

TE Vfgh Erkenntnis 2026/3/2 V251/2025 (V251/2025-8)

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, Z05/04/57029/2010/007, 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, Z05/04/57029/2010/007, 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, Z05/04/57029/2010/007, 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 13.9.2011, Zahl 05/04/57029/2010/002, 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 lit a und §43 Abs1 lit c 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 lit a und §43 Abs1 lit c 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 Landesverwaltungsgericht Salzburg ist ein Verfahren über eine Beschwerde gegen ein Straferkenntnis des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Salzburg vom 1. April 2025 wegen Übertretung der StVO 1960 anhängig. Der Beschwerdeführerin vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht wurde zur Last gelegt, sie habe ihr Fahrzeug mit näher bezeichnetem Kennzeichen am 12. September 2024 von 8:40 Uhr bis 8:50 Uhr in 5020 Salzburg, Haydnstrasse 22, im Bereich des verordneten Vorschriftszeichens "Halten und Parken verboten" mit einer Zusatztafel "ausgenommen Ladetätigkeit" nach Maßgabe der Bestimmungen der §§52 lit a Z13b sowie 54 Abs1 StVO 1960 ohne Vornahme von Ladetätigkeiten vorschriftswidrig abgestellt, wodurch sie gegen §24 Abs1 lit a iVm §43 Abs1 lit c StVO 1960 verstoßen habe. Wegen der vorgeworfenen Verwaltungsübertretung wurde die Beschwerdeführerin vor dem Landesverwaltungsgericht Salzburg gemäß §99 Abs3 lit a StVO 1960 zu einer Geldstrafe von € 50,- (Ersatzfreiheitsstrafe ein Tag) und Kostenbeitrag nach §64 VStG in Höhe von € 10,- verpflichtet. 1.1. Beim Landesverwaltungsgericht Salzburg ist ein Verfahren über eine Beschwerde gegen ein Straferkenntnis des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Salzburg vom 1. April 2025 wegen Übertretung der StVO 1960 anhängig. Der Beschwerdeführerin vor dem antragstellenden Landesverwaltungsgericht wurde zur Last gelegt, sie habe ihr Fahrzeug mit näher bezeichnetem Kennzeichen am 12. September 2024 von 8:40 Uhr bis 8:50 Uhr in 5020 Salzburg, Haydnstrasse 22, im Bereich des verordneten Vorschriftszeichens "Halten und Parken verboten" mit einer Zusatztafel "ausgenommen Ladetätigkeit" nach Maßgabe der Bestimmungen der §§52 lit a Z13b sowie 54 Abs1 StVO 1960 ohne Vornahme von Ladetätigkeiten vorschriftswidrig

abgestellt, wodurch sie gegen §24 Abs1 lit a in Verbindung mit §43 Abs1 lit c StVO 1960 verstoßen habe. Wegen der vorgeworfenen Verwaltungsübertretung wurde die Beschwerdeführerin vor dem Landesverwaltungsgericht Salzburg gemäß §99 Abs3 lit a StVO 1960 zu einer Geldstrafe von € 50,- (Ersatzfreiheitsstrafe ein Tag) und Kostenbeitrag nach §64 VStG in Höhe von € 10,- verpflichtet.

1.2. In der gegen dieses Straferkenntnis erhobenen Beschwerde werden Bedenken gegen das mit Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/57029/2010/007, nach §43 Abs1 lit c 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, Z05/04/57029/2010/007, samt dem zum Bestandteil erklärten Ordnungsplan als gesetzwidrig. Der Antrag sei zulässig, weil diese Bestimmung Grundlage für das vor dem Landesverwaltungsgericht Salzburg angefochtene Straferkenntnis und somit präjudiziell sei.

1.4. Das Landesverwaltungsgericht Salzburg legt die Bedenken, die es zur Antragstellung bewogen haben, wie folgt dar:

"IV. Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit der verordneten Ladezone:

Gemäß §43 Abs1 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).

Das Verwaltungsgericht geht davon aus, dass mit der Verordnung 2013 ein Halte- und Parkverbot (Ladezone) im Sinn des §43 Abs1 lit c StVO 1960 (gemäß beiliegende[m] Ordnungsplan) in der Haydnstraße 22 in 5020 Salzburg (werktags) von 08 Uhr bis 17 Uhr verordnet wurde. Die der Bf vorgeworfene Tatzeit im angefochtenen Straferkenntnis fällt in den zeitlichen Geltungsbereich der verordneten Ladezone.

Die Errichtung einer Ladezone nach §43 Abs1 lit c 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 lit c 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 lit c StVO 1960 unbedingt notwendige Zeit, in der die Verkehrsbeschränkung gelten soll, einschätzen und festlegen (vgl VfGH 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 lit c StVO 1960 unbedingt notwendige Zeit, in der die Verkehrsbeschränkung gelten soll, einschätzen und festlegen (vergleiche VfGH 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 vorläufiger Auffassung des Verwaltungsgerichtes nicht hervor, dass die ordnungserlassende Behörde (irgendwelche) Einschätzungen oder Ermittlungen im Hinblick auf die unbedingt notwendige Zeit, in der die Verkehrsbeschränkung der in Rede stehenden Verordnung 2013 gelten soll 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 (bezogen auf die Verordnung des Gemeinderates vom 18.07.2013, 05/04/56482/2010/010) zum zeitlichen Geltungsbereich finden sich nicht im vorgelegten Verordnungsakt wieder.

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. 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.

Das Verwaltungsgericht vermag der im Schreiben vom 13.01.2025 (des Verkehrs- und Straßenrechtsamtes[]) zum Ausdruck gebrachten Ansicht bezogen auf die Verordnung des Gemeinderates vom 18.07.2013, 05/04/56482/2010/010[,] nicht zu folgen, dass sich in Ansehung einer 'formellen Anpassung' eine Anhörung der gesetzlichen Interessensvertretungen erübrigt hätte.

Wie der VfGH in VfSg 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; 17395/2004). Wie der VfGH in VfSg 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,; 17395 aus 2004,).

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. 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 im unmittelbaren Umkreis des räumlichen Geltungsbereiches der Verordnung ihren Sitz bzw Arbeitsstätte habenden Berufsgruppen 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 (Z05/04/57029/2010/007) samt dem Vorverordnungsakt (ZI/6-23299/1980) vor und wies darauf hin, dass das Landesverwaltungsgericht Salzburg in seinem Verfahren es unterlassen habe, den Vorverordnungsakt mitanzufordern. Zudem erstattete sie eine Gegenschrift, in der sie den Bedenken des Landesverwaltungsgerichtes Salzburg wie folgt – auszugsweise – entgegentritt:

"2.2. Zur Sache:

Mit Schreiben vom 25.11.1980 erging seitens der L[...] B[...] S[...] GmbH das Ersuchen um Einrichtung einer Ladezone vor dem Geschäftssitz in der Haydnstraße 22, zeitlich beschränkt auf Mo-Fr 8-17 Uhr. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens wurden von den gesetzlichen Interessensvertretungen (Schreiben der Arbeiterkammer vom 13.1.1981 sowie der Handelskammer vom 6.2.1981) keine Einwände gegen die Einrichtung erhoben und erfolgte die Verordnung eines 10 m langen Halte- und Parkverbotes (ausgenommen Ladetätigkeit) namens des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg mit Verordnung vom 11.2.1981, Zahl I/6- 23299/3-80 im beantragten zeitlichen Ausmaß.

Diese Verordnung wurde im Zuge einer straßenpolizeilichen Überprüfung iSd §96 Abs2 StVO im Rahmen des Projektes 'Schilderwald' unter Einbindung der beiden gesetzlichen Interessensvertretungen auf ihre Erforderlichkeit hin geprüft und mit Verordnung vom 13.9.2011, Zahl 05/04/57029/002, neu verordnet.

Bei der hier zu prüfenden Neuverordnung vom 18.7.2013 erfolgte eine Ergänzung der Zusatztafel am Verkehrszeichen 'Halteverbot-Ende', zu einer inhaltlichen Abänderung kam es aber dabei (erneut) nicht.

a) Festlegung der unbedingt notwendigen Zeit und Strecke iSd §43 Abs1 lit c StVO

Mit Schreiben vom 25.11.1980 erging seitens der L[...] B[...] S[...] GmbH, einer auf Büroausstattung und Computer spezialisierten Firma, das Ersuchen um Einrichtung einer Ladezone vor dem Geschäftssitz in der Haydnstraße 22, dies beschränkt auf Mo-Fr 8-17 Uhr. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens wurden die oben angeführten Stellungnahmen der gesetzlichen Interessensvertretungen eingeholt und ein 10 m langes, auf Mo-Fr von 8-17 Uhr befristetes Halte- und Parkverbot vor dem Geschäftslokal verordnet.

In Anbetracht der Lokalität inmitten eines innerstädtischen Gebietes mit erheblichem Parkdruck, das aufgrund der Nähe zu touristischen Sehenswürdigkeiten, vielen Wohnbauten ohne privaten Abstellmöglichkeiten und behördlicher Infra-struktur stark frequentiert war und ist, war 'unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Abstellflächen und deren beste Ausnützung' iSd §43 Abs1 lit c StVO zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung nicht mit einem Parkverbot das Auslangen zu finden.

An der Liegenschaft Haydnstraße 22 befinden sich aktuell eine Arztpraxis, ein Piercing Studio, ein Immobilienbüro und augenscheinlich weitere Gewerbebetriebe. Die benachbarte Privatklinik ist seit der Übersiedlung 2018 am Standort Andräviertel nicht mehr in Betrieb. Die Erforderlichkeit des ggst. Halte- und Parkverbotes im verordneten Ausmaß ist daher iSd §96 Abs2 StVO weiterhin gegeben.

b) Mitwirkungspflicht der gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß §94f StVO

Entgegen der Rechtsansicht des LVwG Salzburg, dass die Erlassung jeglicher Halte- und Parkverbotsverordnungen gemäß §43 Abs1 lit c 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 100 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 100 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 im Zuge des Ermittlungsverfahrens bei der Verordnung vom 11.2.1981 und der inhaltsgleichen Neuverordnung am 13.9.2011 ('Projekt Schilderwald') nachgekommen ist. Im Zuge der bereits dargelegten formalen Adaptierung der ggst. Ladezone mit Verordnung vom 18.7.2013 erfolgte keine neuerliche Befassung.

3. Zusammenfassend wird daher festgehalten, dass die ggst. straßenpolizeiliche Verordnungen betreffend die Ladezone vor dem Objekt Haydnstraße 22 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 lit a 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 lit a 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 Verwaltungsaktes durch Anbringung der entsprechenden Straßenverkehrszeichen am 25. Juli 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, Z05/04/57029/2010/007, samt dem zum Bestandteil erklärten Verordnungsplan bezieht, daher als zulässig.

2. In der Sache

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

2.2. Der Antrag ist begründet.

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 Verwaltungsakt 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 Salzburg 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, Z05/04/57029/2010/007, samt dem zum Bestandteil erklärten Ordnungsplan wurde die "Ladezone" für den Zeitraum Montag bis Freitag 8 Uhr bis 17 Uhr geschaffen. Die ordnungserlassende Behörde weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass es sich bei der angefochtenen Verordnung – bloß – um eine "Neuerlassung" der ursprünglichen Verordnung vom 11.2.1981, ZI/6-23299/3-80, handle, welche ihrerseits mit Verordnung vom 13.9.2011, Z05/04/57029/002, bereits zwischenzeitig einmal neu verordnet wurde.

2.3.3. Die ordnungserlassende Behörde hat im Verfahren sowohl den Ordnungsakt zu der Verordnung vom 18.7.2013, Z05/04/57029/2010/007, als auch zur Vorgängerverordnung vom 11.2.1981, ZI/6-23299/3-80, (zur Zahl I/6-23299/1980) vorgelegt. Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich, dass vor Erlassung der Verordnung vom 11.2.1981, ZI/6-23299/3-80, zur Errichtung einer Ladezone ein Ermittlungsverfahren stattgefunden hat, im Zuge dessen sowohl die damalige "Handelskammer Salzburg" als auch die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Salzburg jeweils keine Einwände gegen die Errichtung der Ladezone erhoben haben. Die Verordnung wurde letztlich am 2. März 1981 erlassen und durch Aufstellung der Verkehrszeichen am 6. April 1981 kundgemacht.

2.3.4. Gemäß §96 Abs2 StVO 1960 erfolgte im Jahr 2011 eine Überprüfung sämtlicher Verkehrsvorschriften und die mit Verordnung vom 11.2.1981, ZI/6-23299/3-80, erlassene Ladezone wurde – laut Ordnungsakt – 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 werde – pauschal – bei allen bestehenden Verordnungen auf die früheren Ermittlungsergebnisse verwiesen. Am 13. September 2011, wurde schließlich – dem Inhalt nach – die ehemalige Verordnung vom 11.2.1981, ZI/6-23299/3-80, neu verordnet, also eine "Ladezone" gemäß §43 Abs1 litc StVO 1960 vor der Adresse Haydnstrasse 22 erlassen (Z05/04/57029/2010/002).

2.3.5. Mit gegenständlich angefochtener Verordnung wurde die Verordnung vom 13.9.2011, Z05/04/57029/2010/002, schließlich aufgehoben und – mit der Begründung, dass die Zusatztafel beim Verkehrszeichen Ende fehle – neu verordnet.

2.3.6. §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 – ein Halteverbot vor. Vor Erlassung einer Verordnung nach §43 StVO 1960 sind grundsätzlich Ermittlungsverfahren zu führen und Anhörungsrechte gemäß §94f StVO 1960 wahrzunehmen; dies gilt auch vor Abänderung oder Aufhebung einer Verordnung (Pürstl, StVO - Straßenverkehrsordnung16, §94f, Anm. 1). Der ordnungserlassenden 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).

2.3.6. §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 – ein Halteverbot vor. Vor Erlassung einer Verordnung nach §43 StVO 1960 sind grundsätzlich Ermittlungsverfahren zu führen und Anhörungsrechte gemäß §94f StVO 1960 wahrzunehmen; dies gilt auch vor Abänderung oder Aufhebung einer Verordnung (Pürstl, StVO - Straßenverkehrsordnung16, §94f, Anmerkung 1). Der ordnungserlassenden 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 Anhörungsrechte im Zuge der erstmaligen Verordnungserlassung durchgeführt wurden und auch entsprechend im Vorverordnungsakt dokumentiert sind; jedoch wurde mit 18. Juli 2013 eine neue Verordnung, Z05/04/57029/2010/007, 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 11.2.1981, ZI/6-23299/3-80, und abermals vor der Neuerlassung mit 13.9.2011 (Z05/04/57029/2010/002) stattgefunden hat, können die Ergebnisse dieser Prüfung nicht ohne weiteres – ohne Auseinandersetzung mit zwischenzeitig allenfalls erfolgten Änderungen – auch für die Neuerlassung der Verordnung herangezogen werden. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass das ursprünglich die Ladezone initiiierende Unternehmen nicht mehr an der Adresse Haydnstrasse 22 ansässig ist.

Vor Erlassung der angefochtenen Verordnung hätte daher jedenfalls ein Anhörungs- und Ermittlungsverfahren iSd § 43 Abs 1 lit c StVO 1960 iVm § 94 f Abs 1 StVO 1960 durchgeführt werden müssen, aus dem sich das (weiterhin bestehende) überwiegende Interesse an der Ladezone gegenüber dem Interesse der Verkehrsteilnehmer an der ungehinderten Benützung der Verkehrswege ergibt und, als Teil des Ermittlungsverfahrens, die Anhörungsrechte nach § 94 f Abs 1 StVO 1960 gewahrt werden. Vor Erlassung der angefochtenen Verordnung hätte daher jedenfalls ein Anhörungs- und Ermittlungsverfahren iSd § 43 Abs 1 lit c StVO 1960 in Verbindung mit § 94 f Abs 1 StVO 1960 durchgeführt werden müssen, aus dem sich das (weiterhin bestehende) überwiegende Interesse an der Ladezone gegenüber dem Interesse der Verkehrsteilnehmer an der ungehinderten Benützung der Verkehrswege ergibt und, als Teil des Ermittlungsverfahrens, die Anhörungsrechte nach § 94 f Abs 1 StVO 1960 gewahrt werden.

2.4. Der angefochtene Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/57029/2010/007, samt dem zum Bestandteil erklärten Verordnungsplan ist bereits aus diesem Grund gesetzwidrig, sodass sich ein Eingehen auf weitere Bedenken des antragstellenden Landesverwaltungsgerichtes Salzburg erübrigt.

V. Ergebnis römisch fünf. Ergebnis

1. Punkt 2. der Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 18.7.2013, Z05/04/57029/2010/007, samt dem zum Bestandteil nach Punkt 2. erklärten Verordnungsplan ist als gesetzwidrig aufzuheben.

2. Die Verpflichtung der Salzburger Landesregierung zur unverzüglichen Kundmachung der Aufhebung erfließt aus Art 139 Abs 5 erster Satz B-VG und § 59 Abs 2 VfGG.

3. Diese Entscheidung konnte gemäß § 19 Abs 4 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:V251.2025

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