgericht Wien moniert, dass im Verordnungsverfahren MA 46 - DEF/21733/2013 die erheblichen wirtschaftlichen Interessen an der Ladezone nicht überprüft wurden.

Dem kann entgegengehalten werden, dass in vergleichbaren Fällen bloß geringfügiger Adaptierungen von Verordnungen, die seit jeher bzw seit Jahrzehnten bestehende und von der Bevölkerung akzeptierte Verkehrsmaßnahmen betreffen, der VfGH ausgesprochen hat, dass die Erforderlichkeit der Verordnung sich als offenkundig darstellt, weshalb sich die nochmalige Durchführung eines Ermittlungsverfahrens als nicht notwendig erweist (VfGH 4. Dezember 2007, V4/07 bzw VfGH 13. März 2008, V73/07). Dies hat auch der Vertreter der Verkehrsbehörde in der Verhandlung vorgetragen.

Grund für die Adaptierung der Ladezone war die Einrichtung eines Mehrzweckstreifens in der Schienenstraße verbunden mit der Verbreiterung des Gehsteigs der Geschäftsstraße. Deswegen wurden die 2,5 m breiten Parkspuren verengt, die Ladezone vor ONN 24 bis 26, die Parkspur vor ON 28 gänzlich aufgelassen wie auch vor ON 28 das Parkverbot in der Art der Zick-Zack-Linie. Die Behauptung des Verwaltungsgerichts Wien, eine Ladezone sei Ausgleich für verlorene Parkplätze gewesen, trifft nicht zu. Parkplätze sind nicht nur entfallen, sondern auch verengt worden bzw war die Ladezone ein Ausgleich für die seit 50 Jahren vorhanden gewesenen Lademöglichkeiten vor ONN 24 bis 28, die vor ON 28 entfallen sind.

Somit handelt sich beim Verordnungsgeschehen 2013 also um eine Adaptierung vor Ort bereits seit Jahrzehnten bestehender und von der Bevölkerung nie in Frage gestellter Ladezone und Lademöglichkeiten auf der Zick-Zack-Linie des §26 Bodenmarkierungsverordnung. Der Bestand der Ladezone aus 1967 vor ONN 24 bis 26 wurde ein Haus weiter vor ON 28 verschoben und damit die Lademöglichkeit auf dem Parkverbot in der Art der Zick-Zack-Linie des §26 Bodenmarkierungsverordnung weitererhalten.

In den Projektunterlagen, etwa den Plänen und Besprechungsprotokollen, ist immer wieder thematisiert, dass die Parkspuren schmäler wurden, entfielen oder Ersatzparkplätze nicht realisiert wurden; dass auf der 800 m langen Strecke der Währinger Straße bis Boltzmanngasse breite Aufstellflächen nicht gegeben sind; und dass die Strecke die Qualität einer Geschäftsstraße aufweist. Mit dem Merkmal einer Geschäftsstraße ist unzweifelhaft das Vorhandensein von weiteren Geschäften, die auf Lademöglichkeiten angewiesen sind, wie im Sachverhalt auch konkret dargelegt, verbunden. Obige Verhandlungen und Besprechungen stellten einen integrierenden Bestandteil des Verordnungserlassungsverfahrens dar (VfGH 19. Juni 2015, V66/2014).

Insbesondere der Entfall der breiten Parkspuren lässt erkennen, dass Aufstellmöglichkeiten für breitere LKWs anderswo in der Umgebung nicht mehr vorhanden waren. Allein die Verkehrssicherheit erforderte die Einrichtung einer breiteren Aufstellfläche. Ansonsten wären Lastfahrzeuge auf die zu schmalen Parkspuren angewiesen, würden bis hinein in die Gleisanlagen der Straßenbahnen ragen, oder erfahrungsgemäß in zweiter Spur laden, und damit nicht nur erhebliche Störungen des Verkehrsflusses, sondern Gefahren durch vorbeifahrende Fahrzeuge gerieren (vgl VfGH 4. Dezember 2007, R261/07; VfGH 1. Oktober 2008, V2/07 u. a.).

Dass das Verwaltungsgericht Wien allein mit§43 Abs1 litc StVO 1960 als Verordnungsgrundlage argumentiert, ist unzureichend. Wie oben dargelegt, beruhten die Lademöglichkeiten in der Art der vorigen Ladezonen und Zick-Zack-Linien auch auf §43 Abs1 litb StVO 1960, was vom Verwaltungsgericht Wien in keiner Weise berücksichtigt wird.

Es trifft auch nicht zu, dass die Ladezone allein für die Kunsttischlerei eingerichtet worden ist. Die Unterlagen beziehen sich mehrfach auf die Qualität der Geschäftsstraße und sohin auf den Ladebedarf mehrerer Geschäfte.

Das Verwaltungsgericht Wien moniert weiters die unbeschränkte zeitliche Geltung der Ladezone. Dem können mehrere Argumente entgegengehalten werden: Nicht zuletzt war 2013 mit der Zick-Zack-Linie eine rund um die Uhr eingerichtete Lademöglichkeit zu Gunsten eines verbreiterten Gehsteigs entfallen. Sohin war es adäquat, die Ladezone rund um die Uhr einzurichten. In Wien gibt es eine Vielzahl von Ladezonen, die zeitlich unbeschränkt eingerichtet sind, was auch den Anforderungen einer Großstadt entspricht. Der Umstand von Heizöllieferungen, die erfahrungsgemäß an Randzeiten stattfinden, war auch seit jeher bekannt. Dass von Privaten größere Transporte vorwiegend am Wochenende oder in Randzeiten außerhalb der Geschäftszeiten durchgeführt werden, ist allgemein bekannt. Nicht zuletzt wurde die Ladezone 2013 auf Grundlage der seit Jahrzehnten bestehenden Verkehrsmaßnahme an Lademöglichkeiten auch auf §43 Abs1 litb StVO 1960 gestützt.

Das Verwaltungsgericht Wien vermag gegen die zeitlich unbeschränkte Geltung der Ladezone nur Aussagen zweier Unternehmensvertreter entgegen zu setzen. Nicht nur, dass das eine Unternehmen 2013 noch gar nicht etabliert war, und das andere Unternehmen seit 2019 dort nicht mehr etabliert ist, beziehen sich die Aussagen auf vage definierte Zeiträume. Jedenfalls nicht auf Zeiten zur Erlassung der Verordnung 2013. Zwei Unternehmensvertreter sind überdies auch nicht repräsentativ, um Nutzungen einer Ladezone in einer Geschäftsstraße, sei es für den Zeitpunkt der Verordnungserlassung oder für gegenwärtig, zu belegen.

Die Verkehrsbehörde stellt etwa zur Ermittlung von Nutzungen von Ladezonen auf Stellungnahmen der Wirtschaftskammer Wien, die dazu Kontakt mit ihren Mitgliedern der Umgebung der Ladezone aufnehmen, ab. Dem Verwaltungsgericht Wien wäre es möglich gewesen, deren Stellungnahme einzuholen, was nicht geschehen ist. Die Behauptung des Verwaltungsgerichts Wien, dass die Aussagen der zwei Unternehmensvertreter ein abschließendes Bild der Nutzung der Ladezone durch Unternehmen bloß tagsüber belegen, muss ins Leere führen.

Im Verordnungsakt 2013 sind - wie oben dargelegt - sehr wohl alle Umstände, die eine Belassung durchgehender Lademöglichkeiten in der Art einer Ladezone begründen, enthalten. Die vom Verwaltungsgericht Wien ca neun Jahre später erlangten Erkenntnisse aus Aussagen zweier Unternehmensvertreter vermögen nicht die Grundlagen der Verordnung der zeitlich unbeschränkten Ladezone 2013 zu erschüttern. So wie eine nachträglich vorgenommene Rechtfertigung die Gesetzwidrigkeit einer Verordnung nicht zu beseitigen vermag (VfGH 18. September 2014, V38/2014), vermögen auch nachträgliche, neun Jahre später aufgenommene Aussagen zweier Unternehmensvertreter,

einer Verordnung nicht die Rechtfertigung im Zeitpunkt ihrer Erlassung zu nehmen.

Die Sache V74/2019, die vom VfGH am 11. Dezember 2019 entschieden wurde, gibt - entgegen der Ansicht der beteiligten Partei bzw dem Verwaltungsgericht Wien - keinesfalls vor, dass eine Ladezone den Zeitraum der bewilligten Ladetätigkeit zu bezeichnen habe, dass also allein zeitlich beschränkte Ladezonen eingerichtet werden sollten. Abgesehen davon, dass das ohne gesetzliche Grundlage ist, wäre es widersinnig, Ladezonen mit dem Zusatz 0.00 — 24.00 Uhr als rechtmäßig anzuerkennen während Ladezonen ohne zeitliche Beschränkung gesetzeswidrig sein sollten.

Die Aufhebung wegen Gesetzwidrigkeit mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 11. Dezember 2019, V74/2019, resultierte daraus, dass laut Verordnungsakt mit einer 2 m Längsparkordnung das Auslangen hätte gefunden werden können, ohne weiteres jedoch ein neues bis dato nicht eingerichtetes unbeschränktes Halte- und Parkverbot eingerichtet wurde. Die Sache V74/2019 ist auch nicht vergleichbar, weil damals eine völlig neues Halte- und Parkverbot errichtet wurde, dem keinerlei Bestand vorgegangen war.

Unterlassene Überprüfung und Wegfall der Voraussetzungen der Ladezone:

Das Verwaltungsgericht Wien hat auch argumentiert, dass die Grundlagen der Verordnung weggefallen seien, und die Verordnung aufzuheben gewesen wäre. Das Verwaltungsgericht Wien meint also, die Verordnung sei invalidiert. Es stützt dies auf §96 Abs2 StVO 1960 und auch auf die Kenntnis der Behörde, dass die Voraussetzungen für die Erlassung der Verordnung mittlerweile weggefallen seien.

Gemäß §96 Abs2 StVO 1960 hat eine Überprüfung alle fünf Jahre von Amts wegen stattzufinden (deren Unterlassung führt wie oben ausgeführt nicht per se zur Gesetzwidrigkeit der Verordnung); eine Verordnung kann während dieser Fünfjahresfrist regelmäßig nicht invalidieren, das heißt, sie ist während dieser Zeit auch dann gesetzlich gedeckt, wenn die Voraussetzungen für ihre Erlassung in der Folge wegfallen (VfGH 27. November 2001, V71/01).

Bis Ende 2018 also bis fünf Jahre nach Erlassung konnte die Verordnung nicht invalidieren. Bis zum Auszug der Kunsttischlerei, das war Ende 2018, sind keinesfalls Voraussetzungen der Erlassung der Ladezone weggefallen. Das wird auch vom Verwaltungsgericht Wien nicht behauptet.

Tatsächlich erfolgte 2018, also innerhalb von fünf Jahren, im Zuge und gegen Ende des Verfahrens MA 46 - DEF/557892/2017, eine solche Prüfung gemäß §96 Abs2 StVO 1960. Die Straßenerhalterin hat mitgeteilt, dass das Ende des Bauvorhabens noch nicht absehbar ist, weswegen von der Einrichtung einer Hotelvorfahrtszone und weiterer Verkehrsmaßnahmen Abstand genommen wurde.

Fraglich ist, ob wegen des Umbaus eine Invalidierung auch innerhalb obiger fünf Jahre des §96 Abs2 StVO 1960 in Betracht kommt. Dies wäre der Fall, wenn der Behörde Umstände vorzeitig angezeigt wurden oder für sie bereits vorher erkennbar waren bzw sie davon Kenntnis haben musste (ebenso VfGH 27. November 2001, V71/01). Eine abschließende Kenntnis von einer Änderung des Sachverhalts ist jedoch entgegen der Behauptung des Verwaltungsgerichts Wien bis dato nicht eingetreten.

Aus den seit Covid-19 ausstehenden Anträgen auf Bauarbeiten auf der Straße ist erkennbar, dass noch offen ist, welcher Nutzung die Liegenschaft nach dem Umbau zugeführt werden wird.

Anhaltspunkte dafür, dass der Ladebedarf umliegender Betriebe bzw anrainender privater Personen nicht mehr besteht, finden sich keine. Da für Lastfahrzeuge ausreichend breite Parkspuren in der Umgebung ansonsten nicht eingerichtet sind, würde eine Aufhebung der Ladezone zu Problemen für Lastfahrzeuge führen, die etwa über die Parkspuren hinausragen bzw unzulässigerweise in zweiter Spur laden müssten, was die Verkehrssicherheit beeinträchtigen würde.

Umbauten, die jedenfalls temporär sind, können nach der Praxis - entgegen der Meinung des Verwaltungsgerichts Wien - per se kein Grund sein, Ladezonen aufzuheben. Ansonsten wären bei sämtlichen Umbauten anliegende Ladezonen aufzuheben, was nicht zutrifft. So modifizieren temporäre Verkehrsbeschränkungen von Baustelleneinrichtungen nur die auf Dauer eingerichteten Verkehrsmaßnahmen und führen nicht zur Aufhebung definitiver Verkehrsmaßnahmen (VfGH 12. Dezember 1975, B116/75).

Eine abschließende Kenntnis der Änderung der Situation ist in der Sondersituation von Covid-19 seit März 2020 noch nicht gegeben. Auch das steht einer Invalidation entgegen.

Denn nach der Judikatur (VfGH vom 2. März 1990,V34/89) besteht die Pflicht der Behörde zur Überprüfung, ob die Annahmen noch zutreffen, und zur Anpassung von Verordnungen an sich ändernden Situationen. Eine Verordnung wird gesetzwidrig, wenn der Grund zu ihrer Erlassung inzwischen weggefallen ist, also, wenn sich der Sachverhalt ändert. Zwar muss die Anpassung einer Verordnung an den geänderten Sachverhalt nicht unverzüglich erfolgen. Vielmehr ist dem Verordnungsgeber hierfür eine gewisse Zeitspanne zuzubilligen. Die Verzögerung ist jedoch im Allgemeinen nur solange tolerabel, bis der Verordnungsgeber von der Änderung des Sachverhaltes Kenntnis erlangte oder erlangen musste, und es ihm sodann zumutbar ist, die Anpassung der Norm vorzunehmen.

Im gegebenen Fall ist eine abschließende Kenntnis von der Änderung des Sachverhalts gar nicht gegeben. Offen ist, welcher Nutzung die Liegenschaft zugeführt werden wird. Weitere Änderungen in der Umgebung kamen gar nicht hervor. Die Währinger Straße ist immer noch Geschäftsstraße.

Auch wäre es widersinnig, wie das Verwaltungsgericht Wien es vorgibt, bestehende definitive Ladezonen aufzuheben, um temporäre Ladezonen für Baustelleneinrichtungen zu bewilligen, ohne Sicherheit darüber gewonnen zu haben, ob die Ladezone nach dem Umbau weiterhin im Sinne der Verordnungsgrundlage genutzt wird oder nicht (vgl VfGH vom 27. Juni 1986, G80/86 u. a.).

Das Verwaltungsgericht Wien hat ohne Grund Nutzungen gar nicht festgestellt, und weitere Nutzungen der Ladezone ausgeblendet.

Die Wiener Landesregierung erachtet die Verordnung als gesetzmäßig und verfassungsrechtlich unbedenklich.

Abschließend wird bemerkt, dass die Aufhebung der Verordnung überschießend wäre, da gegen die Ladezone tagsüber keine Bedenken bestehen."

Die Wiener Landesregierung beantragt daher, der Verfassungsgerichtshof möge die Anträge des Verwaltungsgerichtes Wien als unzulässig zurückweisen, in eventu als unbegründet abweisen.

4. Die verordnungserlassende Behörde hat die Akten betreffend das Zustandekommen der zur Prüfung gestellten Verordnung vorgelegt und sich der Äußerung der Wiener Landesregierung angeschlossen.

IV. Erwägungen

1. Zur Zulässigkeit des Antrages

1.1. Der Verfassungsgerichtshof vertritt zu Art89 Abs1 B-VG beginnend mit dem Erkenntnis VfSlg20.182/2017 die Auffassung, dass eine "gehörig kundgemachte" generelle Norm – also eine an einen unbestimmten, externen Personenkreis adressierte, verbindliche Anordnung von Staatsorganen – bereits dann vorliegt, wenn eine solche Norm ein Mindestmaß an Publizität und somit rechtliche Existenz erlangt (VfSlg 20.182/2017 mwN). Es ist nicht notwendig, dass die Kundmachung der Norm in der rechtlich vorgesehenen Weise erfolgt. Demnach haben auch Gerichte gesetzwidrig kundgemachte Verordnungen gemäß Art139 B-VG anzuwenden und diese, wenn sie Bedenken gegen ihre rechtmäßige Kundmachung haben, vor dem Verfassungsgerichtshof anzufechten. Bis zur Aufhebung durch den Verfassungsgerichtshof sind sie für jedermann verbindlich (vgl VfSlg 20.251/2018).

Die angefochtene Verordnungsstelle wurde ausweislich des vorgelegten Verordnungsaktes durch Aufstellung der entsprechenden Verkehrszeichen samt Zusatztafeln kundgemacht, sodass sie mit verbindlicher Wirkung für jedermann zustande gekommen ist.

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

Im Verfahren hat sich nichts ergeben, was am Vorliegen dieser Voraussetzung zweifeln ließe. Das antragstellende Landesverwaltungsgericht hat Punkt 6.9. der Verordnung des Magistrates der Stadt Wien vom 8. August 2013, Z MA 46 – DEF/21733/2013, im Beschwerdeverfahren anzuwenden und diese Bestimmung ist von den übrigen Anordnungen der Verordnung trennbar.

1.3. Soweit die Wiener Landesregierung meint, der vorliegende Antrag sei zu eng gefasst, weil Punkt 6.12. der Verordnung nicht mitangefochten werde, ist ihr zu entgegnen, dass sich die vorgebrachten Bedenken des antragstellenden Landesverwaltungsgerichtes gegen die Errichtung einer zeitlich unbeschränkten Ladezone, nicht aber gegen die Verordnung von Parkordnungen richten.

1.4. Da auch sonst keine Prozesshindernisse hervorgekommen sind, erweist sich der Hauptantrag insgesamt als zulässig, sodass auf die Eventualanträge nicht weiter einzugehen ist.

2. In der Sache

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

2.2. Der Antrag ist begründet.

2.2.1. Das Verwaltungsgericht Wien macht geltend, dass das angefochtene Halte- und Parkverbot, ausgenommen Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen, entgegen der Bestimmung des §43 Abs1 litc StVO 1960 erlassen worden sei. Die Errichtung dieser Ladezone sei ausweislich des Verordnungsaktes in erster Linie im Interesse des zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung im Jahr 2013 an der Adresse Währinger Straße 28 situierten Unternehmens erfolgt. Die Erlassung einer zeitlich unbeschränkten Ladezone sei angesichts der Betriebszeiten des Unternehmens sowie der bei der Verordnungserlassung berücksichtigten Lieferzeiten (für Holz und Heizöl) bereits im Jahr 2013 "grob überschießend" gewesen. Spätestens im Jahr 2017, nachdem das Unternehmen den Standort an der Adresse Währinger Straße 28 aufgegeben habe, sei die Grundlage für die angefochtene Ladezone aber zur Gänze weggefallen, zumal im Verordnungsakt eine allfällige Berücksichtigung von Interessen umliegender Unternehmen nicht dokumentiert sei.

2.3. Gemäß §43 Abs1 litc StVO 1960 hat die Behörde für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung, wenn ein erhebliches wirtschaftliches Interesse von einem oder von mehreren umliegenden Unternehmungen vorliegt, Straßenstellen für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke für Ladetätigkeiten durch Parkverbote, wenn jedoch eine Ladetätigkeit unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Abstellflächen und deren beste Ausnützung erfahrungsgemäß durch ein Parkverbot nicht gewährleistet ist, durch Halteverbote freizuhalten (Ladezonen).

Die Errichtung einer Ladezone nach dieser Bestimmung setzt daher zum einen ein erhebliches wirtschaftliches Interesse von einem oder von mehreren umliegenden Unternehmen voraus, Straßenstellen für die Durchführung von Ladetätigkeiten freizuhalten, zum anderen aber auch, dass die betroffenen Straßenstellen nur für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke freigehalten werden.

Die mit dem vorliegenden Antrag angefochtene Ladezone wurde ausweislich des Verordnungsaktes ausschließlich aus dem Grund erlassen, dem seit dem Jahr 1904 an der Adresse Währinger Straße 28 ansässigen Unternehmen die Durchführung von Lade- bzw Liefertätigkeiten (weiterhin) zu ermöglichen. So wird etwa in einem Aktenvermerk vom 8. Juli 2013 über eine Projekts- und Einbautenbesprechung die Stellungnahme der Wirtschaftskammer Wien zusammenfassend wiedergegeben, wonach "[d]ie bereits jetzt bestehende Querungs- und Zufahrtsrelation vor Nr28 zum bestehenden Betrieb [...] von beiden Fahrtrichtungen aus erhalten bleiben" müsse und "[a]uch der Kurvenradius für die Zufahrt von LKWs" zu berücksichtigen sei. Auch sei "[d]ie Parkspur vor 28-30 [...] unbedingt zu erhalten, da die Be- und Entladetätigkeit von großen LKWs für den dort ansässigen Betrieb nur in der Währinger Straße möglich ist, und die Einfahrt in den Ladehof nicht möglich ist. Dazu muss der LKW nach der Einfahrt des Betriebes halten können, um dort in den Hof anzuliefern". Weitere Hinweise auf die Berücksichtigung der Interessen (ausschließlich) dieses Unternehmens finden sich in Aktenvermerken vom 12. Juli 2013 ("Die Ladezone beim Tischlereibetrieb wird ca 15m stadteinwärts zwischen die beiden bestehenden Einfahrten mit einer Breite von 2,50m auf Gehsteigniveau verlegt.") und vom 26. Juli 2013 ("Vorgesehen war die Parkspur bereits am Ende der Liegenschaft Währinger Straße 26 enden zu lassen, da sich jedoch im Haus Währinger Straße ON 28 das [...] befindet und dort ein Bedarf einer Ladezone besteht, wurde im Rahmen der Ortsverhandlung folgendes festgelegt: Zwischen den beiden Hauseinfahrten Währinger Straße ON 28 wird eine Ladezone auf Gehsteigniveau [...] vorgesehen."). Schließlich wurde in einem Aktenvermerk vom

30. September 2013 festgehalten, dass das betreffende Unternehmen anlässlich seines Einbringens betreffend die Bewilligung von Heizöllieferungen auf die verordnete Ladezone verwiesen worden sei, worauf sich das Unternehmen bereit erklärt habe, als Hauptbewilligungsträger zu fungieren und im Falle der Beschädigung der Verkehrszeichen, bei welcher der Verursacher nicht eruiert werden könne, die Reparaturkosten zu übernehmen.

Dem Verordnungsakt sind keine Hinweise darauf zu entnehmen, dass im Zuge der Verordnungserlassung das erhebliche wirtschaftliche Interesse anderer umliegender Unternehmen geprüft bzw berücksichtigt worden wäre. Der Verweis auf im Zuge der Neueinrichtung von Ladezonen durchgeführte Erhebungen sowie auf diverse Amtshandlungen der Verkehrsbehörde auf dem gegenständlichen Straßenabschnitt seit dem Jahr 1967 trägt schon deshalb nicht, weil die Wiener Landesregierung in diesem Zusammenhang selbst darauf hinweist, dass die Bezug habenden Akten teilweise nicht mehr vorhanden und daher einer Überprüfung durch den Verfassungsgerichtshof nicht mehr zugänglich sind. Abgesehen davon betrafen diese Erhebungen – anders als im vorliegenden Fall – jeweils zeitlich beschränkte Ladezonen, die an wechselnden Standorten verordnet wurden.

Soweit die Wiener Landesregierung in diesem Zusammenhang vorbringt, dass in den Projektunterlagen immer wieder auf die "Qualität als Geschäftsstraße" hingewiesen werde und sich daraus unzweifelhaft das Vorhandensein von weiteren Geschäften, die auf Lademöglichkeiten angewiesen seien, ergebe, ist dem zu entgegnen, dass sich diese Hinweise jeweils auf die Notwendigkeit einer Gehsteigbreite von 2,5 Metern, nicht aber auf die Errichtung einer Ladezone beziehen.

2.4. Wie die Wiener Landesregierung in ihrer Äußerung ausführt, ist das Unternehmen, dessen Interessen mit der Errichtung der Ladezone im Jahr 2013 Rechnung getragen wurde, seit Ende 2018 nicht mehr an dem Standort Währinger Straße 28 ansässig. Die angefochtene Verordnungsbestimmung war daher spätestens seit Ende 2018 nicht mehr erforderlich im Sinne des §43 Abs1 StVO 1960.

2.5. Gemäß §96 Abs2 StVO 1960 hat die Behörde mindestens alle fünf Jahre unter Beiziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs daraufhin zu überprüfen, ob sie noch erforderlich sind. Nicht mehr erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen. Die Verletzung dieser Überprüfungspflicht begründet nach der bisherigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichthofes für sich allein noch keine Gesetzwidrigkeit von Verordnungen, deren Überprüfung unterblieben war. Dementsprechend ist regelmäßig davon auszugehen, dass eine Verordnung für die in §96 Abs2 StVO 1960 festgelegte Zeit auch dann gesetzlich gedeckt ist, wenn die Voraussetzungen für ihre Erlassung in der Folge wegfallen. Dies gilt allerdings dann nicht, wenn der Behörde solche Umstände vorzeitig angezeigt wurden oder für sie bereits vorher erkennbar waren bzw sie davon Kenntnis haben musste (vgl VfGH 22.9.2021, V102/2021, mwN).

Nachdem der verordnungserlassenden Behörde bereits im Jahr 2017 Projektunterlagen zum Umbau dieses Geländes in ein Hotel übermittelt wurden, ist entgegen den Ausführungen der Wiener Landesregierung davon auszugehen, dass der verordnungserlassenden Behörde dieser Umstand bereits zu diesem Zeitpunkt bekannt geworden ist. Mag auch die fehlende Überprüfung der angefochtenen Verordnungsbestimmung gemäß §96 Abs2 StVO 1960 für sich genommen nicht zu deren Gesetzwidrigkeit geführt haben, wurde sie aber jedenfalls durch den erkennbaren Wegfall der tatsächlichen Grundlage für ihre Erlassung gesetzwidrig (vgl VfGH 22.9.2021, V102/2021). Daran vermag der Hinweis auf die derzeit noch ungewisse künftige Nutzung der Liegenschaft Währinger Straße 28 nichts zu ändern.

2.6. Diesem Ergebnis steht auch der Umstand nicht entgegen, dass allenfalls andere Gründe vorliegen könnten, die die Errichtung einer Ladezone in dem in der angefochtenen Verordnungsbestimmung angegeben Bereich notwendig erscheinen lassen. Die Wiener Landesregierung führt in diesem Zusammenhang aus: "Anhaltspunkte dafür, dass der Ladebedarf umliegender Betriebe bzw anrainender privater Personen nicht mehr besteht, finden sich keine. Da für Lastfahrzeuge ausreichend breite Parkspuren in der Umgebung ansonsten nicht eingerichtet sind, würde ein Aufhebung der Ladezone zu Problemen für Lastfahrzeuge führen, die etwa über die Parkspuren hinausragen bzw unzulässigerweise in zweiter Spur laden müssten, was die Verkehrssicherheit beeinträchtigen würde. Umbauten, die jedenfalls temporär sind, können nach der Praxis [...] per se kein Grund sein, Ladezonen aufzuheben." Diese Ausführungen können die Gesetzwidrigkeit der angefochtenen Verordnungsbestimmung nicht sanieren, weil – wie unter Punkt 2.3. ausgeführt – der Erlassung der angefochtenen Verordnungsbestimmung keine Prüfung der

wirtschaftlichen Interessen anderer umliegender Unternehmen voranging (vgl zB VfGH 13.3.2019, V83/2018, mwN). Den vorgelegten Verordnungsakten lässt sich im Übrigen auch kein Hinweis darauf entnehmen, dass die angefochtene Verordnungsstelle auch auf §43 Abs1 litb StVO 1960 gestützt worden wäre.

2.7. Da die angefochtene Verordnungsstelle schon aus diesem Grund gesetzwidrig ist, erübrigt sich ein Eingehen auf die weiteren – insbesondere auch den zeitlichen Geltungsbereich der angefochtenen Verordnungsstelle zum Zeitpunkt ihrer Erlassung betreffenden – Bedenken des Verwaltungsgerichtes Wien.

V. Ergebnis

1. Die Zeichen- und Ziffernfolge ", 6.9." der Verordnung des Magistrates der Stadt Wien vom 8. August 2013, Z MA 46 – DEF/21733/2013, wird als gesetzwidrig aufgehoben.

2. Die Verpflichtung der Wiener Landesregierung zur unverzüglichen Kundmachung der Aufhebung erfließt aus Art139 Abs5 erster Satz B-VG und §59 Abs2 VfGG iVm §138a Abs1 Z8 Wiener Stadtverfassung.

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

Schlagworte

Halte(Park-)verbot, Verordnungserlassung, VfGH / Gerichtsantrag, VfGH / Prüfungsumfang, Straßenverkehrszeichen, Straßenpolizei

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2022:V239.2021

Zuletzt aktualisiert am

23.03.2022

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at