jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Erkenntnis 2022/3/17 VGW-031/068/7051/2020

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 17.03.2022

Entscheidungsdatum

17.03.2022

Index

90/01 Straßenverkehrsordnung

Norm

StVO 1960 §24 Abs1 lita
StVO 1960 §43 Abs1 l
StVO 1960 §52 Z13b
StVO 1960 §99 Abs3 lita

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK !

Das Verwaltungsgericht Wien e r k e n n t durch seinen Richter Mag. Hohenegger über die Beschwerde des Herrn Dr. A. B. gegen das Straferkenntnis des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 67, vom 19.05.2020, Zl. ..., betreffend Übertretung der Straßenverkehrsordnung (StVO),

zu Recht:

I. Gemäß § 50 VwGVG wird der Beschwerde Folge gegeben, das Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß § 45 Abs. 1 Z 2VStG eingestellt.

Gemäß § 52 Abs. 8 VwGVG hat der Beschwerdeführer keinen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens zu leisten.

II. Gegen diese Entscheidung ist gemäß § 25a Abs. 4 Verwaltungsgerichtshofgesetz – VwGG eine Revision wegen Verletzung in Rechten (Art. 133 Abs. 6 Z 1 Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG) nicht zulässig. Im Übrigen ist gegen diese Entscheidung gemäß § 25a Abs. 1 Verwaltungsgerichtshofgesetz – VwGG eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig.

I. E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

1. Gang des Verfahrens:

Der Magistrat der Stadt Wien, MA 67 (im Folgenden: belangte Behörde), entschied über den Einspruch des Herrn Dr. A. B., geb. 1942 (im Folgenden: Beschwerdeführers, BF) vom 12.03.2020 gegen die Strafverfügung vom 03.03.2020, Zl ... mit Straferkenntnis vom 19.05.2020, Zl ..., wie folgt:

„1. Datum/Zeit: 25.01.2020, 19:33 Uhr

Ort: Wien, C.-Straße 28

Betroffenes Fahrzeug: Kennzeichen: W-... (A)

Sie haben das Fahrzeug im Bereich des Vorschriftszeichens "HALTEN UND PARKEN VERBOTEN" mit dem Zusatz ausgenommen "Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen" abgestellt Während der angeführten Zeit wurde keine Ladetätigkeit durchgeführt.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

1. § 24 Abs. 1 lit. a StVO

Wegen dieser Verwaltungsübertretung(en) wird (werden) über Sie folgende Strafe(n) verhängt:

Geldstrafe von falls diese uneinbringlich ist, Freiheitsstrafe von Gemäß

Ersatzfreiheitsstrafe von

1. € 78,00 0 Tage(n) 18 Stunde(n) § 99 Abs. 3 lit. a StVO

0 Minute(n)

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 - VStG zu zahlen:

€ 10,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10% der Strafe, jedoch mindestens € 10 für jedes Delikt.

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher € 88,00.

Begründung

Aufgrund der Aktenlage ergibt sich folgender Sachverhalt:

Das Kraftfahrzeug wurde von einem Organ der Landespolizeidirektion Wien beanstandet, dass es an der im Spruch bezeichneten Örtlichkeit und zur dort angeführten Zeit im Bereich des Vorschriftszeichens "HALTEN UND PARKEN VERBOTEN" mit dem Zusatz ausgenommen "Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen" abgestellt war.

Die Übertretung wurde Ihnen mit Strafverfügung angelastet und gaben Sie in Ihrem Einspruch im Wesentlichen an, dass wie sonst üblich die Zusatztafel fehle. Weiters würde dieses Halte- und Parkverbot zusammengefasst nicht immer von LKW's benützt werden, weshalb ein Verbot nicht erforderlich sei. Sie beantragen deshalb die Einstellung des Verfahrens, eine mündliche Verhandlung sowie die Akten der Verbotszone vorgelegt zu bekommen.

Beweis wurde durch Einsichtnahme in den gegenständlichen Verwaltungsstrafakt erhoben.

Rechtlich ist dieser Sachverhalt wie folgt zu beurteilen:

Gemäß § 24 Abs. 1 lit. a der StVO 1960 ist das Abstellen des Fahrzeuges im Bereich des Vorschriftszeichens "Halten und Parken verboten" nach Maßgabe der Bestimmungen des § 52 Z. 13 b verboten.

§ 52 Z. 13b StVO zufolge zeigt eine Zusatztafel mit der Aufschrift "ausgenommen Ladetätigkeit" eine Ladezone an. Diese darf nur in Anspruch genommen werden, wenn tatsächlich Ladetätigkeit gemäß § 62 StVO durchgeführt wird.

Aus dem Wortlaut des Zusatztextes ergibt sich, dass lediglichLastfahrzeuge

(Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen) zum Zwecke der Durchführung von Ladetätigkeit abgestellt werden dürfen. Zum Beanstandungszeitpunkt handelte es sich damit um eine Ladezone. Eine weitere Zusatztafel ist somit nicht erforderlich.

Da Sie die objektive Tatseite nicht bestritten, legte die Behörde ihrem Straferkenntnis den Anzeigeinhalt zugrunde.

Nach Durchführung des Ermittlungsverfahrens konnte seitens der Behörde kein Kundmachungsmangel festgestellt werden. Der Text der Zusatztafel bringt auf unmissverständliche Weise den Geltungsbereich zum Ausdruck. Die Kundmachung erfüllt daher den im § 48 StVO 1960 geforderten Maßstab der Erkennbarkeit.

Auch kann keine Verletzung des im § 54 Abs. 2 StVO 1960 normierten Klarheits- und Eindeutigkeitsgebot erkannt werden, da der Text der Tafel einfach und unmissverständlich gehalten ist.

Eine durch Straßenverkehrszeichen kundgemachte Verordnung ist für den Normunterworfenen nach Maßgabe ihres Inhaltes so lange rechtswirksam, bis sie aufgehoben ist. Einem Fahrzeuglenker bleibt es nicht überlassen zu beurteilen, bei welcher Sachlage er ein Verbot nicht einzuhalten braucht (Erkenntnis des Verwaltungsgerichts vom 26.11.1970, Zahl 1175/70).

In gegenständlichem Fall war das gegenständliche Halte- und Parkverbot somit rechtskonform kundgemacht und mit zumutbarer Aufmerksamkeit zu erkennen.

Von der Durchführung eines Lokalaugenscheines wurde Abstand genommen, da der Sachverhalt so vollständig festgestellt ist, dass sich die Behörde auf Grund der bisher vorliegenden Beweise ein klares Bild über die maßgebenden Sachverhaltselemente machen kann.

Bei der diesem Verfahren zugrunde liegenden Verwaltungsübertretung handelt es sich um ein sogenanntes Ungehorsamsdelikt, d.h. zur Strafbarkeit genügt gemäß § 5 VStG, wenn die Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt, fahrlässiges Verhalten.

Dass Sie an der Begehung der Tat kein Verschulden trifft, ist aber nicht hervorgekommen.

Aufgrund der Aktenlage sind sowohl die objektiven als auch die subjektiven Voraussetzungen für die Strafbarkeit gegeben.

Zur Strafbemessung hat die Behörde Folgendes erwogen:

Gemäß § 99 Abs. 3 lit. a der StVO 1960 begeht eine Verwaltungsübertretung, wer als Lenker eines Fahrzeuges gegen die Vorschriften des Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnung verstößt und ist daher mit einer Geldstrafe bis zu EUR 726,00, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit einer Freiheitsstrafe bis zu zwei Wochen zu bestrafen.

Grundlage für die Bemessung der Strafe sind die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) sind überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Durch die Tat wurde in nicht unerheblichem Maße der Schutzzweck der Norm, nämlich die Freihaltung der Ladezone für ihre bestimmungsgemäße Verwendung, verletzt.

Das Verschulden konnte nicht als geringfügig angesehen werden, weil nicht erkennbar ist, dass die Verwirklichung des Tatbestandes bei gehöriger Aufmerksamkeit nur schwer hätte vermieden werden können.

Bei der Strafbemessung wurden Ihre Einkommens- und Vermögensverhältnisse sowie allfällige Sorgepflichten, soweit diese der Behörde bekannt waren, berücksichtigt. Zudem wurde auf eventuell vorhandene verwaltungsstrafrechtliche Vormerkungen Bedacht genommen.

Unter Berücksichtigung der oben dargelegten Strafzumessungsgründe und des bis zu EUR 726,00 reichenden Strafsatzes, des Unrechtsgehalts der Tat und des Verschuldens ist die verhängte Geldstrafe durchaus angemessen und keineswegs zu hoch.

[...]“

Eine Ausfertigung dieses Straferkenntnisses wurde am 25.5.2020 vom Beschwerdeführer übernommen.

Mit Schriftsatz vom 08.06.2020 erhob der Beschwerdeführer folgende Beschwerde:

„[...] Gegen das oben genannte Straferkenntnis vom 19.05.2020 erhebe ich innerhalb offener Frist

Beschwerde

Wie bereits im Einspruch ausgeführt, wurden die Bestimmungen der StVO bei der Erlassung des ggst. Halte- und Parkverbots nicht eingehalten

1) Eine Ladezone hat den Zeitraum der bewilligten Ladetätigkeit zu bezeichnen. Das geschah nicht. Die Kundmachung war bzw. ist daher fehlerhaft. Erkennbarkeit reicht nicht aus. Auch der Inhalt darf nicht ausser Betracht gelassen werden.

2) Die jüngste Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (V 74/2019) wurde nicht berücksichtigt. Gründe für ein unbeschränktes Halte- und Parkverbot wurden nicht angeführt und bestehen nicht.

3) Augenscheinlich fand eine ordnungsgemäße Prüfung der lokalen und zeitlichen Gegebenheiten bzw. Erfordernisse nicht statt.

4) Auf mein Vorbringen geht der ggst. Bescheid nicht im gebotenen Ausmaß ein. Insbesondere fehlt eine Auseinandersetzung mit den einzelnen Beschwerdepunkten.

Ich beantrage daher, das Straferkenntnis wegen Verfahrensmängeln und wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit aufzuheben; in eventu jedoch, eine mündliche Verhandlung anzuberaumen und die Verwaltungsakten betreffend die ggst. Verbotszone anzufordern und dazu Einsicht zu gewähren."

Im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Wien wurden zunächst die Verordnungsakten von der belangten Behörde dem Verwaltungsgericht vorgelegt und fand am 26.5.2021 eine öffentliche mündliche Verhandlung statt, in deren Zuge in erster Linie die näheren Umstände zur Verordnungserlassung thematisiert wurden, nachdem der Beschwerdeführer in keinster Weise bestreiten wollte, sein Fahrzeug zum angelasteten Zeitpunkt in das Halteverbot ausgenommen Ladetätigkeit gestellt zu haben, da es in seinem Interesse lag, eine allfällig mangelhafte Verordnung in unmittelbarer Nähe zu seinem Hauptwohnsitz zu bekämpfen.

Im Zuge dieser mündlichen Verhandlung fanden sich weitere Hinweise darauf, dass die Verordnung aufgrund des Wegfalls ihrer Grundlage mittlerweile gesetzwidrig geworden ist, woraufhin nach Vorlage von Vorgängerakten zum Verordnungsakt, welche das Vorbringen der belangten Behörde nicht zu stützen vermochten, das Verwaltungsgericht Wien folgenden Antrag an den Verfassungsgerichtshof richtete:

[...] 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.

Ein zeugenschaftlich einvernommener Teamleiter der Verkehrsbehörde (MA 46) gab zu Protokoll:

„[...] Ich gestehe zu, dass die Verordnung überschießend wäre, wenn sie lediglich für die Firma D. und deren Heizöllieferungen verordnet worden wäre. Tatsächlich hatte diese Firma einen Antrag gestellt, welcher jedoch im Rahmen des Verfahrens zurückgezogen wurde, weil ohnehin auf Grund eines projektierten Mehrzweckstreifens Parkplätze und Ladezonen aufgehoben werden mussten und ein Halteverbot kurz zuvor für die Gewerbetreibenden im Nahebereich verordnet gewesen war. Der Firma D. wurde mitgeteilt, dass sie dieses gegenständliche Halteverbot (ausgenommen Ladetätigkeit) auch für ihre Heizölabschlauchung mitnutzen dürfen. Der Umstand, dass diese Ladezone ursprünglich für die anderen Gewerbetreibenden verordnet worden war, wird von uns nicht im

Verordnungsakt festgehalten, weil wir nur jene Antragsteller aufnehmen, welche letztendlich die Kosten tragen. Im gegenständlichen Fall hat sich die Firma D. bereit erklärt, die Kosten zu übernehmen und deshalb scheint deren Name im Verordnungsakt auf.

Wenn es nicht zu dieser Mitnutzung gekommen wäre, hätte die Firma D. lediglich einen Bescheid bekommen, mit der Genehmigung 12 Mal im Jahr mobile Tafeln aufzustellen, um die Heizölabschlauchung durchzuführen.

Wenn ein Antrag auf Ladezone bei uns einlangt und die Wirtschaftlichkeit dargelegt wurde, wird die LPD Wien ersucht Nachschau zu halten, ob eine Ladezone dort gerechtfertigt ist.

Im gegenständlichen Fall wurde dies jedoch nicht gemacht, weil es sich um ein Projekt der MA 28 handelte, wo im Zuge einer Neugestaltung bestehende Verordnungen bloß ersetzt wurden, und ohnehin alle in Frage kommenden Interessenvertretungen, wie zum Beispiel Wirtschaftskammervertreter, an der Ortsaugenscheinsverhandlung teilnehmen. Wenn mir vorgehalten wird, dass bei der Berücksichtigung bestehender Verordnungen möglicherweise auch jene ersetzt werden, welche auf Grund von Geschäftsschließungen obsolet sein können, gebe ich eben an, dass dies auf Grund der Verhandlung vor Ort unter Beteiligung der Wirtschaftskammer auszuschließen ist.

[...]

Wenn mir vorgehalten wird, dass die im Gesetz vorgesehene Erforderlichkeit der Ladetätigkeit nicht ausreichend berücksichtigt wurde, gebe ich dazu an: Wir überprüfen das selbstverständlich. Wenn mir vorgehalten wird, dass es dann aber im Akt nicht festgehalten wurde, gebe ich an: Diese Ladezone ist aus einem Bestand hervorgegangen, wo die Wirtschaftlichkeit und die Erforderlichkeit bereits geprüft gewesen waren und ich gestehe zu, dass sich diese Punkte im vorliegenden Akt nicht finden, allerdings im Vorgängerakt mit der AZ .../1987 würde man diese Sachen finden, aber ich nehme an, dass dieser Akt wegen der Aufhebung der Verordnung bereits skartiert ist. Ich werde aber Nachschau halten, ob er vielleicht doch noch aufzutreiben ist.

Auf Vorhalt, dass damit die Frage noch immer nicht beantwortet ist, ob bei Erlassung der gegenständliche Halte- und Parkverbotszone auf dem klaren Wortlaut des § 43 Abs. 1 lit. b und c Bezug genommen und die Erforderlichkeit für die Erlassung der Zone festgehalten wurde, gebe ich an, dass im Zuge der Ortsverhandlung festgestellt wird, dass im Nahebereich befindliche Betriebe einen Ladebedarf haben. Es ist Aufgabe der Wirtschaftskammer dies in der Verhandlung darzulegen.

Die Wiener Landesregierung erstattete mit Schreiben vom 16.11.2021 eine umfangreiche Äußerung, derzufolge der vorliegende Antrag unzulässig sei.

So wurden zeitlich beschränkte Spitzenzeitenhalteverbote ausgenommen Zustelldienste der Vergangenheit bemüht, welchen jedoch weder das Verbot während der Nachtstunden noch an Sonn- und Feiertagen oder samstags zu rechtfertigen geeignet gewesen wären. Auch wurde zugestanden, dass „diverse Akten skartiert“ seien und als Beispiel festgestellte Anträge der Kunsttischlerei um Heizölabschlauchungen gebracht, welche vom Verwaltungsgericht seinen Überlegungen ohnehin zugrunde gelegt worden waren und als ungeeignet für eine Rechtfertigung des Ausmaßes des zeitlich unbeschränkten Halteverbots ausgenommen Ladetätigkeit befunden worden waren. Auch wurde die Umgestaltung der Straße in diesem Bereich dargelegt, ohne jedoch dem Verwaltungsgericht dahingehend entgegenzutreten, dass sich aus den vorhandenen Akten Anträge oder ein konkreter Bedarf anderer Wirtschaftsbetriebe als der genannten Kunsttischlerei an einer Ladezone im fraglichen Bereich ergeben hätte. Weiters wurden die Ermittlungen des Verwaltungsgerichts dahingehend bloß bestätigt, dass zwar für ein im Bau befindlichen Hotelprojekt an der Örtlichkeit der mittlerweile abgesiedelten Kunsttischlerei bereits eine Ortsverhandlung für ein Haltverbot ausgenommen Omnibusse stattgefunden habe, aber entsprechende Verkehrsmaßnahmen nicht realisiert worden seien.

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 gar 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.

Weiters brachte die Wiener Landesregierung wie folgt vor (Zitat ohne die im Original enthaltenen Hervorhebungen, Hervorhebungen durch das VGW):

„§ 43 Abs. 1 lit. c 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, B 605/78, bestehen auch grundsätzlich keine Bedenken gegen Ladezonen gemäß § 43 Abs. 1 lit. b 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 Abs. 1 lit. b StVO 1960 apodiktisch aus, und behauptet unzulässigerweise, dass Rechtsgrundlage der Ladezone nur § 43 Abs. 1 lit. c StVO 1960 sein könne.

In Wien, C.-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 Abs. 1 lit. b 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 Abs. 3 lit. b 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 Abs. 1 lit. c 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 Abs. 1 lit. c StVO 1960 und die Erforderlichkeit des § 43 Abs. 1 lit. b StVO 1960 für die Lademöglichkeiten waren aber immer wieder Gegenstand diverser Amtshandlungen der Verkehrsbehörde auf gegenständlicher Straßenstrecke.

Die Verletzung der durch § 96 Abs. 2 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 Abs. 2 StVO 1960 unterblieben ist (VfGH 2. März 1990, V 34/89).

Bei den seit 50 Jahren bestehenden Lademöglichkeiten kann daher einerseits vom Nachweis erheblicher wirtschaftlicher Interessen gemäß § 43 Abs. 1 lit. c StVO 1960 als auch vom Erfordernis gemäß § 43 Abs. 1 lit. b StVO 1960 ausgegangen werden.

Nicht durchgeführte Erforderlichkeitsprüfungen des § 96 Abs. 2 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 Abs. 1 lit. b 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, V 4/07 bzw. VfGH 13. März 2008, V 73/07). 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 C.-Straße bis E.-gasse 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, V 66/2014).

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, V 2/07 u. a.).

Dass das Verwaltungsgericht Wien allein mit § 43 Abs. 1 lit. c 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 Abs. 1 lit. b 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 Abs. 1 lit. b 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, V 38/2014), vermögen auch nachträgliche, neun Jahre später aufgenommene Aussagen zweier Unternehmensvertreter, einer Verordnung nicht die Rechtfertigung im Zeitpunkt ihrer Erlassung zu nehmen.

Die Sache V 74/2019, 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, V 74/2019, 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 V 74/2019 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 Abs. 2 StVO 1960 und auch auf die Kenntnis der Behörde, dass die Voraussetzungen für die Erlassung der Verordnung mittlerweile weggefallen seien.

Gemäß § 96 Abs. 2 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, V 71/01).

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/.../2017, eine solche Prüfung gemäß § 96 Abs. 2 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 Abs. 2 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,V 34/89) 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 C.-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.“

Mit Erkenntnis vom 1.3.2022, GZ. V 239/2021-10 hob der Verfassungsgerichtshof die Zeichen- und Ziffernfolge „,6.9.“ der Verordnung des Magistrates der Stadt Wien vom 8. August 2013, Zl. MA 46-DEF/21733/2013 als gesetzwidrig auf.

Nachdem sich im Verfahren nichts ergeben habe, was am Vorliegen der Präjudizialität zweifeln ließe, begründete er seine Entscheidung in der Sache im Wesentlichen dahingehend, dass die verfahrensgegenständliche Ladezone ausweislich des Verordnungsaktes ausschließlich aus dem Grund erlassen worden sei, der 2018 von verfahrensgegenständlicher Örtlichkeit abgesiedelten Kunsttischlerei die Durchführung von Lade- bzw. Liefertätigkeiten zu ermöglichen, im Verordnungsakt keine Hinweise darauf zu entnehmen seien, dass im Zuge der Verordnungserlassung das erhebliche wirtschaftliche Interesse anderer umliegender Unternehmen geprüft bzw. berücksichtigt worden wäre, der Verweis auf durchgeführte Erhebungen sowie diverse Amtshandlungen der Verkehrsbehörde auf dem gegenständlichen Straßenabschnitt seit dem Jahr 1967 schon deshalb nicht trage, weil die Wiener Landesregierung in diesem Zusammenhang selbst darauf hingewiesen habe, dass die bezughabenden Akten teilweise nicht mehr vorhanden und daher einer Überprüfung durch den Verfassungsgerichtshof nicht mehr zugänglich seien, kein Hinweis den Verordnungsakten zu entnehmen gewesen sei, dass die angefochtene Verordnungsstelle auch auf § 43 Abs. 1 lit. b StVO gestützt worden wäre, der wiederholte Hinweis in den Projektunterlagen auf die Qualität einer Geschäftsstraße sich jeweils auf die Notwendigkeit einer Gehsteigbreite von

2,5 m, nicht aber auf die Errichtung der Ladezone bezogen habe, und spätestens im Jahre 2017 mit der Übermittlung von Projektunterlagen zum Umbau des Geländes in ein Hotel die Verkehrsbehörde entgegen den Ausführungen der Wiener Landesregierung Kenntnis davon haben musste, dass die angefochtene Verordnungsbestimmung nicht mehr erforderlich im Sinne des § 43 Abs. 1 StVO war:

Das Verwaltungsgericht Wien macht geltend, dass das angefochtene Halte- und Parkverbot, ausgenommen Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen, entgegen der Bestimmung des § 43 Abs. 1 lit. c 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 C.-Straße 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 C.-Straße 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.

Gemäß § 43 Abs. 1 lit. c 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 C.-Straße 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 Nr.28 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 C.-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 C.-Straße 26 enden zu lassen, da sich jedoch im Haus C.-Straße ON 28 das [...] befindet und dort ein Bedarf einer Ladezone besteht, wurde im Rahmen der Ortsverhandlung folgendes festgelegt: Zwischen den beiden Hauseinfahrten C.-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.

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 C.-Straße ansässig. Die angefochtene Verordnungsbestimmung war daher spätestens seit Ende 2018 nicht mehr erforderlich im Sinne des § 43 Abs. 1 StVO 1960.

Gemäß § 96 Abs. 2 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 Abs. 2 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, V 102/2021, 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 Abs. 2 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, V 102/2021). Daran vermag der Hinweis auf die derzeit noch ungewisse künftige Nutzung der Liegenschaft C.-Straße nichts zu ändern.

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 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 [...] 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, V 83/2018, mwN). Den vorgelegten Verordnungsakten lässt sich im Übrigen auch kein Hinweis darauf entnehmen, dass die angefochtene Verordnungsstelle auch auf § 43 Abs. 1 lit. b StVO 1960 gestützt worden wäre.

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.

2. Festgestellter Sachverhalt:

Der Gang des Verfahrens wird hinsichtlich des Ablaufs der Ereignisse dem Sachverhalt zugrunde gelegt.

Festgestellt wird, dass Herr Dr. A. B., geb. 1942, whft in Wien C.-Straße, das auf ihn zugelassene Kfz mit dem behördlichen Kennzeichen: W-... in Wien Wien, vor C.-Straße ONr.28 im Bereich des Vorschriftszeichen "HALTEN UND

PARKEN VERBOTEN" mit dem Zusatz ausgenommen "Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen“ abgestellt hatte, sodass es am 25.01.2020, gegen 19:33 Uhr dort abgestellt war, ohne dass eine Ladetätigkeit durchgeführt wurde.

Diese Ladezone war ausschließlich aus dem Grund erlassen worden, dem seit dem Jahr 1904 an der Adresse C.-Straße ONr. 28 ansässigen Kunsttischlerei D. die Durchführung von Lade- bzw. Liefertätigkeiten (weiterhin) zu ermöglichen (VGW – AS 159, 223, 331 ff).

2016 hatte die Kunsttischlerei die Liegenschaft C.-Straße ONr. 28 an die F.-GmbH, welche geplant hatte dort ein Hotel zu errichten, verkauft. Die Kunsttischlerei hatte jedoch noch ein weiteres Jahr precario dort situiert bleiben dürfen und war danach abgesiedelt (VGW – AS 323, 325).

Am 3.7.2017 hatte das zuständige Ziviltechnikerbüro für das Hotelbauvorhaben der F. GMBH beim Magistrat der Stadt Wien, MA 46, eine Parkverbotszone vor dem Gebäude in der C.-Straße, mit einer Länge von 13,2 m und mit einem Geltungszeitraum von 00:00 Uhr bis 24.00 Uhr beantragt.

Am 20.7.2017 hatte in dieser Sache eine Ortsverhandlung in der C.-Straße ONr. 28 stattgefunden. Folgendes war festgestellt und niederschriftlich festgehalten worden:

„[...] Die Teilnehmer der Ortsverhandlung wurden über den Verhandlungsgegenstand in Kenntnis gesetzt. Es wurde mitgeteilt, dass derzeit Arbeiten im Objekt stattfinden und ein Hotel mit 162 Betten entstehen soll. Der Betrieb des Hotels soll im Frühjahr 2019 beginnen.

Seitens des Vertreters der F. GMB wird mitgeteilt, dass eine beantragte Vorfahrtszone auf Länge von 13,2 m für einen reibungslosen Ablauf für den Check-In der Hotelgäste sorgen soll und die Gäste nach dem Einchecken in die hauseigene Garage fahren können.

Es wird mitgeteilt, dass einer Zone auf Länge von 13,2 m nicht zugestimmt wird, da dafür keine Notwendigkeit erkannt wird und im näheren Umfeld die Stellplätze gering sind. Im Zuge der Diskussion wird festgestellt, dass die bestehende Ladezone im Anschluss der Gehsteigauf- und -überfahrt für Omnibusse mitgenutzt werden kann und eine Parkverbotszone vor der Einfahrt kürzer ausfallen kann.

Nach Aufnahme der erforderlichen Stellungnahmen wurde folgendes Ergebnis im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs einhellig erzielt.

6.Ergebnis:

6.1. Die Verordnung der in Wien., C.-Straße ONr. 28 bestehenden Halte- und Parkverbotszone, im Bereich des gepflasterten Gehsteigs, ausgenommen Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen wird aufgehoben.

Die Verordnung wird mit Entfernung der Verkehrszeichen außer Kraft gesetzt.

6.2. In Wien., C.-Straße ONr. 28 ist das Parken mit Fahrzeugen aller Art von 9:00 Uhr bis 18:00 Uhr auf einer Länge von 6,0 m verboten (endend bei der Gehsteigauf- und -überfahrt).

6.3. In Wien., C.-Straße ONr. 28 ist im Bereich des gepflasterten Gehsteigs (beginnend bei der Gehsteigauf- und -überfahrt) ist das Halten und Parken mit Fahrzeugen aller Art von [Anm: Zeitraum fehlt hier] verboten, ausgenommen ist die Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen und Omnibusse zum Aus- und Einsteigen.

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at

© 2026 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at