

TE Vfgh Erkenntnis 2026/3/2 V250/2025 (V250/2025-8)

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 02.03.2026

Index

90/01 Straßenverkehrsrecht

Norm

B-VG Art139 Abs1 Z1

StVO 1960 §24, §43, §94f, §96

Halte- und ParkverbotsV des Gemeinderats der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.07.2013

VfGG §7 Abs2

1. B-VG Art. 139 heute
 2. B-VG Art. 139 gültig ab 01.01.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
 3. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
 4. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
 5. B-VG Art. 139 gültig von 30.11.1996 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 659/1996
 6. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.1991 bis 29.11.1996 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988
 7. B-VG Art. 139 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 302/1975
 8. B-VG Art. 139 gültig von 21.07.1962 bis 30.06.1976 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 205/1962
 9. B-VG Art. 139 gültig von 19.12.1945 bis 20.07.1962 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
 10. B-VG Art. 139 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
-
1. StVO 1960 § 24 heute
 2. StVO 1960 § 24 gültig ab 01.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
 3. StVO 1960 § 24 gültig von 01.10.2022 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
 4. StVO 1960 § 24 gültig von 06.10.2015 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2015
 5. StVO 1960 § 24 gültig von 31.03.2013 bis 05.10.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
 6. StVO 1960 § 24 gültig von 31.05.2011 bis 30.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 34/2011
 7. StVO 1960 § 24 gültig von 31.12.2010 bis 30.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2010
 8. StVO 1960 § 24 gültig von 01.07.2005 bis 30.12.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005
 9. StVO 1960 § 24 gültig von 25.05.2002 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 10. StVO 1960 § 24 gültig von 01.01.1996 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
 11. StVO 1960 § 24 gültig von 01.10.1994 bis 31.12.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
 12. StVO 1960 § 24 gültig von 01.12.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 562/1989
 13. StVO 1960 § 24 gültig von 01.03.1989 bis 30.11.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
 14. StVO 1960 § 24 gültig von 01.07.1983 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983

1. VfGG § 7 heute
2. VfGG § 7 gültig ab 22.03.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 16/2020
3. VfGG § 7 gültig von 01.01.2015 bis 21.03.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 101/2014
4. VfGG § 7 gültig von 01.01.2015 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2014
5. VfGG § 7 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
6. VfGG § 7 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
7. VfGG § 7 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
8. VfGG § 7 gültig von 01.10.2002 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2002
9. VfGG § 7 gültig von 01.01.1991 bis 30.09.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 329/1990
10. VfGG § 7 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 311/1976

Leitsatz

Aufhebung einer Halte- und Parkverbotsverordnung der Landeshauptstadt Salzburg mangels Durchführung eines (neuen) Anhörungs- und Ermittlungsverfahrens oder – nach Auseinandersetzung mit zwischenzeitig erfolgten Änderungen – Bezugnahme auf das vorangegangene Verfahren betreffend die Erlassung einer Ladezone

Spruch

I.römisch eins.

Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, samt dem zum Bestandteil erklärten Verordnungsplan wird als gesetzwidrig aufgehoben.

II.römisch zwei.

Die Salzburger Landesregierung ist zur unverzüglichen Kundmachung dieses Ausspruches im Landesgesetzblatt für Salzburg verpflichtet.

Begründung

Entscheidungsgründe

I. Antragsrömisch eins. Antrag

Mit dem vorliegenden, auf Art139 Abs1 Z1 B-VG gestützten Antrag begehrt das Landesverwaltungsgericht Salzburg, der Verfassungsgerichtshof möge Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, samt dem zum Bestandteil erklärten Verordnungsplan als gesetzwidrig aufheben.

II. Rechtslagerrömisch zwei. Rechtslage

1. Die Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, lautet (der angefochtene Teil ist hervorgehoben):

"Verordnung

Auf Grund des §43 Abs1 litc der Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO 1960 wird namens des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg auf Grund der Ermächtigung im Punkt 0.19. des Anhanges zur Gemeinderatsgeschäftsordnung (GGO) verordnet:

1. Die Verordnung vom 30.1.2012, Zahl 05/04/56482/2010/004, betreffend 'Halte- und Parkverbot' (Ladezone) in der Haydnstraße, wird aufgehoben.

2. In der Haydnstraße wird das im beiliegenden Plan dargestellte 'Halte- und Parkverbot' (Ladezone) verordnet.

[...]

Beilage:

[...]

Plan NeuVO"

Der gemäß Punkt 2. zum Bestandteil erklärte beiliegende Verordnungsplan stellt sich laut Verordnungsakt folgendermaßen dar:

□

2. Die maßgeblichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl 159/1960, in den zum Zeitpunkt der

Verordnungserlassung geltenden Fassungen BGBl I 39/2013 (§24 Abs1 lita und §43 Abs1 litc StVO 1960 blieben seither unverändert) und BGBl I 52/2005 (§96 Abs2 StVO 1960) lauten wie folgt: 2. Die maßgeblichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960, Bundesgesetzblatt 159 aus 1960,, in den zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung geltenden Fassungen Bundesgesetzblatt Teil eins, 39 aus 2013, (§24 Abs1 lita und §43 Abs1 litc StVO 1960 blieben seither unverändert) und Bundesgesetzblatt Teil eins, 52 aus 2005, (§96 Abs2 StVO 1960) lauten 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,

[...]

§43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise.

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

[...]

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);

[...]

§96. Besondere Rechte und Pflichten der Behörde.

[...]

(2) Die Behörde hat alle zwei 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.

[...]"

III. Antragsvorbringen und Vorverfahren römisch drei. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Dem Antrag liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

1.1. Beim antragstellenden Landesverwaltungsgericht Salzburg sind neun Beschwerdeverfahren wegen Übertretungen der StVO 1960 anhängig, in welchen jeweils der Beschwerdeführerin vorgeworfen wird, das auf sie zugelassene näher bezeichnete Fahrzeug an näher bezeichneten Tagen zu näher bezeichneten Zeiten in 5020 Salzburg in der Haydnstraße gegenüber der Nummer 18 im Bereich des verordneten Vorschriftszeichens "Halten und Parken verboten" mit einer Zusatztafel "ausgenommen Ladetätigkeit" ohne Vornahme von Ladetätigkeiten vorschriftswidrig abgestellt und so gegen die Bestimmungen der §§24 Abs1 lita iVm 43 Abs1 litc StVO 1960 verstoßen zu haben. Wegen der vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen wurde die Beschwerdeführerin jeweils gemäß §99 Abs3 lita StVO 1960 zu einer Geldstrafe von € 50,- (Ersatzfreiheitsstrafe ein Tag) und Kostenbeitrag nach §64 VStG in Höhe von € 10,- verurteilt. 1.1.1. Beim antragstellenden Landesverwaltungsgericht Salzburg sind neun Beschwerdeverfahren wegen Übertretungen der StVO 1960 anhängig, in welchen jeweils der Beschwerdeführerin vorgeworfen wird, das auf sie zugelassene näher bezeichnete Fahrzeug an näher bezeichneten Tagen zu näher bezeichneten Zeiten in 5020 Salzburg in der Haydnstraße gegenüber der Nummer 18 im Bereich des verordneten Vorschriftszeichens "Halten und Parken verboten" mit einer Zusatztafel "ausgenommen Ladetätigkeit" ohne Vornahme von Ladetätigkeiten vorschriftswidrig abgestellt und so gegen die Bestimmungen der §§24 Abs1 lita in Verbindung mit 43 Abs1 litc StVO 1960 verstoßen zu haben. Wegen der vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen wurde die Beschwerdeführerin jeweils gemäß §99 Abs3 lita StVO 1960 zu einer Geldstrafe von € 50,- (Ersatzfreiheitsstrafe ein Tag) und Kostenbeitrag nach §64 VStG in Höhe von € 10,- verurteilt.

1.2. In der gegen diese Straferkenntnisse erhobenen Beschwerde werden Bedenken gegen das mit Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, nach

§43 Abs1 litc StVO 1960 verordnete Halte- und Parkverbot geltend gemacht und die Einleitung eines Verordnungsprüfungsverfahrens nach Art139 Abs1 Z1 B-VG angeregt.

1.3. Mit Antrag vom 10. November 2025 beehrte das Landesverwaltungsgericht Salzburg die Aufhebung von Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, samt dem zum Bestandteil erklärten Ordnungsplan als gesetzwidrig. Der Antrag sei zulässig, weil diese Bestimmung Grundlage für die vor dem Landesverwaltungsgericht angefochtenen Straferkenntnisse und somit präjudiziell sei.

1.4. Das Landesverwaltungsgericht Salzburg legt die Bedenken, die es zur Antragstellung bewogen haben, wie folgt dar (ohne die Hervorhebungen im Original):

"IV. Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit der verordneten Ladezone:

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).

Das Verwaltungsgericht geht davon aus, dass mit der Verordnung 2013 ein Halte- und Parkverbot (Ladezone) im Sinne des §43 Abs1 litc StVO 1960 (gemäß beiliegende[m] Ordnungsplan) in der Haydnstraße gegenüber 18 in 5020 Salzburg (täglich) von 07 Uhr bis 18 Uhr verordnet wurde. Die der Bf vorgeworfenen Tatzeiten mit den jeweils angefochtenen Straferkenntnissen fallen allesamt in den zeitlichen Geltungsbereich der verordneten Ladezone.

Die Errichtung einer Ladezone nach §43 Abs1 litc StVO 1960 setzt 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 (vgl VfGH 01.03.2022, V239/2021). Die Errichtung einer Ladezone nach §43 Abs1 litc StVO 1960 setzt 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 (vergleiche VfGH 01.03.2022, V239/2021).

Der Ordnungsgeber muss die im Sinne des §43 Abs1 litc StVO 1960 unbedingt notwendige Zeit, in der die Verkehrsbeschränkung gelten soll, einschätzen und festlegen (vgl VwGH 27.02.1992, 92/02/0037 und VfGH 22.09.2021, V102/2021; 17.06.2025, V55/2025). Der Ordnungsgeber muss die im Sinne des §43 Abs1 litc StVO 1960 unbedingt notwendige Zeit, in der die Verkehrsbeschränkung gelten soll, einschätzen und festlegen (vergleiche VwGH 27.02.1992, 92/02/0037 und VfGH 22.09.2021, V102/2021; 17.06.2025, V55/2025).

Aus den vom Verkehrs- und Straßenrechtsamt vorgelegten Unterlagen zur Verordnung 2013 geht nach Auffassung des Verwaltungsgerichtes nicht hervor, dass die verordnungserlassende Behörde (irgendwelche) Einschätzungen oder Ermittlungen im Hinblick auf die unbedingt notwendige Zeit, in der die Verkehrsbeschränkung der in Rede stehenden Verordnung 2013 gelten soll (jemals) angestellt hat. Dem vorgelegten Ordnungsakt sind keine Hinweise darauf zu entnehmen, dass im Zuge der (Neu)Erlassung der Verordnung 2013 das erhebliche wirtschaftliche Interesse anderer umliegender Unternehmen geprüft bzw berücksichtigt worden wäre. Ermittlungen und Einschätzungen zur Frage, eines erheblichen wirtschaftlichen Interesses von einem oder von mehreren umliegenden Unternehmen sind aus den vorgelegten Unterlagen für das Verwaltungsgericht nicht ableitbar.

Die vom Verkehrs- und Straßenrechtsamt in der aktenkundigen Stellungnahme vom 13.01.2025 vorgetragenen Erwägungen zum zeitlichen Geltungsbereich der Ladezone finden sich nicht im vorgelegten Ordnungsakt wieder. Zudem ist dem aktenkundigen Schreiben der Wirtschaftskammer Salzburg vom 09.10.2001 zur verordneten Ladezone im Jahr 2001 lediglich die Anregung zu entnehmen, eine Ladezone von Montag bis Freitag zwischen 07 Uhr und 18 Uhr auf einer Länge von 10 m für den Bereich des westlichen Fahrbahnrandes der Haydnstraße vor dem rückwärtigen Ausgang des Wirtschaftskammergebäudes zu errichten.

Das Verwaltungsgericht geht sohin vorläufig davon aus, dass die Voraussetzung, wonach die von der verordneten Ladezone gemäß §43 Abs1 litc StVO 1960 betroffene Straßenstelle nur für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke

freigehalten werden dürfen, nicht erfüllt ist, weil diesbezüglich keine Einschätzungen und Ermittlungen im Verordnungsakt enthalten sind. Zur Frage, ob im Sinn des §43 Abs1 litc StVO 1960 zur Zweckerreichung ein Halteverbot nicht notwendig und ein Parkverbot allein ausreichend ist, finden sich in den vorgelegten Verordnungsakten ebenso keine Ermittlungen und Erwägungen der verordnungserlassenden Behörde.

Gemäß §94f Abs1 litb Z2 StVO 1960 ist (außer bei Gefahr im Verzug) vor Erlassung einer straßenpolizeilichen Verordnung die gesetzliche Interessensvertretung einer Berufsgruppe anzuhören, 'wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden'.

Es ist im Sinne der Rechtsprechung des VfGH (VfSlg 5784/1968, 9818/1982, 11920/1988, 14053/1995, 15469/1999) davon auszugehen, dass die Erlassung einer Halte- und Parkverbotsverordnung gemäß §43 Abs1 litc iVm §94d Z4 lit a StVO 1960 jedenfalls die Interessen jener Mitglieder von Berufsgruppen berührt, die im unmittelbaren Umkreis des räumlichen Geltungsbereiches der Verordnung ihren Berufssitz oder ihre Arbeitsstätte haben. Auch die Verkehrsbehörde war offenkundig dieser Rechtsauffassung, weil sie - ausweislich der vorgelegten Verordnungsakten - vor Erlassung der Verordnung im Jahr 2001 ein Anhörungsverfahren mit der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Salzburg als in Betracht kommende gesetzliche berufliche Interessensvertretung durchführte. Es ist im Sinne der Rechtsprechung des VfGH (VfSlg 5784 aus 1968,, 9818 aus 1982,, 11920 aus 1988,, 14053 aus 1995,, 15469 aus 1999,) davon auszugehen, dass die Erlassung einer Halte- und Parkverbotsverordnung gemäß §43 Abs1 litc in Verbindung mit §94d Z4 lit a StVO 1960 jedenfalls die Interessen jener Mitglieder von Berufsgruppen berührt, die im unmittelbaren Umkreis des räumlichen Geltungsbereiches der Verordnung ihren Berufssitz oder ihre Arbeitsstätte haben. Auch die Verkehrsbehörde war offenkundig dieser Rechtsauffassung, weil sie - ausweislich der vorgelegten Verordnungsakten - vor Erlassung der Verordnung im Jahr 2001 ein Anhörungsverfahren mit der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Salzburg als in Betracht kommende gesetzliche berufliche Interessensvertretung durchführte.

Das Verwaltungsgericht vermag der im Schreiben vom 13.01.2025 des Verkehrs- und Straßenrechtsamtes zum Ausdruck gebrachten Ansicht nicht zu folgen, dass sich in Ansehung des Anhörungsverfahrens im Zuge der Erlassung der Verordnung vom 05.12.2001 sowie im Rahmen der 'nur formellen Anpassung' mit der Verordnung 2013 eine neuerliche Anhörung der gesetzlichen Interessensvertretungen erübrigt hätte.

Wie der VfGH in VfSlg 14053/1995 ausgesprochen hat, ist es der jeweils in Betracht kommenden gesetzlichen Interessensvertretung anheimgestellt, die Interessen der von ihr repräsentierten Mitglieder in jedes Verfahren zur Erlassung einer straßenpolizeilichen Verordnung einzubringen, wenn diese Interessen durch die geplante Verordnung berührt werden. Der für die Erlassung der straßenpolizeilichen Verordnung zuständigen Behörde ist es nämlich verwehrt, diese Interessensartikulation im Hinblick auf früher und in einem anderen (wenn auch ähnlichen) Zusammenhang abgegebenen Äußerung der zuständigen gesetzlichen Interessensvertretungen gleichsam zu antizipieren. Selbst bei Aufhebung einer straßenpolizeilichen Verordnung und ihrer darauffolgenden unveränderten Neuerlassung ist es nämlich möglich, dass aufgrund der Erfahrung, welche die Mitglieder einer gesetzlichen Interessensvertretung im Zuge der Neuerlassung ein von ihrer früheren Stellungnahme abweichender Standpunkt vertreten wird (VfSlg 15469/1999). Wie der VfGH in VfSlg 14053 aus 1995, ausgesprochen hat, ist es der jeweils in Betracht kommenden gesetzlichen Interessensvertretung anheimgestellt, die Interessen der von ihr repräsentierten Mitglieder in jedes Verfahren zur Erlassung einer straßenpolizeilichen Verordnung einzubringen, wenn diese Interessen durch die geplante Verordnung berührt werden. Der für die Erlassung der straßenpolizeilichen Verordnung zuständigen Behörde ist es nämlich verwehrt, diese Interessensartikulation im Hinblick auf früher und in einem anderen (wenn auch ähnlichen) Zusammenhang abgegebenen Äußerung der zuständigen gesetzlichen Interessensvertretungen gleichsam zu antizipieren. Selbst bei Aufhebung einer straßenpolizeilichen Verordnung und ihrer darauffolgenden unveränderten Neuerlassung ist es nämlich möglich, dass aufgrund der Erfahrung, welche die Mitglieder einer gesetzlichen Interessensvertretung im Zuge der Neuerlassung ein von ihrer früheren Stellungnahme abweichender Standpunkt vertreten wird (VfSlg 15469 aus 1999,).

Die verordnungserlassende Behörde hätte daher nach Ansicht des Verwaltungsgerichtes vor Erlassung der Verordnung 2013 d[er] Kammer für Arbeiter und Angestellte und der Wirtschaftskammer die Möglichkeit der Stellungnahme einräumen müssen, selbst wenn die hier gegenständliche Ladezone von der Wirtschaftskammer im Jahr 2001 angeregt worden sein mag. Zudem ergibt sich aus den vorgelegten Verordnungsakten nicht, dass jemals die Ärztekammer - so wie auch von der Bf vorgebracht - vor Erlassung der Verordnung 2013 angehört worden wäre, weil insbesondere Ärzte als im unmittelbaren Umkreis des räumlichen Geltungsbereiches der Verordnung ihren Sitz bzw Arbeitsstätte habende

Berufsgruppe in spezifischer Weise von der gegenständlichen Verordnung berührt werden können.

Das Verwaltungsgericht geht daher vorläufig davon aus, dass [die angefochtene Verordnung] auch mangels Anhörung der gesetzlichen Interessensvertretungen der Berufsgruppen, deren Interessen durch die Einrichtung der gegenständlichen Halte- und Parkverbotszonen berührt werden, in Widerspruch zu §94f StVO erlassen wurde."

2. Die verordnungserlassende Behörde legte die Akten betreffend das Zustandekommen der angefochtenen Verordnung (Z05/04/56482/2010/010) samt dem Vorverordnungsakt (Z9/01/46705/2001/005) vor und erstattete eine Gegenschrift, in der sie den Bedenken des Landesverwaltungsgerichtes Salzburg wie folgt – auszugsweise – entgegentritt:

"2. Zu den Beschwerdeausführungen

Mit Verordnung vom 5.12.2001, Zahl 9/01/46705/2001/005, wurde von Seiten der Behörde namens des Gemeinderates in der Haydnstraße (Rückseite des WKS-Gebäudes, Julius-Raab-Platz 1) eine Ladezone iSd §43 Abs1 litc StVO erlassen. Diese Straßenstelle im Ausmaß von zwei

Kfz-Längen (10 m) wurde beschränkt auf die Zeiten '7h-18h' freigehalten. Mit Verordnung vom 5.12.2001, Zahl 9/01/46705/2001/005, wurde von Seiten der Behörde namens des Gemeinderates in der Haydnstraße (Rückseite des WKS-Gebäudes, Julius-Raab-Platz 1) eine Ladezone iSd §43 Abs1 litc StVO erlassen. Diese Straßenstelle im Ausmaß von zwei, Kfz-Längen (10 m) wurde beschränkt auf die Zeiten '7h-18h' freigehalten.

Diese Verordnung wurde im Zuge einer straßenpolizeilichen Überprüfung iSd §96 Abs2 StVO 2011 im Rahmen des Projekts 'Schilderwald' auf ihre Erforderlichkeit hin geprüft und nach Durchführung eines Ermittlungsverfahrens im ursprünglich verordneten Ausmaß bestätigt und am 13.9.2011 unter der Zahl 56482/2010/002 neu verordnet.

In weiterer Folge kam es in den darauffolgenden Monaten bzw. zwei Jahren zu zwei Aufhebungen und gleichzeitigen Neuverordnungen der Ladezone, wobei damit keine inhaltliche Änderung einherging, sondern lediglich auf angrenzende Verkehrszeichen Bezug genommen wurde: So wurde mit Verordnung vom 30.01.2012 (Zahl 56482/2010/004) der gem. §51 Abs3 StVO im roten Rand des VZ mit 'Anfang' bezeichnete Beginn der Ladezone aufgrund der neu verordneten angrenzenden Anwohnerzone in einer Zusatztafel gekennzeichnet. In der Verordnung vom 18.7.2013 (Zahl 56482/2010/010) wurde die Zusatztafel '7h-18h ausgenommen Ladetätigkeit' auch auf dem Halteverbots-Ende angebracht, um eine einheitliche Kundmachung mit den umliegenden Verkehrszeichen zu gewährleisten.

a) Mitwirkungspflicht der gesetzlichen Interessensvertretungen gem. §94f StVO

Entgegen der Rechtsansicht des LVwG Salzburg, dass die Erlassung jeglicher Halte- und Parkverbotsverordnungen gemäß §43 Abs1 litc StVO 'jedenfalls die Interessen jener Mitglieder von Berufsgruppen berührt, die im unmittelbaren Umkreis des räumlichen Geltungsbereiches der Verordnung ihren Berufssitz oder ihre Arbeitsstätte haben', hat der VfGH bereits mehrfach klargestellt (ua Erkenntnis vom 25.01.2002, 99/02/0014), dass der Umstand, dass einzelne Mitglieder einer Berufsgruppe ihren Berufssitz im Bereich der gegenständlichen straßenpolizeilichen Verordnung haben, keine spezifische Interessenbetroffenheit der Mitglieder begründet, welche die Behörde dazu verpflichten würde, die entsprechenden Interessensvertretungen vor Erlassung der Verordnung anzuhören.

Die vom LVwG Salzburg in seinem Antrag auf Verordnungsprüfung zitierte Judikatur des VfGH zur Mitwirkungspflicht gesetzlicher Interessensvertretungen (VfSlg 5784/1968, 9818/1983, 11.920/1988, 14.053/1995, 15.469/1999) bezieht sich ausschließlich auf Entscheidungen zu flächenmäßigen Kurzparkzonen bzw. auf eine Tonnagebeschränkung auf einer regional bedeutenden Landesstraße. Dass seitens des Verfassungsgerichtshofes die Auffassung vertreten wird, dass derselbe Maßstab auch bei der Einrichtung eines 10 Meter langen 'Halte- und Parkverbots (ausgenommen Ladetätigkeit)' in einem 120 Meter langen Straßenabschnitt anzulegen ist, lässt sich aus den zitierten Entscheidungen nicht ableiten. Auch die vom VfGH getroffenen Feststellungen zu Ladezonen in der Mariahilfer Straße in Wien (VfGH vom 11.03.1999, V46/98) bzw. am Kirchenplatz in Ried im Innkreis (OÖ) (VfGH vom 2.12.2004, V37/04) sind insoweit nicht ohne weiteres auf den konkreten Fall umlegbar, als es sich dabei jeweils um für die beiden Städte bedeutsame zentrale Geschäftsstraßen mit überwiegend gewerblicher Nutzung handelt, während im unmittelbaren Nahebereich der ggst. Ladezone ein Nutzungsmix (WIFI, Wohnen, Hotellerie etc.) vorherrscht und in ca. 120 Metern Entfernung mit der WIFI-Garage (273 Stellplätze) zahlreiche öffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen. Die vom LVwG Salzburg in seinem Antrag auf Verordnungsprüfung zitierte Judikatur des VfGH zur Mitwirkungspflicht gesetzlicher

Interessensvertretungen (VfSlg 5784 aus 1968,, 9818 aus 1983,, 11.920 aus 1988,, 14.053 aus 1995,, 15.469 aus 1999,) bezieht sich ausschließlich auf Entscheidungen zu flächenmäßigen Kurzparkzonen bzw auf eine Tonnagebeschränkung auf einer regional bedeutenden Landesstraße. Dass seitens des Verfassungsgerichtshofes die Auffassung vertreten wird, dass derselbe Maßstab auch bei der Einrichtung eines 10 Meter langen 'Halte- und Parkverbots (ausgenommen Ladetätigkeit)' in einem 120 Meter langen Straßenabschnitt anzulegen ist, lässt sich aus den zitierten Entscheidungen nicht ableiten. Auch die vom VfGH getroffenen Feststellungen zu Ladezonen in der Mariahilfer Straße in Wien (VfGH vom 11.03.1999, V46/98) bzw am Kirchenplatz in Ried im Innkreis (OÖ) (VfGH vom 2.12.2004, V37/04) sind insoweit nicht ohne weiteres auf den konkreten Fall umlegbar, als es sich dabei jeweils um für die beiden Städte bedeutsame zentrale Geschäftsstraßen mit überwiegend gewerblicher Nutzung handelt, während im unmittelbaren Nahebereich der ggst. Ladezone ein Nutzungsmix (WIFI, Wohnen, Hotellerie etc.) vorherrscht und in ca 120 Metern Entfernung mit der WIFI-Garage (273 Stellplätze) zahlreiche öffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen.

Selbst für den Fall, dass eine Mitwirkungspflicht gemäß §94f StVO im Zuge der ggst. Einrichtung der Ladezone gemäß §43 Abs1 litc StVO bejaht werden sollte, steht zweifelsfrei fest, dass die zust. Behörde dieser Verpflichtung bei der Verordnung am 5.12.2001 und der inhaltsgleichen Neuverordnung am 13.9.2011 ('Projekt Schilderwald') nachgekommen ist. Tatsächlich wurde die Ladezone mit Schreiben vom 9.10.2001 von der gesetzlichen Interessensvertretung der Unternehmen und Selbstständigen, der Wirtschaftskammer Salzburg, selbst angeregt, da sich dies an der Rückseite des Wirtschaftskammergebäudes befindet. Von Seiten der Arbeiterkammer Salzburg wurde mit Schreiben vom 13.11.2001 mitgeteilt, dass kein Einwand erhoben wird.

Im Zuge der bereits dargelegten formalen Adaptierungen der ggst. Ladezone mit Verordnung vom 30.01.2012 bzw 18.7.2013 erfolgten zwar keine neuerlichen Befassungen der Interessensvertretungen, der Behörde lagen zu diesen Zeitpunkten jedoch im Rahmen des Ermittlungsverfahrens zur an die Ladezone anschließenden Anwohnerzone Stellungnahmen der WKS vom 14.11.2011 und 21.01.2013 zur Bedeutung der ggst. Ladezone vor (Zahl 05/04/63561/2011/005 bzw 05/04/63561/2011/012).

Zur vom LVwG Salzburg vertretenen Rechtsansicht, die Behörde hätte vor Erlassung der Verordnung 2013 auch die Ärztekammer anhören müssen, weil im unmittelbaren Umkreis der Ladezone auch Ärzte ihren Berufssitz haben, darf erneut auf die Ausführungen zur Rsp des V[w]GH (ua Erkenntnis vom 25.01.2002, 99/02/0014) verwiesen werden.

b) Festlegung der unbedingt notwendigen Zeit und Strecke iSd §43 Abs1 litc StVO

Mit Schreiben vom 9.10.2001 wurde von Seiten der Wirtschaftskammer Salzburg ein Halte- und Parkverbot ausgenommen Ladetätigkeit vor dem rückwärtigen Ausgang des Wirtschaftskammergebäudes angeregt, dies im Ausmaß von 10 Metern und für die Zeit von Montag bis Freitag, zwischen 7 Uhr und 18 Uhr. Diesem Antrag entsprechend wurde die ggst. Verordnung vom 5.12.2001 erlassen, dies beschränkt auf die Zeiten '7h-18h'.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens zu einem angrenzenden, unter Punkt 1. erwähnten Halte- und Parkverbot (ausgenommen Bewohner) – Verordnungen vom 30.01.2012, Zahl 05/04/63561/2011/007 bzw 18.7.2013, Zahl 05/04/63561/2011/019 – wurde von Seiten der Wirtschaftskammer Salzburg die Bedeutung der Ladezone im bestehenden räumlichen und zeitlichen Ausmaß folgendermaßen begründet:

'Unverzichtbar ist für die Wirtschaftskammer Salzburg jedenfalls die Ladezone im Bereich des Hintereinganges der Wirtschaftskammer Salzburg in der Haydnstraße. Hier werden seit Jahren für das gesamte Haus sämtliche An- und Ablieferungen durchgeführt und die gesamte Post- und Paket Aussendungslogistik abgewickelt. Daher befinden sich die räumlichen Einrichtungen der hauseigenen Druckerei, der Kuvertierstraße sowie die Posteinlaufstelle auch direkt unmittelbar beim betreffenden Hinterausgang. Täglich treffen hier Lieferungen von oft mehreren Europaletten ein, die sodann in das Wirtschaftskammergebäude verbracht werden müssen. Hinzuzufügen ist, dass diese Ladezone von 7-18 Uhr befristet ist. Somit bestehen außerhalb dieser Zeiten genügend Parkplätze für die Bewohner im gegenständlichen Bereich.'

Aus Sicht der Straßenpolizeibehörde ist mit den ursprünglich dargelegten und in weiterer Folge geäußerten wirtschaftlichen Interessen zumindest einer umliegenden Unternehmung, nämlich der WKS Salzburg, jedenfalls hinsichtlich der erforderlichen Ermittlungen zum Vorliegen ebendieser wirtschaftlichen Interessen iSd §43 Abs1 litc StVO genüge getan. Hinsichtlich der Freihaltung der unbedingt notwendigen Zeit und Strecke ist in Ergänzung zu obigen Ausführungen der Wirtschaftskammer festzuhalten, dass es sich beim ggst. Bereich um ein innerstädtisches Gebiet mit erheblichem Parkdruck handelt. Für die Wohnbevölkerung wurden daher in der Haydnstraße an mehreren

Straßenstellen Anwohnerzonen zum Parken mit Ausnahmegewilligung erlassen. Genauso ist die Durchführung von Ladetätigkeiten auch am Wochenende zu gewährleisten, nachdem in Ladezonen Ladetätigkeiten auch von anderen Personen durchgeführt werden können, als von jenen, deren wirtschaftliches Interesse bei der Schaffung einer Ladezone berücksichtigt wurde (siehe dazu Pürstl, StVO-Kommentar 15. Auflage 2019, §43 Anm 11). Aus Sicht der Straßenpolizeibehörde ist mit den ursprünglich dargelegten und in weiterer Folge geäußerten wirtschaftlichen Interessen zumindest einer umliegenden Unternehmung, nämlich der WKS Salzburg, jedenfalls hinsichtlich der erforderlichen Ermittlungen zum Vorliegen ebendieser wirtschaftlichen Interessen iSd §43 Abs1 litc StVO genüge getan. Hinsichtlich der Freihaltung der unbedingt notwendigen Zeit und Strecke ist in Ergänzung zu obigen Ausführungen der Wirtschaftskammer festzuhalten, dass es sich beim ggst. Bereich um ein innerstädtisches Gebiet mit erheblichem Parkdruck handelt. Für die Wohnbevölkerung wurden daher in der Haydnstraße an mehreren Straßenstellen Anwohnerzonen zum Parken mit Ausnahmegewilligung erlassen. Genauso ist die Durchführung von Ladetätigkeiten auch am Wochenende zu gewährleisten, nachdem in Ladezonen Ladetätigkeiten auch von anderen Personen durchgeführt werden können, als von jenen, deren wirtschaftliches Interesse bei der Schaffung einer Ladezone berücksichtigt wurde (siehe dazu Pürstl, StVO-Kommentar 15. Auflage 2019, §43 Anmerkung 11).

Zusammenfassend wird daher festgehalten, dass die ggst. straßenpolizeiliche Verordnungen betreffend die Ladezone ggü. dem Objekt Haydnstraße 18 daher iSd §43 Abs1 litc bzw §94f Abs1 StVO rechtskonform erfolgten."

3. Die Salzburger Landesregierung hat keine Äußerung erstattet.

4. Die Partei des Verfahrens vor dem antragstellenden Gericht hat als beteiligte Partei eine Äußerung erstattet, in der sie sich den Bedenken des antragstellenden Gerichtes anschließt.

IV. Erwägungen römisch vier. Erwägungen

1. Zur Zulässigkeit des Antrages

1.1. 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 mangelnder Präjudizialität zurückgewiesen werden, wenn es offenkundig unrichtig (denk unmöglich) 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). 1.1. 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 mangelnder Präjudizialität zurückgewiesen werden, wenn es offenkundig unrichtig (denk unmöglich) ist, dass die – angefochtene – generelle Norm eine Voraussetzung der Entscheidung des antragstellenden Gerichtes im Anlassfall bildet vergleiche etwa VfSlg 10.640 aus 1985,, 12.189 aus 1989,, 15.237 aus 1998,, 16.245 aus 2001, und 16.927 aus 2003,).

1.2. Im Verfahren hat sich nichts ergeben, was am Vorliegen dieser Voraussetzungen zweifeln ließe, und auch die verordnungserlassende Behörde zieht in ihrer Äußerung die Präjudizialität der angefochtenen Verordnung nicht in Zweifel.

Punkt 2. der Verordnung wurde ausweislich des vorgelegten Verordnungsaktes durch Anbringung der entsprechenden Straßenverkehrszeichen am 6. August 2013 kundgemacht. Da auch sonst keine Prozesshindernisse hervorgekommen sind, erweist sich der Antrag, der sich auf die Aufhebung von Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, samt dem zum Bestandteil erklärten Verordnungsplan bezieht, daher als zulässig.

2. In der Sache

2.1. Der Antrag ist auch begründet.

2.2. 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

Bestimmung aus den im Antrag dargelegten Gründen gesetzwidrig ist (VfSlg 15.644/1999, 17.222/2004).2.2. 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 vergleiche VfSlg 11.580 aus 1987,, 14.044 aus 1995,, 16.674 aus 2002,). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Bestimmung aus den im Antrag dargelegten Gründen gesetzwidrig ist (VfSlg 15.644 aus 1999,, 17.222 aus 2004,).

2.3. Das antragstellende Landesverwaltungsgericht Salzburg äußert zunächst Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit der angefochtenen Verordnung, weil keine Einschätzungen und Ermittlungen im Hinblick auf die unbedingt notwendige Zeit im Verordnungsakt enthalten seien; zudem fehlten Einschätzungen zu der Frage, ob zur Zweckerreichung der Ladezone nach §43 Abs1 litc StVO 1960 möglicherweise ein Parkverbot ausreichend sei. Darüber hinaus äußert das Landesverwaltungsgericht das Bedenken, dass mangels Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Berufsgruppen, deren Interessen durch die Errichtung der Ladezone berührt werden, die gegenständliche Verordnung in Widerspruch zu §94f StVO 1960 erlassen worden sei.

2.3.1. 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 stehen- den Abstellflächen und deren beste Ausnützung erfahrungsgemäß durch ein Park- verbot 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. Der Verordnungsgeber muss die im Sinne des §43 Abs1 litc StVO 1960 unbedingt notwendige Zeit, in der die Verkehrsbeschränkung gelten soll, einschätzen und festlegen (vgl jüngst VfGH 17.6.2025, V55/2025, mwH).2.3.1. 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 stehen- den Abstellflächen und deren beste Ausnützung erfahrungsgemäß durch ein Park- verbot 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. Der Verordnungsgeber muss die im Sinne des §43 Abs1 litc StVO 1960 unbedingt notwendige Zeit, in der die Verkehrsbeschränkung gelten soll, einschätzen und festlegen vergleiche jüngst VfGH 17.6.2025, V55/2025, mwH).

2.3.2. Mit Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, samt dem zum Bestandteil erklärten Ordnungsplan wurde die "Ladezone" für den Zeitraum Montag bis Freitag 7 Uhr bis 18 Uhr geschaffen. Die verordnungserlassende Behörde weist in ihrer Stellungnahme allerdings darauf hin, dass es sich bei der angefochtenen Verordnung – bloß – um eine "Neuerlassung" der ursprünglichen Verordnung vom 5.12.2001, Z9/01/46705/2001/005, handle, welche ihrerseits mit Verordnung vom 13.9.2011, Z05/04/56482/2010/002, und mit Verordnung vom 30.1.2012, Z05/04/56482/2010/004, bereits neu verordnet wurde.

2.3.3. Die verordnungserlassende Behörde hat im Verfahren sowohl den Verordnungsakt zu der Verordnung vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, als auch zur ursprünglichen Verordnung vom 5.12.2001, Z9/01/46705/2001/005, vorgelegt. Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich, dass vor Erlassung der Verordnung vom 5.12.2001, Zahl 9/01/46705/2001/005, zur Errichtung einer Ladezone ein Ermittlungsverfahren stattgefunden hat, im Zuge dessen die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Salzburg keine Einwände gegen die (von der Wirtschaftskammer Salzburg angeregte) Errichtung der Ladezone erhoben hat. Die Verordnung wurde letztlich am 5. Dezember 2001 erlassen und durch Aufstellung der Verkehrszeichen am 29. Jänner 2002 kundgemacht.

2.3.4. Gemäß §96 Abs2 StVO 1960 erfolgte im Jahr 2011 eine Überprüfung sämtlicher Verkehrsvorschriften, und die mit Verordnung vom 5.12.2001, Z9/01/46705/2001/005, erlassene Ladezone wurde – laut Verordnungsakt – nach Anhörung des Straßenerhalters, der Wirtschaftskammer und der Kammer für Arbeiter und Angestellte als weiterhin notwendig erachtet.

Im Rahmen des Überprüfungsverfahrens wurde darauf hingewiesen, dass straßenpolizeiliche Verordnungen "vom Magistrat Salzburg mittlerweile mit Hilfe einer GIS-unterstützten digitalen Verkehrszeichendatenbank erstellt" würden und sämtliche bestehende Verkehrsvorschriften (nach Überprüfung ihrer Erforderlichkeit) auf diese Weise neu verordnet werden. Ausdrücklich wurde – pauschal – bei allen bestehenden Verordnungen auf die früheren Ermittlungsergebnisse verwiesen. Schließlich wurde – dem Inhalt nach – die ehemalige Verordnung vom 5.12.2001, Z9/01/46705/2001/005, neu verordnet, also eine "Ladezone" gemäß §43 Abs1 litc StVO 1960 an der Adresse Haydnstrasse Höhe rückwärtiger Ausgang Wirtschaftskammer erlassen (Verordnung vom 13.9.2011, Z05/04/56482/2010/002).

Mit Verordnung vom 30.1.2012, Z05/04/56482/2010/004, kam es zu einer weiteren Neuverordnung der Ladezone. Im Zuge dieser Neuverordnung wurde (offenbar) der ersten Zusatztafel das Wort "ANFANG" hinzugefügt, jedoch auf die zweite Zusatztafel (gänzlich) vergessen.

Mit gegenständlich angefochtener Verordnung vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, wurde die Verordnung vom 30.1.2012, Z05/04/56482/2010/004, aufgehoben und – mit der Begründung, dass die Zusatztafel beim Verkehrszeichen Ende fehle – neu verordnet.

2.3.5. §43 Abs1 litc StVO 1960 schränkt die Möglichkeit der Erlassung einer Ladezone auf das unbedingt notwendige Ausmaß ein und sieht primär die Errichtung eines Parkverbotes und nur für den Fall, dass damit die Zweckerreichung nicht sichergestellt werden kann, auch – subsidiär – eines Halteverbotes vor. Vor Erlassung einer Verordnung nach §43 StVO 1960 sind grundsätzlich Ermittlungsverfahren zu führen und Anhörungsrechte gemäß §94f StVO 1960 – als wesentlicher Teil des Ermittlungsverfahrens – wahrzunehmen; dies gilt auch vor Abänderung oder Aufhebung einer Verordnung (Pürstl, StVO - Straßenverkehrsordnung16, §94f, Anm. 1). Der verordnungserlassenden Behörde ist es verwehrt, diese Interessenartikulation im Hinblick auf früher und in einem anderen (wenn auch ähnlichen) Zusammenhang abgegebene Äußerungen der zuständigen gesetzlichen Interessenvertretungen gleichsam zu antizipieren. Selbst bei Aufhebung einer straßenpolizeilichen Verordnung und ihrer darauffolgenden unveränderten Neuerlassung ist es nämlich möglich, dass auf Grund der Erfahrung, welche die Mitglieder einer gesetzlichen Interessenvertretung mit einer derartigen Verordnung gemacht haben, von der gesetzlichen Interessenvertretung im Zuge der Neuerlassung ein von ihrer früheren Stellungnahme abweichender Standpunkt vertreten wird (VfSlg 15.470/1999, VfGH 2.12.2004, V37/04).

2.3.5. §43 Abs1 litc StVO 1960 schränkt die Möglichkeit der Erlassung einer Ladezone auf das unbedingt notwendige Ausmaß ein und sieht primär die Errichtung eines Parkverbotes und nur für den Fall, dass damit die Zweckerreichung nicht sichergestellt werden kann, auch – subsidiär – eines Halteverbotes vor. Vor Erlassung einer Verordnung nach §43 StVO 1960 sind grundsätzlich Ermittlungsverfahren zu führen und Anhörungsrechte gemäß §94f StVO 1960 – als wesentlicher Teil des Ermittlungsverfahrens – wahrzunehmen; dies gilt auch vor Abänderung oder Aufhebung einer Verordnung (Pürstl, StVO - Straßenverkehrsordnung16, §94f, Anmerkung eins,). Der verordnungserlassenden Behörde ist es verwehrt, diese Interessenartikulation im Hinblick auf früher und in einem anderen (wenn auch ähnlichen) Zusammenhang abgegebene Äußerungen der zuständigen gesetzlichen Interessenvertretungen gleichsam zu antizipieren. Selbst bei Aufhebung einer straßenpolizeilichen Verordnung und ihrer darauffolgenden unveränderten Neuerlassung ist es nämlich möglich, dass auf Grund der Erfahrung, welche die Mitglieder einer gesetzlichen Interessenvertretung mit einer derartigen Verordnung gemacht haben, von der gesetzlichen Interessenvertretung im Zuge der Neuerlassung ein von ihrer früheren Stellungnahme abweichender Standpunkt vertreten wird (VfSlg 15.470 aus 1999,, VfGH 2.12.2004, V37/04).

Zwar mag es zutreffen, dass – wie die verordnungserlassende Behörde in ihrer Gegenschrift ausführt – Ermittlungstätigkeiten und Anhörungen im Zuge der erstmaligen Verordnungserlassung durchgeführt wurden und auch entsprechend im Vorverordnungsakt dokumentiert sind, jedoch wurde mit 18. Juli 2013 eine neue Verordnung (Z05/04/56482/2010/010) erlassen, die weder auf die Ermittlungen im ursprünglichen Verfahren Bezug nimmt noch sich auf eigene Ermittlungstätigkeiten stützt. Selbst unter der Annahme – von der die verordnungserlassende Behörde offenbar ausgeht –, dass eine ausreichende Erforderlichkeitsprüfung der Ladezone vor Erlassung der Verordnung vom

13.9.2011, Z05/04/56482/2010/002, stattgefunden hat, können die Ergebnisse dieser Prüfung nicht ohne weiteres – ohne Auseinandersetzung mit zwischenzeitig allenfalls erfolgten Änderungen – auch für die mehr als zwei Jahre danach erfolgte Neuerlassung der Verordnung herangezogen werden.

Vor Erlassung der angefochtenen Verordnung hätte daher ein Anhörungs- und Ermittlungsverfahren iSd §43 Abs1 litc StVO 1960 iVm §94f Abs1 StVO 1960 durchgeführt werden müssen, aus dem sich zum einen das (weiterhin bestehende) überwiegende Interesse an der Ladezone gegenüber dem Interesse der Verkehrsteilnehmer an der ungehinderten Benützung der Verkehrswege ergibt und zum anderen, als Teil des Ermittlungsverfahrens, die Anhörungsrechte nach §94f Abs1 StVO 1960 gewahrt werden. Vor Erlassung der angefochtenen Verordnung hätte daher ein Anhörungs- und Ermittlungsverfahren iSd §43 Abs1 litc StVO 1960 in Verbindung mit §94f Abs1 StVO 1960 durchgeführt werden müssen, aus dem sich zum einen das (weiterhin bestehende) überwiegende Interesse an der Ladezone gegenüber dem Interesse der Verkehrsteilnehmer an der ungehinderten Benützung der Verkehrswege ergibt und zum anderen, als Teil des Ermittlungsverfahrens, die Anhörungsrechte nach §94f Abs1 StVO 1960 gewahrt werden.

2.4. Der angefochtene Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, samt dem zum Bestandteil nach Punkt 2. erklärten Verordnungsplan ist bereits aus diesem Grund gesetzwidrig, sodass sich ein Eingehen auf weitere Bedenken des antragstellenden Landesverwaltungsgerichtes Salzburg erübrigt.

V. Ergebnisrömisches fünf. Ergebnis

1. Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/56482/2010/010, samt dem zum Bestandteil erklärten Verordnungsplan ist als gesetzwidrig aufzuheben.

2. Die Verpflichtung der Salzburger Landesregierung zur unverzüglichen Kundmachung der Aufhebung erfließt aus Art139 Abs5 erster Satz B-VG und §59 Abs2 VfGG.

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

Schlagworte

Halte(Park-)verbot, Verkehrsbeschränkungen, Verordnungserlassung, Geltungsbereich (zeitlicher) einer Verordnung, Ermittlungsverfahren, Grundlagenforschung, Straßenpolizei, Anhörungsrecht, VfGH / Gerichtsantrag

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2026:V250.2025

Zuletzt aktualisiert am

05.05.2026

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at