

I 2



## Intelligente Infrastruktur

Endbericht

**GONZALES**

E-Government und Verkehrstelematik: Die Verordnung und Kundmachung  
von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem Prüfstand

Wien, Juni 2005



## **I2 - Intelligente Infrastruktur**

I2-Intelligente Infrastruktur ist ein Forschungsförderungsprogramm zur Unterstützung österreichischer Unternehmen bei der Entwicklung und Erprobung systemintegrierter Telematikanwendungen im Verkehrssektor.

### **Impressum**

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
A-1010 Wien, Renngasse 5

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)



Endbericht

# GONZALES

E-Government und Verkehrstelematik: Die Verordnung und Kundmachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem Prüfstand

## Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Projektleitung:**

**Mag. Martin Vergeiner**

**Dipl.-Jur. Sebastian Mesecke, M.L.E.**



Mag. Karoline Landsiedl

DI Klaus Machata

MMag. Sandra Reichenauer

Mag. Michael Smuc

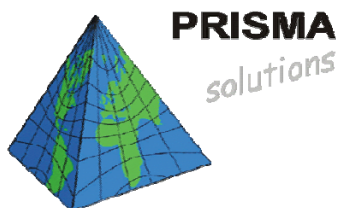
DI Martin Winkelbauer

**Mitarbeit KfV:** Mag. Martin Klemm, Mag. Astrid Stefanoudakis



## Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie

Mag. Christian Kainzmeier



## PRISMA solutions EDV-Dienstleistungen GmbH

DI Nik Widmann

Wolfgang Pruzsinsky

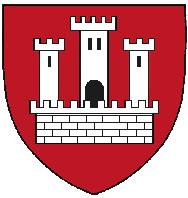
Dipl-Geol. Torsten Schönberg



## Bundeskanzleramt/Stabsstelle IKT – Strategie des Bundes

BUNDESKANZLERAMT ÖSTERREICH

Ing. Robert Wollendorfer



**Stadtgemeinde Klosterneuburg**

Ing. Manfred Fitzthum

**Dr. Konrad Lachmayer**

beschäftigt am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht, Universität Wien

**DI Gerhard Nachtigall**

Amtssachverständiger der NÖ Landesregierung i. R.

## Inhaltsverzeichnis

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 Einleitung .....</b>  | <b>27</b> |
| <b>1.1 Allgemeine Einführung in die Thematik.....</b>  | <b>27</b> |
| 1.1.1 Projektgeschichte darstellen.....  | 27        |
| 1.1.2 Disziplinen darstellen.....  | 28        |
| 1.1.3 Begrifflichkeiten abklären.....  | 29        |
| 1.1.3.1 E-Government.....  | 29        |
| 1.1.3.2 ISA .....  | 29        |
| 1.1.3.3 Verkehrstelematik .....  | 30        |
| <b>1.2 Motive und Zielsetzungen .....</b>  | <b>31</b> |
| 1.2.1 Verkehrstelematik: Eindeutige Regelungen zur optimalen Implementierung<br>verkehrstelematischer Applikationen .....  | 31        |
| 1.2.2 Verkehrstelematik: Schaffung eines sinnvollen Kundmachungssystems .....  | 31        |
| 1.2.3 Recht: Beseitigung bestehender Defizite, Vervollständigung des Regelwerkes,<br>rechtliche Untermauerung bzw Umsetzung des etablierten Kundmachungssystems,<br>ie Neufassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen ..... | 32        |
| 1.2.4 E-Government: Serviceoptimierung, Effizienzsteigerung und Förderung wirtschaft-<br>licher Aktivität.....   | 33        |
| 1.2.5 Übergeordnete(s) Ziel(e): Vereinbarkeit der Einzelzielvorgaben sowie Nutzung der<br>Vorzüge interdisziplinären Vorgehens .....   | 34        |
| <b>1.3 Methodik.....</b>   | <b>34</b> |
| 1.3.1 Auswahl der in Frage kommenden Disziplinen.....  | 34        |
| 1.3.2 Das methodische Vorgehen in den Arbeitsgruppen .....   | 35        |
| 1.3.3 Der Umgang mit den Ergebnissen.....  | 36        |
| 1.3.4 Die Struktur des Endberichtes .....  | 36        |
| <b>1.4 Schwerpunkte.....</b>   | <b>37</b> |
| <b>1.5 Projektpartner.....</b>   | <b>37</b> |
| <b>1.6 Bezug zum Forschungsprogramm i2.....</b>  | <b>38</b> |
| <b>1.7 Perspektiven.....</b>   | <b>39</b> |
| <b>2 Problemstellung.....</b>  | <b>40</b> |
| <b>2.1 Verkehrstelematischer Part.....</b>   | <b>40</b> |
| <b>2.2 E-Government.....</b>   | <b>41</b> |
| <b>2.3 Rechtliche Problemstellung.....</b>   | <b>42</b> |
| 2.3.1 Allgemeines .....  | 42        |
| 2.3.2 Gesetzliche Normierung von Geschwindigkeitsbeschränkungen .....  | 43        |
| 2.3.2.1 Allgemeines.....   | 43        |

|               |   |    |
|---------------|---|----|
| 2.3.2.2       | Ortsgebiet und Freilandstraße .....   | 44 |
| 2.3.2.3       | Autobahnen.....   | 45 |
| 2.3.2.4       | Autostraßen und Vorrangstraßen.....   | 46 |
| 2.3.2.5       | Wohngebiete und Fußgängerzonen.....   | 47 |
| 2.3.2.6       | Gesamtbetrachtung des gesetzlichen Systems von Geschwindigkeitsbeschränkungen.....      | 48 |
| 2.3.2.7       | Überlagerung der gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Verordnungen .....   | 48 |
| 2.3.3         | Rechtliche Grundlagen des Ordnungsrechtes .....   | 49 |
| 2.3.3.1       | Verordnung als rechtliches Steuerungsinstrument .....                                   | 49 |
| 2.3.3.2       | Allgemeine Anforderungen an Verordnungen der StVO .....                                 | 49 |
| 2.3.3.3       | Rechtliche Verordnungsermächtigungen in der StVO .....                                  | 50 |
| 2.3.3.3.1     | Die Ermächtigungsgrundlage: § 43 StVO.....  | 50 |
| 2.3.3.3.2     | Straßen, Straßenstrecken und Straßen innerhalb eines Gebietes.....                      | 51 |
| 2.3.3.4       | Ablauf des Ordnungsverfahrens.....  | 53 |
| 2.3.3.5       | Unterscheidung von Willensbildung und Kundmachung.....                                  | 54 |
| 2.3.4         | Rechtliche Grundlagen des Kundmacheungsrechts.....                                      | 55 |
| 2.3.4.1       | Art der Kundmachung (durch Straßenverkehrszeichen).....                                 | 55 |
| 2.3.4.1.1     | Die grundlegende Kundmacheungsnorm der StVO: § 44 StVO.....                             | 56 |
| 2.3.4.1.2     | Kundmachung für einzelne Straßen.....   | 57 |
| 2.3.4.2       | Sonderfall: Kundmachung mit Ortstafel .....   | 57 |
| 2.3.4.3       | Durchführung der Kundmachung durch Anbringung der Straßenverkehrszeichen.....           | 59 |
| 2.3.4.4       | Rechtliche Folgen von fehlender und falscher Anbringung von Straßenverkehrszeichen..... | 63 |
| 2.3.4.4.1     | Allgemeine Unterscheidung: Gültigkeit und Verbindlichkeit .....                         | 63 |
| 2.3.4.4.1.1   | Die Gültigkeit von Rechtsnormen .....   | 63 |
| 2.3.4.4.1.2   | Die Anwendbarkeit von Rechtsnormen.....   | 65 |
| 2.3.4.4.2     | Geltungs- und Anwendungsbereich bei Verordnungen.....                                   | 66 |
| 2.3.4.4.2.1   | Die Unterscheidung zwischen gehöriger und gesetzesmäßiger Kundmachung.....              | 66 |
| 2.3.4.4.2.2   | Die Abgrenzung der beiden Begriffe.....   | 68 |
| 2.3.4.4.2.2.1 | Funktionales Begriffsverständnis und Begriffsbildung.....                               | 69 |
| 2.3.4.4.2.2.2 | Zur Ausgangslage: Geltung und Verbindlichkeit bei Verordnungen .....                    | 71 |
| 2.3.4.4.2.2.3 | Verdeutlichung der bisherigen Ausführungen an Fällen aus der Rechtsprechung.....        | 71 |
| 2.3.4.4.2.2.4 | Geltung und Verbindlichkeit .....   | 73 |
| 2.3.5         | Konkrete Fragestellungen.....   | 75 |
| 2.3.5.1       | Die Abfolge von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zusammenhang mit Ortsgebieten.....      | 75 |
| 2.3.5.1.1     | Verordnungsermächtigungen bei Geschwindigkeitsbegrenzungen .....                        | 75 |
| 2.3.5.1.2     | Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung – Ordnungsfragen .....                            | 76 |



- 2.3.5.1.3 Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung – Formen der Kundmachung .....76
- 2.3.5.1.4 Ortsgebiet als Kriterium für ein Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung?..77
  - 2.3.5.1.4.1 Verordnungsebene .....77
  - 2.3.5.1.4.2 Kundmachungsebene .....78
- 2.3.5.1.5 Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortsgebieten .....78
  - 2.3.5.1.5.1 Kundmachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortsgebieten....78
  - 2.3.5.1.5.2 SONDERFALL: Verordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen für das gesamte Ortsgebiet (§ 20 Abs 2a StVO).....78
- 2.3.5.2 Verhältnis von durch Wechselverkehrszeichen kundgemachte Geschwindigkeitsbegrenzung und regulärer Geschwindigkeitsbegrenzung, die durch Straßenverkehrszeichen kundgemacht sind .....79
- 2.3.5.3 Zonenbeschränkungen .....81
  - 2.3.5.3.1 Verordnungsbene .....81
    - 2.3.5.3.1.1 Allgemeines .....81
    - 2.3.5.3.1.2 Varianten des Zusammenspiels mehrerer Zonen:.....82
  - 2.3.5.3.2 Kundmachungsebene.....83
  - 2.3.5.3.3 Anbringungsvorschriften bei Zonenbeschränkungen .....83
- 2.3.5.4 Straßenzug, Verlauf der Vorrangstraße und Straßenverlauf .....84
  - 2.3.5.4.1 Der Begriff des Straßenzuges .....84
  - 2.3.5.4.2 Exkurs: Der Begriff des Straßenverlaufs .....84
  - 2.3.5.4.3 Hilfe bei der Begriffsfindung? Der Konnex zwischen „Straßenzug“ und „Verlauf der Vorrangstraße“.....85
  - 2.3.5.4.4 Sonderproblem: Die Gabelung einer Straße in zwei gleiche Teile .....87
- 2.3.5.5 Straßenverlauf im Kreisverkehr.....88
- 2.3.5.6 Vorgaben an den Gesetzgeber .....88
- 2.3.5.7 Fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitbegrenzungen .....89

**3 Problemlösung und Projektergebnisse .....91**

**3.1 Rahmenbedingungen.....91**

- 3.1.1 Verkehrstelematik .....91
- 3.1.2 Wahrnehmungspsychologie .....92
  - 3.1.2.1 Einleitung .....92
    - 3.1.2.1.1 Wege der Informationsverarbeitung .....92
    - 3.1.2.1.2 Allgemeines Modell der Informationsverarbeitung .....93
    - 3.1.2.1.3 Leitprinzip vs. Hemmungsprinzip.....95
  - 3.1.2.2 Komponenten der Wahrnehmung von Verkehrszeichen (VZ) .....96
    - 3.1.2.2.1 Informationssysteme .....96
    - 3.1.2.2.2 Aufmerksamkeit und Gedächtnis.....97
      - 3.1.2.2.2.1 Sichtbarkeitspunkt, Auffälligkeitspunkt und Erkennungspunkt.....97
      - 3.1.2.2.2.2 Faktoren bei der Selektion von Information .....97
        - 3.1.2.2.2.2.1 Filterung von relevanten und nicht relevanten Verkehrszeichen....97
        - 3.1.2.2.2.2.2 Erwartungshaltung .....97

|             |  |            |
|-------------|--|------------|
| 3.1.2.2.2.3 | Wahrscheinlichkeit, ein Objekt wahrzunehmen.....   | 98         |
| 3.1.2.2.3   | Gestaltungspsychologische Aspekte von Verkehrszeichen .....  | 99         |
| 3.1.2.2.3.1 | Aufstellungsort und Anzahl der Verkehrsschilder .....  | 99         |
| 3.1.2.2.3.2 | Auffälligkeit und subjektive Bedeutsamkeit.....  | 99         |
| 3.1.2.3     | Diskussion ausgewählter psychologischer Aspekte bei Verkehrszeichen .....                                    | 100        |
| 3.1.2.3.1   | Anordnung der Verkehrszeichen auf einem Ständer.....   | 100        |
| 3.1.2.3.2   | Verschachtelungen.....   | 101        |
| 3.1.2.3.3   | Elektronische Geschwindigkeitsanzeigen (WVZ).....  | 102        |
| 3.1.2.3.4   | Positionsabhängige und dynamische Informationen zu Geschwindigkeitslimits in Echtzeit .....                  | 103        |
| 3.1.2.4     | Verkehrspsychologische Empfehlungen unter besonderer Berücksichtigung der Geschwindigkeitsbeschränkung ..... | 104        |
| 3.1.2.4.1   | Allgemeine Empfehlungen für „statische Informationsträger“.....  | 104        |
| 3.1.2.4.2   | Detaillierte Empfehlungen für „statische Informationsträger“ .....   | 105        |
| 3.1.2.4.2.1 | Sichtbarkeit und Auffälligkeit.....  | 105        |
| 3.1.2.4.2.2 | Vereinheitlichung der Gestaltung und Anbringung .....  | 105        |
| 3.1.2.4.2.3 | Vermeidung eines Überangebots an Information .....   | 106        |
| 3.1.2.4.2.4 | Vermeidung falscher Information .....  | 106        |
| 3.1.2.4.3   | Wiederholung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Fahrbahn .....   | 107        |
| 3.1.2.4.4   | Konzept der selbsterklärenden Straße .....   | 107        |
| 3.1.2.4.5   | Zusammenfassung der psychologischen Empfehlungen bezogen auf das Thema Geschwindigkeit .....                 | 108        |
| 3.1.2.4.6   | Schlussanmerkung.....  | 108        |
| 3.1.3       | E-Government .....   | 109        |
| 3.1.3.1     | Bürgerkarte .....  | 109        |
| 3.1.3.2     | Personenbindung.....   | 109        |
| 3.1.3.3     | Vollmacht .....  | 110        |
| 3.1.3.4     | Stammzahl .....  | 110        |
| 3.1.3.5     | Bereichsspezifische Personenkennzeichen.....   | 110        |
| 3.1.3.6     | Stammzahlenregister .....  | 111        |
| 3.1.3.7     | Ergänzungsregister .....   | 111        |
| 3.1.3.8     | Verwaltungssignatur.....   | 111        |
| 3.1.3.9     | Amtssignatur .....   | 111        |
| 3.1.3.10    | Elektronische Zustellung .....   | 112        |
| 3.1.3.11    | Bescheidstruktur .....   | 113        |
| 3.1.3.12    | Module für Onlineapplikationen (MOA).....  | 113        |
| <b>3.2</b>  | <b>Problemlösungen und Projektergebnisse .....</b>   | <b>114</b> |
| 3.2.1       | Verordnungen .....   | 114        |
| 3.2.1.1     | Verordnungsverfahren und Verordnungsinhalt .....   | 114        |
| 3.2.1.2     | Rechtliche Lösungsansätze und Vereinbarkeitsprüfung des neuen Kundmachungssystems .....                      | 115        |
| 3.2.2       | E-Government .....   | 118        |

|            |   |            |
|------------|---|------------|
| 3.2.2.1    | Straßengraph .....  | 118        |
| 3.2.2.2    | Verordnungsgenerator .....  | 118        |
| 3.2.2.2.1  | Word2Bescheid .....   | 119        |
| 3.2.2.2.2  | Form2Bescheid .....   | 120        |
| 3.2.2.3    | Verordnungsregister.....  | 120        |
| 3.2.2.4    | Verkehrszeichenregister .....   | 121        |
| 3.2.2.5    | Referenztabellen .....  | 122        |
| 3.2.2.5.1  | Referenztafel Verkehrszeichen.....  | 123        |
| 3.2.2.5.2  | Referenztafel Verkehrszeichen-Normen.....                                     | 124        |
| 3.2.2.6    | Schnittstellen.....   | 125        |
| <b>3.3</b> | <b>Verkehrsmaßnahmen und deren Kundmachung .....</b>                          | <b>125</b> |
| 3.3.1      | Einleitung .....  | 125        |
| 3.3.2      | Ein erster Überblick .....  | 125        |
| 3.3.3      | Begriffsbestimmungen.....   | 128        |
| 3.3.3.1    | Verkehrsmaßnahme.....   | 128        |
| 3.3.3.2    | Straßenkategorisierung.....   | 129        |
| 3.3.3.2.1  | <b>Straße .....</b>   | <b>129</b> |
| 3.3.3.2.2  | <b>Ortsgebiet.....</b>  | <b>130</b> |
| 3.3.3.2.3  | <b>Freilandgebiet .....</b>   | <b>130</b> |
| 3.3.3.2.4  | <b>Autobahn.....</b>  | <b>130</b> |
| 3.3.3.2.5  | <b>Autostraße.....</b>  | <b>130</b> |
| 3.3.3.2.6  | <b>Freilandstraße.....</b>  | <b>130</b> |
| 3.3.3.2.7  | <b>Wohnzone .....</b>   | <b>131</b> |
| 3.3.3.2.8  | <b>Fußgängerzone.....</b>   | <b>131</b> |
| 3.3.3.2.9  | <b>Ortsstraße .....</b>   | <b>131</b> |
| 3.3.3.3    | Sonstige Begriffe.....  | 131        |
| 3.3.3.3.1  | <b>Verkehrsachse und Achsknoten.....</b>                                      | <b>132</b> |
| 3.3.3.3.2  | <b>Achsverlauf .....</b>  | <b>132</b> |
| 3.3.4      | Verkehrsmaßnahmen und Verordnungsermächtigung.....                            | 133        |
| 3.3.4.1    | Straßenkategorisierung.....   | 133        |
| 3.3.4.1.1  | Autobahn .....  | 133        |
| 3.3.4.1.2  | Autostraße.....   | 133        |
| 3.3.4.1.3  | Ortsgebiet.....   | 134        |
| 3.3.4.1.4  | Wohnzone .....  | 134        |
| 3.3.4.1.5  | Fußgängerzone .....   | 134        |
| 3.3.4.1.6  | Räumliche Abfolge von Verkehrsmaßnahmen – Zusammenfassende<br>Übersicht ..... | 135        |
| 3.3.4.2    | Höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit .....                                    | 137        |
| 3.3.5      | Straßenverkehrszeichen.....   | 139        |
| 3.3.5.1    | Vorschriftszeichen.....   | 139        |
| 3.3.5.1.1  | Geschwindigkeitsbeschränkung.....   | 139        |

- 3.3.5.1.2 Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung.....139
- 3.3.5.1.3 Geschwindigkeitsbeschränkung – Zone.....139
- 3.3.5.1.4 Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung – Zone .....140
- 3.3.5.2 Hinweiszeichen .....140
  - 3.3.5.2.1 Ortsgebiet.....140
  - 3.3.5.2.2 Ende des Ortsgebietes .....140
  - 3.3.5.2.3 Autobahn .....140
  - 3.3.5.2.4 Ende der Autobahn.....140
  - 3.3.5.2.5 Autostraße .....141
  - 3.3.5.2.6 Ende der Autostraße .....141
  - 3.3.5.2.7 Wohnzone .....141
  - 3.3.5.2.8 Ende der Wohnzone.....141
  - 3.3.5.2.9 Fußgängerzone .....141
  - 3.3.5.2.10 Ende der Fußgängerzone.....142
- 3.3.5.3 Zusatztafeln.....142
  - 3.3.5.3.1 Zusatztafel „gilt für einen Fahrstreifen“ .....142
  - 3.3.5.3.2 Zusatztafel „in einer Entfernung von ...“ .....142
- 3.3.6 Kundmachung von Verkehrsmaßnahmen .....143
  - 3.3.6.1 Straßenkategorisierung.....143
    - 3.3.6.1.1 Autobahn .....143
    - 3.3.6.1.2 Autostraße .....144
    - 3.3.6.1.3 Ortsgebiet.....144
    - 3.3.6.1.4 Wohnzone .....145
    - 3.3.6.1.5 Fußgängerzone .....146
  - 3.3.6.2 Höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit .....147
    - 3.3.6.2.1 Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Zone.....147
    - 3.3.6.2.2 Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Fahrtrichtung .....147
    - 3.3.6.2.3 Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Fahrstreifen .....148
  - 3.3.6.3 Übergang zwischen Normen.....148
  - 3.3.6.4 Beispiel.....153
- 3.3.7 Verhalten von Verkehrsteilnehmern .....156
  - 3.3.7.1 Fahrgeschwindigkeit .....156

**4 Umsetzung der Projektergebnisse ..... 158**

**4.1 E-Government.....158**

- 4.1.1 Phase I.....158
- 4.1.2 Phase II.....159
- 4.1.3 Phase III.....160

**4.2 Recht .....161**

- 4.2.1 Rechtliche Überlegungen zum E-Government .....161
- 4.2.2 Anpassung der StVO durch legislative Maßnahmen .....163

|  |            |
|--|------------|
| <b>5 Fazit und Ausblick .....</b>  | <b>168</b> |
| <b>6 ANHANG .....</b>  | <b>172</b> |
| <b>6.1 Örtlicher Anwendungsbereich der Straßenverkehrsordnung (StVO, Privatstraßen)</b>            | <b>172</b> |
| 6.1.1 Allgemein .....  | 172        |
| 6.1.2 Allgemeiner Zugang.....  | 173        |
| 6.1.3 Ausschluss einer Straße mit öffentlichem Verkehr durch den Privaten.....                     | 173        |
| 6.1.4 Forststraßen und Feldwege.....   | 174        |
| <b>6.2 Zur Verdeutlichung der Kundmachungproblematik: Beispiele und kritische Betrachtung.....</b> | <b>176</b> |
| <b>6.3 Leuchtreklamen, wechselnder Hintergrund (§ 35 StVO) .....</b>                               | <b>178</b> |
| <b>6.4 Wiederholung von Verkehrszeichen .....</b>  | <b>180</b> |
| <b>6.5 Zusatztafeln als Teil der Verordnung und Kundmachung .....</b>                              | <b>180</b> |
| 6.5.1 Allgemein .....  | 180        |
| 6.5.2 Zusammenspiel mehrerer Einschränkungen durch Zusatztafeln .....                              | 182        |
| <b>6.6 Ein Rechtsvergleich - Ortstafeln in Deutschland .....</b>                                   | <b>183</b> |

## Management Summary

Grundlage für das Projekt GONZALES bildeten Projekte, die Implikationen der Verkehrstelematik sowie des E-Governments aufwiesen. Es geht um die digitale Erfassung von Straßenverkehrszeichen: Auf Grund von Defiziten bei der Praxis der Beschilderung durch die Straßenerhalter sollen die durch Straßenverkehrszeichen an den Verkehrsteilnehmer gerichteten Anordnungen bzw. Verhaltensanforderungen eindeutiger gefasst werden. Die mangelhafte Beschilderungspraxis ist der Ausgangspunkt für die weiterführenden Projektarbeiten. Inhaltlich wird lediglich der Bereich der Geschwindigkeitsbegrenzungen fokussiert – zum einen auf Grund seiner Bedeutung für das Verkehrsgeschehen im Allgemeinen und die Verkehrstelematik im Speziellen, zum anderen, da Geschwindigkeitsbeschränkungen sehr anschaulich sind.

Die Bedeutung einer Verringerung bzw. Vermeidung mangelhafter Beschilderung stellt eine verkehrstelematische Applikation hinsichtlich Geschwindigkeitsbeschränkungen dar: ISA (Intelligent Speed Adaptation) ist ein System, in dessen Basisvariante der Lenker mittels einer im Fahrzeug befindlichen Anzeige über die aktuell geltende höchstzulässige Geschwindigkeit informiert wird. Zur einwandfreien Funktion benötigt das System exakte Angaben der auf dem jeweiligen Streckenabschnitt geltenden Geschwindigkeit. Auf Grund der bestehenden Praxis ist eine solche Aussage häufig aber nicht möglich (auf Grund widersprüchlicher oder ungültiger Beschilderung).

Damit geht es in dieser Studie darum, die gegenwärtige Praxis der Beschilderung insgesamt kritisch zu prüfen. Die „Beschilderung“ erfasst dabei als untechnischer Ausdruck nur einen Teil eines relativ komplexen (rechtlichen) Zusammenhangs: Die Beschilderung ist rechtstechnisch die Kundmachung einer Verordnung. Ein Verkehrszeichen ist Mittel der Kundmachung. Vom rechtlichen Ablauf wird eine Verkehrsbeschränkung (zB eine Geschwindigkeitsbeschränkung) durch die zuständige Verwaltungsbehörde verbal in einem Schriftstück festgehalten; dabei handelt es sich um die Verordnung, die den meisten Verkehrszeichen zu Grunde liegen muss. Damit aber bsp die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht im behördeninternen Raum verbleibt, muss sie nach außen hin kundgetan, rechtstechnisch gesprochen, kundgemacht werden. Da es aber für die Verkehrsteilnehmer schwer verständlich wäre, den Verordnungstext verbal zu lesen, existieren für die Kundmachung im Verkehr Straßenverkehrszeichen, die alleine oder in Kombination den Inhalt einer Verordnung für den Verkehrsteilnehmer wiedergeben. Die beiden Begriffe Verordnung und Kundmachung galt es, juristisch zu erschließen und ihre Beziehungen zu untersuchen. Denn wenn Fehler auf der einen Seite auftreten, sind die Auswirkungen auf die andere zu klären. Neben den auf Ebene des Ordnungsrechts bestehenden Regelungsdefiziten traten auf Grund unterschiedlicher behördlicher Praxis sowie zT mangelnden Kenntnissen erhebliche Fehler auf der Kundmachungsseite auf (bsp dass das Kundgemachte nicht mehr als dem Verordneten entsprechend angesehen werden konnte, da der verordnete und der durch Verkehrszeichen ausgedrückte Inhalt zu stark voneinander abwichen). Kundmachungsfehler sind von ihren Auswirkungen auf den Verkehrsteilnehmer (Verwirrung wegen unklarer Anordnungen) die bedeutendsten, sodass eine Zielsetzung dieses Projektes ist, die bestehende Kundmachungspraxis weitestgehend zu vereinheitlichen und transparenter zu gestalten; es soll ein neues Kundmachungssystem erarbeitet werden. Dabei wird den Anliegen der Verkehrstelematik (Klarheit darüber, was in welcher Situation zu welcher Zeit für wen eindeutig gilt) so weit wie möglich entgegen gekommen, um nachfolgende technische Entwicklungen in diesem Bereich zu fördern.

Bei der Betrachtung fällt das hohe interdisziplinäre Potential der Studie auf: Wichtige inhaltliche Aspekte ergeben sich aus einer Analyse der wahrnehmungspsychologischen Grundlagen (Wahrnehmung und Befolgung der Verkehrszeichen/-regeln) sowie den Anforderungen der Fahrausbildung (Vermittlung der geltenden Verkehrsregeln). Nur wenn der Verkehrsteilnehmer die Inhalte und Verhaltensanforderungen, die durch Verkehrszeichen ausgedrückt werden (sollen) wahrnimmt bzw wahrnehmen kann, vermögen diese auf sein Handeln Einfluss zu nehmen (Wahrnehmungspsychologie). Die unterschiedlichsten Aspekte rund um das Thema StVO wurden von Juristen, Behördenvertretern und Verkehrstechnikern eingebracht. Nicht zuletzt waren die zentralen Anforderungen seitens des E-Government sowie der Verkehrstelematik ausschlaggebend für die inhaltliche Ausgestaltung des neuen Kundmachungssystems.

Die Umsetzung der Ergebnisse erfolgt unter Bedachtnahme auf Anliegen des E-Government: Diese Form des Verwaltungshandelns wird mit zunehmender Digitalisierung der Kommunikation und Rechtssetzung (zB RIS als Kundmachungsmittel anstelle der vorherigen aus Papier bestehenden Bundesgesetzblätter) immens an Bedeutung gewinnen und Österreich wäre in der Lage, durch entsprechende Umsetzung seine diesbezügliche führende Stellung weiter auszubauen. Ziel ist es, die Verwaltungsabläufe zu standardisieren und zu digitalisieren, indem elektronische Formulare zur Verfügung gestellt werden und die Verordnungen erlassenden Behörden in die Verordnungen anderer Behörden Einsicht nehmen könnten; dabei handelte es sich um die erste Stufe eines zu entwickelnden E-Government-Systems (Ebene Behörde-Behörde), das eine widersprüchliche oder doppelte Verordnungserlassung vermeiden kann. Um die entsprechenden Strukturen zu schaffen bedürfte es der Etablierung eines Verordnungsregisters, in welchem die erlassenen Verordnungen gespeichert und für die Behörden abrufbar wären. Dies kann sowohl in zeitlicher Hinsicht für ein und dieselbe Behörde von Bedeutung sein (Überprüfung alter erlassener Verordnungen) als auch für die Behörden anderer Bundesländer, die bsp ihre Verordnungen an die eines anderen Bundeslandes anzupassen haben (bsp bei einer an der Gemeindegrenze zugleich befindlichen Landesgrenze). Hinzu treten soll auch eine Möglichkeit der Einsichtnahme vonseiten der Bürger (Ebene Behörde-Bürger). Dadurch soll nicht nur das Verständnis in die Sinnhaftigkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung (bzw Verkehrsbeschränkung) geschaffen werden, sondern ist vielmehr zu erwarten, dass sich auch die Rechtssicherheit und Transparenz für diesen Bereich erhöhen werden.

Es bleibt zu erwarten, dass durch das vereinheitlichte und auf Grund der Adaptionen auch stimmigere Kundmachungssysteme sowie die Möglichkeit der Einsichtnahme in die zu Grunde liegenden Rechtsakte die Verständlichkeit und damit Akzeptanz bestehender Geschwindigkeitsregelungen gesteigert und auf Grund der zu veranschlagenden Befolungsintensität auch die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht wird. Dadurch, dass auf diese Weise Verkehrstelematik-Anwendungen (für die ISA lediglich ein mit der gegenständlichen Studie in unmittelbarem Zusammenhang stehendes Beispiel ist) nunmehr auf verlässliche Informationen zugreifen können, wird der Entwicklung und dem Betrieb von Verkehrssicherheits-Services ein europaweit einzigartiger Impuls gegeben. Somit sollten die gefundenen Ergebnisse dazu führen, eine ähnliche neue Systematik auch für andere Bereiche der StVO zu überlegen.

## Management Summary (english)

The GONZALES Project was based on projects with implications of traffic telematics as well as E-Government. It involves digital registration of road traffic signs: Due to deficits in present signposting on the part of road maintenance, the regulations and behaviour standards indicated through traffic signs and directed at the road user are to be formulated in clearer terms. Inadequate signposting practice constitutes the basic starting point for subsequent projects. As for the contents, the only area focused on is that of speed limits – on the one hand, because of its importance for traffic occurrences in general and traffic telematics in particular, and on the other hand, since speed limitations serve as a very descriptive example.

The importance of reducing and/or avoiding inadequate signposting represents an application involving traffic telematics related to speed limitations: ISA (Intelligent Speed Adaptation) is a system which, in its basic edition, informs the driver by means of an in-vehicle display of the presently applicable maximum speed. To function properly, the system requires exact information regarding the valid speed on the relevant road section. Due to present practice, it is often not possible to provide such information (because of contradictory or invalid signposting).

Thus, this study is concerned with an overall critical examination of the present practice of signposting. 'Signposting', as a non-technical term, covers only part of a relatively complex (legal) context: Signposting is, in the legal sense, the announcement of a regulation. A traffic sign is an instrument for this announcement. As far as legal procedure is concerned, a traffic restriction (e.g. a speed limit) is verbally recorded in a document by the competent administrative authority; in this case it involves the regulation which must underlie most traffic signs. But in order for the speed limitation, for instance, to go beyond the authorities' internal sphere, it must be reported to the outside, in legal terms, it must be announced. However, since it would be difficult for the road users to verbally read the regulatory text, there are road traffic signs for traffic announcements, which proclaim either alone or in combination the contents of a regulation for the road user. The two terms regulation and announcement needed to be dealt with from a legal standpoint and examination of their relationships was required. For if errors occur on the one side, the effects on the other side need to be explained. In addition to existing regulatory deficits in regulatory law, there were major mistakes regarding announcement due to differing practice by the authorities as well as partially lacking knowledge (for instance, that the announced information could no longer be recognized as that regulated, because the regulated contents differed too much from the contents expressed in traffic signs). Announcement errors are the most important mistakes in terms of their effects on road users (confusion due to unclear orders) so that one objective of this project is to harmonize existing announcement practice as far as possible and make it more transparent; a new announcement system is to be drafted. In doing so, the concerns of traffic telematics (clarity regarding what is unambiguous for whom in which situation at what time) are favourably considered as far as possible in order to further the subsequent technical developments in this area.

When examining the report, the high interdisciplinary potential of the study becomes evident: Important aspects regarding contents are the result of an analysis of basic principles pertaining to perceptive psychology (perception of and adherence to the traffic signs / rules) as well as demands of driving training (teaching of the valid rules of the road). Only if the road user perceives or is able



to perceive the contents and behavioural demands that are (to be) expressed by means of traffic signs, can they influence his action (perceptive psychology). The most diverse aspects related to the Highway Code were contributed by lawyers, representatives of authorities and traffic engineers. Last but not least, the central requirements of E-Government as well as traffic telematics were decisive for drafting the contents of the new announcement system.

Realization of the results is effected while taking the demands of E-Government into consideration: This way of administration taking action will become more and more important with the increasing digitalisation of communication and jurisdiction (e.g. RIS as a means of announcement instead of previous federal law gazettes in paper), and Austria would be in a position to further strengthen its leading position in this field through relevant implementation. The aim is to standardize and digitalize administrative procedures by supplying electronic forms and enabling authorities enacting regulations to examine the orders of other authorities; this concerned the first level of an eGovernment system to be developed (level authority-authority) which can avoid contradictory or double enacting of regulations. In order to create the relevant structures, the establishment of a regulatory register would be necessary for saving the regulations enacted as well as for the authorities to retrieve them. This can be of importance time-wise for one single authority (examination of old enacted regulations) as well as for the authorities of other provinces that must, for instance, adapt their regulations to those of another province (for example, if municipal borders run along the national boundaries). This should be accompanied by the possibility of citizens to also gain access (level authority-citizen). This should not only create an understanding for the purpose of a speed limit (and/or traffic restriction), but rather, as is anticipated, that legal safety and transparency in this area will also increase.

It is to be expected that with the announcement system, now simplified and more coherent due to adaptations, as well as the possibility of viewing the underlying legal file, the understanding and therefore acceptance of existing speed limit regulations will be overall increased, and because of anticipated close adherence traffic safety will, as a whole, be boosted, too. Due to the fact that in this way it is possible for traffic telematics applications (for ISA simply an example immediately related to the present study) to access reliable information, the development and operation of traffic safety services will experience a unique impulse on a Europe-wide scale. Thus the results achieved should also lead to considerations of similarly new structures for other areas of the Highway Code.

## Executive Summary

Seinen eigentlichen Ursprung findet das Projekt GONZALES in vorangegangenen Projekten in den Bereichen Verkehrstelematik und E-Government, bei denen es darum ging, eine Informationsplattform für verkehrsrelevante Informationen zu schaffen, die speziell für die aktuelle Situation der einzelnen Verkehrsteilnehmer aufbereitet und diesen zugänglich gemacht werden sollten.

Aus diesen Vorarbeiten kristallisierte sich für GONZALES als **erster Pfeiler** der Bereich der **Verkehrstelematik** und deren Anwendungsmöglichkeiten für den Bereiche Geschwindigkeitsbegrenzungen heraus. Ziel sollte es sein, dem Autolenker, im Rahmen verkehrstelematischer Anwendungen, wie bsp ISA (Intelligent Speed Adaptation) die in der jeweils konkreten Situation relevanten Geschwindigkeitsinformationen zur Verfügung zu stellen.

Das Thema **E-Government** ist als **zweiter Pfeiler des Projekts** zu sehen. Auch hier konnte auf vorangegangene Projekte zurückgegriffen werden: so wurde auf kommunaler Ebene auf dem Sektor des kommunalen E-Governments durch die Stadtgemeinde Klosterneuburg der Grundstein gelegt für ein straßenbezogenes E-Governmentprojekt, indem sie in Kooperation mit der Bezirkshauptmannschaft Wien Umgebung sowie dem Land Niederösterreich im Rahmen des von ihr initiierten Projekts „Verkehrszeichenkataster Klosterneuburg“ die Verordnung und Kundmachung von Verkehrsbeschränkungen auf eine gemeinsame digitale und GIS-basierte Ebene brachte. Aus diesem Projekt heraus wurde von der Firma PRISMA solutions das Produkt SKAT (Straßen-Kartographie- und Administrations-Tools) entwickelt. Es handelt sich um ein Software-Produkt, das Behörden und Straßenerhalter vom Straßenmanagement bis zur Erstellung von Verordnungen unterstützt.

Diese beiden Anliegen in einem Projekt zu vereinigen, ist Zielsetzung von GONZALES. Auf Grund der bestehenden Erfahrungen aber auch des Anschauungsvermögens wurde als Themenbereich Geschwindigkeitsbegrenzungen gewählt. Auf Grund oben definierter Anforderungen der Verkehrstelematik standen die Klarheit und Eindeutigkeit der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen im Vordergrund; zwei Anforderungen technischerseits, die in der Praxis nicht durchgehend zu finden sind. Denn die bestehende Beschilderung in puncto Geschwindigkeitsbegrenzungen ist in vielen Fällen verwirrend, widersprüchlich und nicht konkret genug.

Ein Straßenverkehrszeichen ist in diesem Zusammenhang mehr als ein schlichtes „Zeichen“ bzw ein Stück Blech: es ist rechtlich die Kundmachung einer Verordnung. Die Behörden sind durch Gesetz und die Verfassung ermächtigt, rechtsetzend in Form der Verordnungen tätig zu werden. Für den Bereich der Straßenverkehrsordnung darf die Behörde „dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote“ verordnen. Darunter fallen auch Geschwindigkeitsbegrenzungen. Diese werden allerdings nicht, wie andere Verordnungen schriftlich kundgemacht, dh der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Vielmehr besteht auf Grund der Besonderheiten des Straßenverkehrs die Kundmachungsform der Straßenverkehrszeichen: Dh der Inhalt der Verordnung wird durch Straßenverkehrszeichen kundgemacht. Entsprechend kam das **Recht als dritter Pfeiler des Projekts** zu Verkehrstelematik und E-Government hinzu.

Bei den Ausarbeitungen wurde festgestellt, dass in der bestehenden Struktur der StVO systemimmanente Schwächen zu konstatieren sind: mangelnde Verordnungsermächtigungen, unklare Begrifflichkeiten. Zudem stellt sich die Kundmachungspraxis (dh das Aufstellen der Verkehrszeichen) zT als äußerst unterschiedlich und uneinheitlich dar, weshalb es zu widersprüchlichen oder für den Verkehrsteilnehmer verwirrenden Regelungen kommt. Auf Grund dieser Auswirkungen eben auf den Verkehrsteilnehmer liegt die Bedeutung des Kundmachungswesen für das vorliegende Projekt auf der Hand. Daher war neben einer Prüfung des gesamten StVO-Bestandes im Hinblick auf Geschwindigkeitsbegrenzungen insbesondere die Etablierung eines neuen, sinnvolleren Kundmachungssystems. Mit der bestehenden Praxis sind überdies die Anliegen der Verkehrstelematik (Eindeutigkeit der in einer konkreten Situation geltenden Vorschriften, respektive Geschwindigkeitsbegrenzungen) nicht überein zu bringen. Sohin bestand insbesondere in dieser Hinsicht Handlungsbedarf – allein schon, um den auf diesem Gebiet stattfindenden technischen Entwicklungen den nötigen (rechtlichen) Rahmen bieten zu können. Bei der Schaffung des neuen Kundmachungssystems ging es derweil nicht ausschließlich darum, die telematischen Implikationen aufzunehmen, vielmehr sind es auch insbesondere die wahrnehmungspsychologischen Komponenten, die Sorge dafür tragen, dass das Verständnis der bestehenden Regelungen beim Bürger gefördert wird und die Praxis der Kundmachung daraufhin kritisch überprüft wird. Entsprechend traten jene Überlegungen sowie ergänzend solche der Verkehrstechnik hinzu, die Analyse des Rechts sowie die Schaffung sinnvollerer neuer Regelungen zu komplettieren.

Im Bereich E-Government sind auf Verordnungsebene noch keinerlei Strukturen ausgeprägt. Da indes der gesamte Verwaltungsbereich den diesbezüglichen Vereinheitlichungstendenzen und Standardisierungen in den Abläufen unterliegt, ist neben dem neuen Kundmachungssystem die Schaffung solcher E-Governmentstrukturen ein weiteres Anliegen des Projektes GONZALES. Die behördlichen Abläufe würden dadurch zunächst im internen Bereich vereinheitlicht, indem nicht nur die jeweils zuständige Behörde ihre in der Vergangenheit liegenden Schritte nachvollziehen könnte; vielmehr bestünde auch für involvierte Behörden eines anderen Bundeslandes (bsp: Gemeindegrenze verläuft auf der Landesgrenze) die Möglichkeit ihre Schritte auf das Bestehende abzustimmen und so verwirrende oder widersprüchliche Regelungen zu vermeiden.

Auf Grund der Themengebiete erfolgte die Zusammensetzung des Konsortiums. Insbesondere wurden neben Vertretern der erwähnten Disziplinen Repräsentanten der Verwaltungsbehörden sowie „Praktiker“ hinzu gebeten, um die bestehenden Schwierigkeiten in der Verordnungs- und Kundmachungspraxis zu eruieren und zu bewerten.

Methodisch ging es dabei zunächst um die Sammlung von Einzelbeispielen, anhand derer auf die Defizite des bestehenden Systems bzw der bestehenden Praxis geschlossen werden konnte. Diese zu vermeiden war Handlungsmaxime bei der Etablierung des neuen Kundmachungssystems. Die rechtlichen Schwächen hinreichend zu berücksichtigen war Aufgabe einer vorhergehenden kritischen Auseinandersetzung mit den bestehenden Normen der StVO und der Durchleuchtung ihrer grundlegenden Systematik. Das neue Kundmachungssystem wurde in einer Zusammenschau der rechtlichen, verkehrstelematischen, wahrnehmungspsychologischen und verkehrstechnischen sowie der praktischen Anliegen erarbeitet. Die grundlegenden Überlegungen fanden im Konsortium statt, wobei dort die maßgeblichen Handlungsrichtlinien festgelegt wurden. Anschließend setzen sich die Vertreter der erwähnten Disziplinen in Workshops zusammen, um ein Gesamtsystem zu schaffen, welches anschließend abermals im Konsortium zur Diskussion ge-

stellt wurde. Die bestehenden Probleme wurden seitens der einzelnen Disziplinen zusätzlich analysiert und wo möglich Änderungsvorschläge unterbreitet. Parallel zu diesen Analysen erfolgte die Ausarbeitung einer möglichen E-Governmentstruktur, die auf zwei Ebenen existieren soll: zum einen soll es den Behörden ermöglicht werden, durch zentrale Verordnungsregister ihr Handeln bzw das der anderen beteiligten Behörden abzugleichen; zum anderen sollen diese Strukturen anschließend für den Bürger geöffnet werden, um insgesamt Transparenz und damit Rechtssicherheit zu fördern.

Nach Abschluss des Projektes kann daher auf Grund der umfassenden Einbindung der Disziplinen Recht, Verkehrstelematik, E-Government, Wahrnehmungspsychologie und Verkehrstechnik eine detaillierte und vielschichtige sowie insbesondere kritische Analyse des Bereichs Geschwindigkeitsbeschränkungen mitsamt der einhergehenden Beschilderungspraxis präsentiert werden.

Die Anliegen der einzelnen Disziplinen konnten dabei soweit wie möglich berücksichtigt werden. So wurden Vorschläge zur Adaption bestimmter Begrifflichkeiten der StVO sowie Änderungsvorschläge für einzelne Paragraphen unterbreitet. Das neue Kundmachungssystem zielt insgesamt auf einen Paradigmenwechsel, besticht aber durch seine Klarheit und Ausrichtung auf die Verständlichkeit (im Sinne einer weitestgehenden Einsicht bei dem einzelnen Verkehrsteilnehmer). Wo eine sinnvolle Einbindung bestimmter Anliegen, sei es aus systematischen Erwägungen, sei es, da es noch eines Forschungsaufwandes für den betreffenden Bereich bedarf, nicht erfolgen konnte, wurde die Schaffung von Richtlinien vorgeschlagen bzw wurden Forschungsprojekte angemahnt. Klar erscheint dabei, dass GONAZLES selbst nur ein Schritt auf einem längeren Weg sein kann. Denn infolge des zum Teil bestehenden Forschungsbedarfs sind insbesondere einige wahrnehmungspsychologische Grundlagen genauer zu betrachten, zudem sind die Anliegen dieser Studie geeignet, auf andere Gebiete der StVO übertragen zu werden. Wird dadurch insgesamt das Verständnis beim Bürger für die bestehenden Verkehrsbeschränkungen erhöht, ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit infolge der erhöhten Akzeptanz und Befolgung ebenfalls in Rechnung zu stellen, woraus sich allein die Sinnhaftigkeit nachfolgender Studien ergibt.

Als die bedeutendsten Ergebnisse lassen sich folgende nach Abschluss des Projektes nennen:

Die verkehrstelematischen Ausführungen zu dem neuen Kundmachungssystem beachten in umfassender Weise die Defizite, die sich aus der bestehenden gesetzlichen Regelungsstruktur sowie aus Fehlentwicklungen in der Rechtsprechung ergeben. Die Kundmachungspraxis wird insgesamt vereinheitlicht, um so ein eindeutiges und verständliches System zu schaffen: es werden klare Regeln aufgestellt, welche Verkehrszeichen bsp mit Anfang und Ende zu beschildern sind, was nach einem Endeschild für eine Geschwindigkeitsbegrenzung gilt, welche konkreten Verkehrszeichen für welche Verordnungsinhalte zu verwenden sind oder auch welche Regeln hinsichtlich des Übergangs zweier unterschiedlicher Verkehrszeichen zu gelten haben (streckenbezogene, fahrtrichtungsbezogene oder fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen). Es ist zu erwarten, dass schon auf Grund dieser Ergebnisse es zu einer Erhöhung der Einheitlichkeit und Sinnhaftigkeit der Verwaltungspraxis bzw der legislatischen Konsistenz kommen wird (rechtlicher Aspekt), da die systematischen Schwächen des Gesetzes aufgedeckt wurden und weitestgehend beseitigt wurden.

Entsprechend gestaltete sich die juristische Analyse. Sie sollte im Spannungsfeld der verkehrstelematischen Anforderungen (Eindeutigkeit) und dem Wesen von rechtlichen Normen (generell-abstrakte Regelungen, denen eine gewisse Ungenauigkeit immanent ist) die gangbaren Wege ausloten und dabei die bestehenden rechtlichen (begrifflichen bzw systematischen) Probleme beseitigen. An jenen Stellen, wo wo keine rechtliche Anpassung im Sinne einer Neukonzeptionierung von Normen oder Inkorporation bestimmter Anliegen in die StVO erfolgen konnte, wurde im Sinne einer weitestgehenden Umsetzbarkeit darauf verwiesen, die verwaltungsrechtliche Praxis möge die jeweiligen Aspekte in einer Richtlinie festhalten und damit das Handeln ihrer Organe koordinieren und vereinheitlichen. Die rechtlichen Ausführungen ergaben sonach ein Defizit in den Voraussetzungen und Rechtsfolgen der Fehlerhaftigkeit der Verordnung und Kundmachung sowie die Auswirkungen dieser Fehlerhaftigkeit auf die jeweils andere Seite. Zudem wurde die flankierend hinzutretende Rechtsprechung kritisch betrachtet und versucht, „Fehlentwicklungen“ zu korrigieren.

Die wahrnehmungspsychologische Analyse betrachtet die Wege der Informationsverarbeitung sowie der einzelnen Komponenten der Wahrnehmung von Verkehrszeichen und formuliert entsprechend Vorschläge zu einer „wahrnehmungspsychologisch sinnvollen“ Ausgestaltung des Kundmachungssystems, deren Ergebnisse soweit wie möglich berücksichtigt wurden. Die gefundenen Ergebnisse reichen dabei von einer Skizzierung der Problematik von aus psychologischer Sicht ungünstigen Kombinationen von Verkehrszeichen bis hin zu der sinnhaften Verwendbarkeit von Wechselverkehrszeichen. Die Darstellung der Wahrnehmungsweise beim Verkehrsteilnehmer liefert bedeutende Einsichten in die Zulässigkeit bestimmter Verkehrszeicheninhalte, die Dauer des Erfassens der Inhalte und damit bsp die zurückgelegte Wegstrecke von dem Verkehrszeichen bis zu der tatsächlichen Reaktion sowie in die zu formulierenden Anforderungen an die Aufstellungsorte und -weise der Verkehrszeichen.

Die entwickelte E-Governmentstruktur wird zu einer Serviceoptimierung aufseiten der Verwaltung führen, da die verwaltungsrechtlichen Abläufe einheitlich und transparenter gestaltet werden. Die technische Ausgestaltung wird dabei ebenso aufgezeigt, wie die strukturelle Ausgestaltung (Aufbau): Letzthin steht ein System auf zwei Ebenen zur Verfügung (Behörde – Behörde und Behörde – Bürger), auf Grund dessen die Abläufe in der Behörde sich transparenter gestalten werden und infolge dessen eine Erhöhung der Rechtssicherheit für den Bürger in Rechnung zu stellen sein wird. Österreich baut damit seine führende Position bezüglich E-Government-Strukturen in der Verwaltung weiter aus. Nicht zu unterschätzen ist darüber hinaus der Nutzen, der sich aus der weitergehenden Verwendung der elektronischen Daten ergeben kann (Nutzbarkeit für die Wirtschaft: Telematik-Applikationen; Routenplanung; Nutzbarkeit für statistische Zwecke). Die Einbindung führt auch zu einem Paradigmenwechsel im Bereich des Kundmachungsrechts der StVO: während bisher die Verordnungen durch Verkehrszeichen kundgemacht werden, würde die Schaffung und Speisung eines Verordnungsregisters diesen Weg dahingehend ablösen, dass jene Kundmachungsform nur neben eine solche tritt, die über das Register erfolgen würde: der Text würde als konstitutive Kundmachung der Verordnung im Register aufscheinen, die „Kundmachung“ durch Straßenverkehrszeichen wäre danach inhaltlich nur mehr deklaratorisch.

Auf Grund der verschiedenen Disziplinen birgt die Studie einen hohen fachlichen und wissenschaftlichen Anspruch in sich. Die gefundenen Ergebnisse sind nicht nur von allgemeinem Interesse, sondern es werden zugleich Handlungsvorschläge für den Gesetzgeber (Gesetzesänderung)

aber auch für andere Institutionen bzw. Forschungseinrichtungen (Richtlinienvorschläge oder entsprechende Anregungen) unterbreitet. Es sind damit Folgeprojekte in Rechnung zu stellen. Es wird sich anhand derer Anzahl das Interesse an der Verwertung der in dieser Studie beinhalteten Ergebnisse zeigen. Es bleibt insgesamt zu erwarten, dass durch das vereinheitlichte und auf Grund der Adaptionen auch stimmigere Kundmachungssystem sowie die Möglichkeit der Einsichtnahme in die zu Grunde liegenden Rechtsakte die Verständlichkeit und damit Akzeptanz bestehender Geschwindigkeitsregelungen insgesamt gesteigert und auf Grund der zu veranschlagenden Befolungsintensität auch die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht wird.

## Executive Summary (english)

The GONZALES Project originally started with previous projects in the fields of traffic telematics and E-Government which involved creating an information platform for traffic-related information that was to be processed for the present situation of the individual road users and make this available to them.

This preliminary work developed into GONZALES's **first pillar** in the field of **traffic telematics** and its areas of application in the field of speed limits. The objective was to provide the car driver with the relevant information on speed limits in concrete situations within the framework of applications relevant for traffic telematics, such as ISA (Intelligent Speed Adaptation).

The subject of **E-Government** is to be regarded as the **second pillar** of the project. In this respect, it was also possible to refer to projects in the past: at the municipal level within the municipal E-Government sector, the city of Klosterneuburg laid the foundation for a road-related eGovernment project by establishing one common digital, GIS-based level for the regulation and announcement of traffic restrictions within the framework of the project it initiated entitled 'Klosterneuburg Land register of traffic signs' ('Verkehrszeichenkataster Klosterneuburg') in cooperation with the municipal constabulary for the region of Vienna Vicinity ('Bezirkshauptmannschaft Wien Umgebung') as well as the province of Lower Austria. This project served as the basis for the prisma solutions company's development of the product SKAT (road mapping and administration tools). This is a software product to support authorities and road operator in issues regarding road management up to drafting regulations.

GONZALES's aim is to unite these two concerns in one project. The topic of speed limits was chosen on the basis of existing experience but also on practical examples. Due to the demands on traffic telematics defined above, clarity and unambiguousness of the present speed limitations were of prime importance; two requirements from the technical point of view, which, in reality, cannot be found as such throughout. For present signposting regarding speed limits is in many cases confusing, contradictory and not sufficiently concrete.

In this respect, a traffic sign is more than a simple 'sign' or piece of sheet metal: from a legal standpoint, it is the announcement of a regulation. By laws and the constitution the authorities are empowered to enforce regulations. In the field of traffic regulations the authorities may order 'permanent or limited traffic restrictions or traffic prohibitions'. These also include speed limitations. However, contrary to other regulations, they are not announced in writing, i.e. made available to the public. In fact, due to road traffic characteristics, the traffic signs are subject to their own form of announcement: that means that the contents of the regulation are announced through the road traffic sign. Accordingly, the **law joined the project as its third pillar** in addition to traffic telematics and E-Government.

In the course of the drafting procedure, it was discovered that the present structure of the Highway Code ('StVO') contains system-intrinsic weaknesses: lacking regulatory authorizations, unclear terminology. In addition, announcement practice (i.e. the posting of traffic signs) is, in part, extremely diverse and inconsistent, which is why some regulations are contradictory or confusing for the road

user. Due to these effects, especially on the road user, the importance of the announcement mode is obvious for the present project. Thus, besides examining the entire Highway Code with respect to speed limits, the establishment of a new and more sensible announcement system was stressed. Moreover, coordination of the demands on traffic telematics (unambiguousness of the regulations applicable in a concrete situation, regarding speed limits) is not possible by applying present methods. Thus, there was need for special action in this area – if only to be able to provide the required (legal) framework for the technical developments in this field. Initially, the creation of the new announcement system did not exclusively mean including the implications of telematics but rather including, in particular, components of perceptive psychology, which safeguard that the citizen's understanding of the existing regulations is enhanced and that the present announcing methods are then critically examined. Correspondingly, such considerations as well as additional items concerning traffic engineering were further dealt with, to complement the legal analysis and create more intelligent new regulations.

In the field of E-Government, there are presently no decisive structures at the regulatory level. However, since all procedures of administration are subject to such unification tendencies and standardizations, the GONZALES Project is also concerned with the creation of such eGovernment structures, in addition to the new announcement system. This way administrative procedures would, at first, be harmonized at the internal level, enabling not only the competent authority to retrace its actions taken in the past; moreover, it would be possible for involved authorities of another province (for instance: municipal boundaries run along the national border) to coordinate its steps with the present situation and thus avoid confusing or contradictory regulations.

The composition of the consortium was based on the given topics. Besides representatives of the disciplines cited, first and foremost spokespeople of the administrative authorities as well as 'practitioners' were invited to join in order to determine and evaluate the existing difficulties in general practice concerning regulations and announcements.

From a methodical point of view, the first phase involved examining a collection of individual examples, from which it was possible to deduct the deficits of the existing system and/or the present practice. The main objective was to avoid them when establishing a new announcement system. Taking the legal disadvantages into consideration to a proper extent was the task of a preliminary critical examination of Highway Code regulations already in place as well as the analysis of its basic systematics. The new announcement system was elaborated while considering an array of demands relating to the fields of law, traffic telematics, perceptive psychology and traffic engineering as well as practical concerns. The fundamental considerations were dealt with by the consortium, where the decisive directives for action were determined. Afterwards, the representatives of the disciplines mentioned gathered in workshops in order to create an overall system which, in the following, was again discussed by the consortium. The existing problems were then further analysed by the individual disciplines and changes suggested wherever possible. Parallel to these analyses a possible E-Government structure was drafted for two levels in the future: on the one hand, the authorities should be able to synchronize their actions and/or that of other authorities involved with the help of central regulatory registers; on the other hand, these structures should then be open to citizens in order to enhance transparency and thus legal security on a wide scale.



Upon conclusion of the project, it is possible to present a detailed and multi-level as well as particularly critical analysis in the field of speed limits including previous signposting practice based on extensive considerations in the disciplines of law, traffic telematics, E-Government, perceptive psychology and traffic engineering.

To a great extent it was possible to take the concerns of the individual disciplines into consideration. Thus, suggestions for adapting certain terminology of the Highway Code as well as for alterations of individual sections were introduced. The new announcement system is aimed at a total change of paradigms, however, is very convincing due to its clarity and orientation towards comprehensibility (in the sense of best possible understanding on the part of the individual road user). Wherever it was not possible to sensibly include certain concerns, either due to systematic considerations or because further researching was still required in the specific area, the creation of guidelines was suggested and/or research projects advised. It seems clear that GONZALES as such is only one step on this extended road. For as a result of the partial need for further research, the bases related to perceptive psychology must be examined in more detail; moreover, the concerns of this study also apply to other fields of the Highway Code. If, by doing so, the individual citizen's overall understanding of the existing traffic limitations is enhanced, this will also lead to an increase in traffic safety as a result of greater acceptance and adherence, which in itself makes any subsequent studies more meaningful. After completion of the project, the following results can be considered to be of greatest importance:

The reports on the new announcement system pertaining to traffic telematics extensively examine the deficits resulting from existing legal regulations as well as undesirable developments in jurisdiction. The announcement practice will be harmonized on the whole to thus create an unambiguous and comprehensible system: clear rules will be established as to which traffic signs are to be used, for instance, for indicating beginning and end, which speed limit applies after an end sign, which concrete traffic signs are to be used for which regulatory contents or, furthermore, which rules are to apply in the case of transition of two differing traffic signs (speed limits relating to road sections, travelling direction or individual lanes). It can be expected that on the basis of these results alone, administrative practice will become more uniform and sensible and/or that legal consistency will be furthered (judicial aspect) because the systematic weaknesses of the law have been disclosed and eliminated as much as possible.

The legal analysis was effected accordingly. It was to fathom within the conflict regarding the requirements pertaining to traffic telematics (unambiguousness) and the nature of legal standards (generally abstract regulations with certain intrinsic inaccuracies) viable solutions and, in the process, eliminate the existing legal (terminological and/or systematic) problems. In the areas where no legal adaptation could take place in the sense of a new concept of standards or the incorporation of certain concerns into the Highway Code, it was pointed out that, for effecting realization to the greatest extent possible, common practice in terms of administrative law should lay down the relevant aspects in a guideline and thus coordinate and harmonize the actions of its organs. The legal reports thus revealed a deficit in the preconditions and legal consequences of errors regarding regulations and announcement as well as the effects of these errors on the other relevant party. In addition, the accompanying jurisdiction was critically reviewed and corrections of undesirable development sought.

The analysis pertaining to perceptive psychology examines the possibilities of information processing as well as the individual components of perceiving traffic signs and correspondingly formulates suggestions for an announcement system draft 'sound in terms of perceptive psychology', the results of which were taken into consideration as far as possible. These results achieved range from a rough outlining of the problems involving, in the psychological sense, unfavourable combinations of traffic signs to the intelligent use of variable message signs. The description of the perception process of the road user offers important insights into the acceptance of certain traffic sign contents, the time until grasping the contents and thus, for instance, the distance travelled from the traffic sign up to the actual reaction as well as insights in the demands yet to be formulated on the posting place and mode of the traffic signs.

The E-Government structure developed will lead to service optimization on the part of administration since the processes in administrative law will be uniform and more transparent. The technical elaborations will be presented together with the structural system (set-up): latterly, a system at two levels is available (authority – authority to authority – citizen), on the basis of which procedures of authorities will be more transparent and, as a consequence, legal safety for citizens will increase. Thus, Austria strengthens its leading position in terms of E-Government structures in administration. Furthermore, the profit possibly resulting from the continued use of electronic data is not to be underestimated (utilization for economy: telematics applications; route planning; utilization for statistic purposes). Integration also leads to a change of paradigmas within announcement laws in the Highway Code: while regulations have been announced by traffic signs up to now, the creation and feeding of a regulatory register would replace this procedure to the extent that this announcement form would merely coexist with one effected via the register: the text would appear as constitutive announcement of the regulation in the register, the 'announcement' by a traffic sign would then only be declaratory in terms of contents.

Due to the various disciplines concerned the study is of high technical and scientific significance. The results achieved are not only of general interest but, in addition, possible action to be taken is suggested to legislature (law amendments) as well as to other institutions and/or research bodies (suggested guidelines or relevant suggestions). Thus, subsequent projects are to follow. The number of future projects will be indication of the interest in the processing of the results contained in this study. In general, it is to be expected that with the announcement system, now simplified and more coherent due to adaptations, as well as the possibility of viewing the underlying legal file, the understanding and therefore acceptance of existing speed limit regulations will be overall increased, and because of anticipated close adherence traffic safety will, as a whole, be boosted, too.

## 1 Einleitung

### 1.1 Allgemeine Einführung in die Thematik

#### 1.1.1 Projektgeschichte darstellen

Seinen eigentlichen Ursprung findet das Projekt GONZALES in weiterführenden Überlegungen zu dem Projekt RONCALLI.<sup>1</sup> Ziel von RONCALLI ist die Schaffung einer Informationsplattform für verkehrsrelevante Informationen. Diese Informationen unterschiedlichster Herkunft werden speziell für die aktuelle Situation der einzelnen Verkehrsteilnehmer aufbereitet und diesen zugänglich gemacht. Einen besonderen Stellenwert haben dabei die Aspekte Verkehrssicherheit, Kundentreue und Verlässlichkeit der Informationen.

Die Umsetzung des Projekts RONCALLI ist in die zwei Teilprojekte RONCALLI und RONCALL\_I2 gegliedert, die ihrerseits der Programmstruktur des BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) im Sinne von ARTIST (Austrian Radionavigation Technology and Integrated Satnav services and products Testbed) und I2 (Intelligente Infrastruktur) entsprechen.

Aus den weiterführenden Überlegungen zu dem Projekt RONCALLI kristallisierte sich als **erster Pfeiler des Projekts** Gonzales der Bereich der **Verkehrstelematik** und deren Anwendungsmöglichkeiten für den Bereich Geschwindigkeitsbegrenzungen heraus. Als Ziel wurde festgelegt, dem Autolenker im Rahmen verkehrstelematischer Anwendungen wie bsp ISA,<sup>2</sup> die in der jeweils konkreten Situation relevanten Geschwindigkeitsinformationen zur Verfügung zu stellen.

Dabei wurde deutlich, dass Klarheit und Eindeutigkeit der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen Bedingungen für die Erreichung dieses Ziels sind, indes in der Realität nicht immer erfüllt werden: vielmehr ist die bestehende Beschilderung in puncto Geschwindigkeitsbegrenzungen in vielen Fällen verwirrend, widersprüchlich und nicht konkret genug.

Das Thema **E-Government** ist als **zweiter Pfeiler des Projekts** zu sehen. Die Stadtgemeinde Klosterneuburg legte im Jahr 2000 auf dem Sektor des kommunalen E-Governments den Grundstein für ein straßenbezogenes E-Governmentprojekt, indem sie in Kooperation mit der Bezirkshauptmannschaft Wien Umgebung sowie dem Land Niederösterreich im Rahmen des von ihr initiierten Projekts „Verkehrszeichenkataster Klosterneuburg“ die Verordnung und Kundmachung von Verkehrsbeschränkungen auf eine gemeinsame digitale und GIS-basierte Ebene brachte.<sup>3</sup> Aus diesem Projekt heraus wurde von der Firma PRISMA solutions das Produkt SKAT (Straßen-Kartographie- und Administrations-Tools) entwickelt. Es handelt sich um ein Software-Produkt, das

---

<sup>1</sup> <http://www.roncalli-telematics.com/>

<sup>2</sup> Zu den Begrifflichkeiten su.

<sup>3</sup> S zB [http://www.prisma-solutions.at/referenzen/klb\\_vkz.htm](http://www.prisma-solutions.at/referenzen/klb_vkz.htm).

Behörden und Straßenerhalter vom Straßenmanagement bis zur Erstellung von Verordnungen unterstützt.

Im Rahmen von Gonzales war das E-Government-Moment insofern von Bedeutung, als sich das Projekt zum Ziel setzte, das Verwaltungshandeln in Zusammenhang mit der Verordnung und Kundmachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen mittels entsprechender E-Government-Strukturen zu standardisieren.

Da Verkehrszeichen rechtlich als Kundmachung von Verordnungen zu werten sind, kam das **Recht als dritter Pfeiler des Projekts** zu Verkehrstelematik und E-Government hinzu. Es ging dabei darum, das Verordnungs- und Kundmachungssystem der StOV zu analysieren und einer bewertenden Betrachtung zuzuführen.

Um insofern einen Überblick über die in der Praxis bestehenden Mängel zu erhalten und in deren Kenntnis eine Bewertung der bestehenden Regelungen durchführen zu können, wurden Vertreter der Praxis, ie Vertreter von Verwaltungsbehörden des Bundes und der Länder in das Konsortium aufgenommen, um dort von ihren Erfahrungen zu berichten. <sup>4</sup>

### 1.1.2 Disziplinen darstellen

Aus obigen Ausführungen ergibt sich, dass die Hauptanliegen des Projekts in den Bereichen Verkehrstelematik, E-Government und Recht zu finden sind.

Das Projekt hat seinen Ursprung im Bereich der Verkehrstelematik. Die beschleunigten Forschungen und die gesteigerte Nachfrage auf diesem Gebiet lassen nicht nur die schnelle Entwicklung von Produkten erwarten, sondern unterstreichen auch das Gewicht der Forderungen jener Disziplin: Zu einer sinnvollen Implementierung bedarf es klarer Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die Konformität der rechtlichen Vorgaben mit diesen Entwicklungen wird auf Grund des gegebenen Potentials der Technologie zukünftig eine bedeutende Rolle in der öffentlichen und in der Fachdiskussion einnehmen.

Im Bereich E-Government verbinden sich die Forderung an die Verwaltung und der Anspruch der Verwaltung an sich selbst, Verfahrensabläufe zu optimieren, sie transparenter zu gestalten und auf den Bürger zuzugehen. Auf Grund der elektronischen Erfassung und Pflege der Verordnungs-/Verkehrszeichendaten werden Kundmachungsmängel schneller offenbar; Fehler können besser erkannt werden, da auf Grund gleicher Standards eine erhöhte Vergleichbarkeit und dadurch Fehler-Auffälligkeit besteht. Hinzu kommt, dass bei zukünftigen Verordnungserstellungen weniger Fehler unterlaufen dürften, da auch das E-Government eindeutige Einstellungen erfordert. Eine enge Vernetzung mit der Telematik ergibt sich dadurch, dass Telematik und E-Government die technischen Anliegen der Studie in sich aufzunehmen und zu kombinieren wissen: die mittels E-Government verwalteten Daten können für Verkehrstelematikapplikationen nutzbar gemacht werden, da sie im Rahmen des E-Governments standardisiert erfasst und eingestellt werden. In-

---

<sup>4</sup> Näher s unten die Ausführungen zur Zusammensetzung des Konsortiums.

sofern ist zu erwarten, dass hinfert mit der Entwicklung von verkehrstelematischen Anwendungen befasste Unternehmen ein Interesse daran haben dürften, auf diese Daten zugreifen zu können. Ihnen jenen Zugriff zu gestatten hieße auch, wirtschaftliche, aber auch Forschungsaktivität zu erhöhen.

Das Recht ist der dritte Aspekt dieser Studie, ist es doch der Gesetzgeber, der darüber zu entscheiden hat, ob und inwieweit den verkehrstelematischen und E-Government-Anliegen Rechnung zu tragen ist. Die rechtliche Dimension des Projekts umfasst es einerseits, den rechtlichen status quo im Bereich Geschwindigkeitsbeschränkungen darzustellen, andererseits die Projektergebnisse auf ihre „Rechtstauglichkeit“ hin zu analysieren.

Als wichtiges weiteres Thema der Studie ist die Wahrnehmungspsychologie zu nennen. Rechtliche Normen sind nur dann sinnvoll und werden nur dann akzeptiert, wenn sie verständlich und nachvollziehbar sind. Die Wahrnehmung bzw. Wahrnehmbarkeit der durch Straßenverkehrszeichen kundgemachten Ge- bzw. Verbote ist daher ein äußerst bedeutendes Moment in der rechtlichen Betrachtung.

Miteinzubeziehen war weiters der Themenbereich der Fahrausbildung. Nur wenn Normen klar vermittelbar sind, kann ihre Befolgung eingefordert werden; dies gilt in besonderem Maße für schwer verständliche Normen. Die Fahrausbildung hat mithin nicht nur eine im Hinblick auf das Recht sinnstiftende, fragende Funktion („Warum?“), sie ist vielmehr auch in der Kommunikation der Normeninhalt Spiegel der Rechtsanwendung und –vermittlung und kann insofern wichtige Impulse für die Konzeption rechtlicher Vorschriften geben. Sie bindet, losgelöst von einem etwaig abstrakt akademischen Diskurs, die Anliegen der Praxis sowie die Verständnisschwierigkeiten der Bevölkerung gleichsam mit ein.

### **1.1.3 Begrifflichkeiten abklären**

Bevor die thematische Vertiefung der Materie erfolgt, wird nun hinsichtlich einiger Begriffe eine Klarstellung vorgenommen:

#### **1.1.3.1 E-Government**

Beim e Government handelt es sich um den Versuch, gesetzliche Vorschriften in einem auch in elektronischer Form klar abbildbaren Regelwerk zu formulieren. Dieser Prozess ist als die Öffnung der öffentlichen Verwaltung zum Bürger hin zu sehen. Die Ergebnisse behördlicher Prozesse (die Aufstellung eines Verkehrszeichens) werden dem Bürger im Rahmen digitaler Services transparent und in nutzbringender Form näher gebracht.

#### **1.1.3.2 ISA**

Unter ISA (Intelligent Speed Adaption) ist ein Fahrerassistenzsystem zu verstehen, das dem Fahrzeuglenker das jeweils gültige Geschwindigkeitslimit im Fahrzeug auf einem Display anzeigt. Im

Falle des Überschreitens der gerade erlaubten Höchstgeschwindigkeit wird der Lenker durch entsprechende Warnsignale auf diesen Umstand aufmerksam gemacht.<sup>5</sup> Erste Versuche und Pilotprojekte zu diesem System wurden in Schweden, Holland sowie Grossbritannien durchgeführt. Die Warnung bei Überschreitung des Geschwindigkeitslimits kann über Ton- oder Lichtsignal im Fahrzeug gegeben werden oder als erhöhter Widerstand über das Gaspedal. Es handelt sich um ein freiwilliges Fahrer-Assistenzsystem und nicht um einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Falls in Ausnahmefällen über das Tempolimit hinaus beschleunigt werden muss, ist dies jederzeit möglich. Es erfolgt keine zentrale Datenerfassung, außer falls aktuelle Straßenkarten regelmäßig von einem zentralen Server geladen werden (zB über GPRS oder leistungsfähigere Übertragungssysteme). In diesen Fällen besteht grds eine Ortungsmöglichkeit des Fahrzeuges. Ferner ist auch die theoretische Möglichkeit gegeben, in einigen Fahrzeugen bereits vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzer mit ISA zu koppeln. Normungsbestrebungen entsprechender – derzeit vom Fahrer einstellbarer – Geschwindigkeitsbegrenzer bestehen momentan auf Ebene von UNECE.<sup>6</sup>

Aus den bestehenden Resultaten lässt sich nicht nur Sicherheitsgewinn schließen, sondern es konnte auch eine überraschend hohe Zustimmung der Testfahrer festgestellt werden. Letztlich bietet ISA eine kostengünstige Ergänzung zu den klassischen Methoden der Straßenraumgestaltung.

### 1.1.3.3 Verkehrstelematik

Nähert man sich dem Regelungsgegenstand systematisierend, generalisierend und abstrahierend, ist es logisch, im nächsten Schritt die Frage nach einer alle Einzelbegriffe vereinenden Definition von Telematik zu stellen. Dabei gilt es, trotz der verschiedenen Anwendungen und möglichen Wirkungsbereiche von Telematik, die Gemeinsamkeiten hervorzuheben und in einer Kernaussage zu bündeln. So kann man ausgehend von dem viel beschriebenen Kunstwort mit den Bestandteilen „Telekommunikation“ und „Informatik“ verschiedene Definitionsversuche ausmachen, wie jene, unter Telematik sei „die fern- und weiträumig wirkende Nutzbarmachung von Technologien der Telekommunikation, der Automatisierungstechnik und der Informatik für das Verkehrswesen zu verstehen“. Andere formulieren, Telematik sei „die Gesamtheit der Maßnahmen, die mit Hilfe der Übermittlung und Zusammenführung von Informationen und anderen Daten zu einer Verbesserung der Sicherheit des Ablaufs und der Umweltverträglichkeit des Verkehrs, insbesondere des Straßenverkehrs, beitragen sollen. Wiederum andere formulieren, der Begriff Telematik bedeute nichts anderes als „die Erfassung, Übermittlung und Auswertung von verkehrsbezogenen Informationen oder aber unter den Begriff Verkehrstelematik könnten alle Verkehrsleit- und Verkehrsbeeinflussungssysteme sowie Vernetzungstechniken subsumiert werden. Eine weitere Definitionsmöglichkeit ist es unter dem Oberbegriff „Telematik“ zumeist ihrer Natur nach sehr verschiedene technische Anwendungen oder Systeme zusammenzufassen: umspannt wird der Bereich von

---

<sup>5</sup> Zu ISA vgl ua [http://www.sicherleben.at/live/kuss/kuss\\_kfv/show.php3?id=155&nodeid=96](http://www.sicherleben.at/live/kuss/kuss_kfv/show.php3?id=155&nodeid=96);  
<http://www.roadsupervisors.net/aen.trials.htm>; [http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2001/auto+sicherheit/s\\_13.html](http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2001/auto+sicherheit/s_13.html);  
[http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2000/auto+sicherheit/s\\_3.html](http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2000/auto+sicherheit/s_3.html). Zur rechtlichen Abhandlung aber auch technischen Funktionsweise des Systems vgl auch die Studie REGINA des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Rahmen der i2-Ausschreibung, anzufordern als pdf-Datei beim Kuratorium für Verkehrssicherheit.

<sup>6</sup> Vgl zB <http://www.unece.org/env/lrtap/>.

einer Straßenbenutzungsgebühr (Maut) über die Zuflusssteuerung auf Autobahnen und Navigationssysteme bis hin zu dynamischen Warnungen und Unfalldatenschreibern. Schon aus dieser Diversität möglicher Anwendungsbereiche folgt die Bedeutung der Telematik für den Verkehr; es gibt kaum einen Bereich, der nicht denkmöglich einer Implementierung telematischer Systeme zugänglich wäre. Auch kann unter Telematik die fern- und weiträumig wirkende Nutzbarmachung von Technologien der Telekommunikation, der Automatisierungstechnik und der Informatik für das Verkehrswesen verstanden werden.

Durch eine intensive Auseinandersetzung mit dem Problemfeld „Geschwindigkeit“ im Bereich des Verordnungs- und Kundmachungswesens der StVO werden verkehrstelematische Anwendungen und Maßnahmen im Bereich des E-Government auf eine rechtlich gefestigte Grundlage gestellt.

## **1.2 Motive und Zielsetzungen**

Die vorliegende wissenschaftliche Begleitmaßnahme sucht verschiedene Ziele zu erreichen, die sich in ihren Stoßrichtungen jeweils einer der Hauptdisziplinen zuordnen lassen:

### **1.2.1 Verkehrstelematik: Eindeutige Regelungen zur optimalen Implementierung verkehrstelematischer Applikationen**

Vonseiten der Verkehrstelematik wird als Zielvorgabe die Eindeutigkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen gesehen. Nur wenn für jeden Verkehrsteilnehmer an jeder Stelle im Straßennetz zu jeder Zeit und in jeder Situation klar ist, welche konkrete Geschwindigkeitsbegrenzung gilt, kann diese Information technisch einwandfrei verwendet werden. Aus technischer Sicht sind daher Ungenauigkeiten oder Beurteilungsspielräume unbedingt zu vermeiden. Es geht der Verkehrstelematik, von ihrer technischen Seite aus betrachtet, um die sinnvolle Kategorisierung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und damit deren Vorhersehbarkeit.

### **1.2.2 Verkehrstelematik: Schaffung eines sinnvollen Kundmachungssystems**

Weiters geht es auf der Ebene der Verkehrstelematik darum, ein Kundmachungssystem zu schaffen, das den formulierten Anforderungen genügt. Das bestehende Kundmachungssystem, so die übereinstimmende Angabe aller Praktiker aber auch Juristen, entspricht diesen Konditionen nicht; vielmehr finden sich in der Praxis häufig verwirrende, widersprüchliche oder gar ungültige Geschwindigkeitsbeschränkungen. Ein neues Kundmachungssystem soll dazu dienen, diese zu beseitigen.

### 1.2.3 Recht: Beseitigung bestehender Defizite, Vervollständigung des Regelwerkes, rechtliche Untermauerung bzw Umsetzung des etablierten Kundmachungssystems, ie Neufassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen

Das Recht ist im vorliegenden Zusammenhang exponiertes Ordnungsmoment. Es ist zum einen Voraussetzung und zum anderen Grenze einer Ausweitung oder Etablierung telematischer Applikationen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Erste Aufgabe einer rechtlichen Analyse ist die Eruiierung der (Anwendungs-)Defizite des bestehenden Rechts. Die Auslotung der Defizite erfolgte dabei auf Grund einer Zusammenführung technischer, psychologischer und juristischer Betrachtungsparameter sowie der Auseinandersetzung mit Fallkonstellationen aus der Praxis. Ziel ist somit zunächst die **Vervollständigung des Regelwerks** zur **Beseitigung von Altlasten**, um die rechtlich einwandfreie Implementierung von Technologien wie ISA zu erleichtern bzw weitestgehend rechtlich fundiert zu ermöglichen. Zur Erhellung jener Aspekte haben auch Stellungnahmen von Fahrausbildern über die Vermittelbarkeit des legislatischen Zieles in der Ausbildung Eingang in die Studie gefunden. Zu beurteilen sind dabei die Rechtmäßigkeit und die Sinnhaftigkeit der existenten gesetzlichen Grundlagen.

Dem Recht kommt als Gestaltungsfaktor auch dahingehend Bedeutung zu, dass es gilt, die Grenzen eines anhand praktischer, verkehrspsychologischer, telematischer und elektronischer<sup>7</sup> Parameter etablierten neuen Kundmachungssystems aufzuzeigen sowie sich um eine Implementierung entsprechend den rechtlichen Erfordernissen zu bemühen. Ziel ist daher zunächst die **weitestgehende Beseitigung von Diskrepanzen zwischen Technik und Recht** sowie die Erarbeitung von Regelungsmöglichkeiten im Sinne einer **Neufassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen**. Neben Aspekten der technischen Umsetzbarkeit steht auch der dadurch entstehende Sicherheitsgewinn im Vordergrund. Indem das Recht die Grenzen des Möglichen aufzeigt, legt es den Gestaltungsspielraum der anderen Disziplinen fest, der nicht auf Grund bloß formaler oder materieller Erwägungen eingeschränkt wird (Kompetenzen, Grundrechte, rechtsstaatliche Prinzipien). Vielmehr ergeben sich auch Grenzen aus legislatischen Erwägungen heraus: So erscheint es nicht nur unzweckmäßig, sondern widerspricht auch schon der Natur des Gesetzes selbst, eine zu detaillierte Regelung zu schaffen, denn im Gegensatz zu den technischen Erfordernissen muss dem Gesetz eine gewisse Ungenauigkeit immanent sein (Typisierung; generell-abstrakte Regelung).

Eine Änderung des geltenden Rechts liegt immer in der Hand des Gesetzgebers. Die Studie sollte einerseits mögliche Wege aus der bestehenden Rechtsunsicherheit aufzeigen, und andererseits die Einführung von technischen Lösungen, die ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben, ermöglichen. Letztlich geht es auch darum, durch Rechtssicherheit wirtschaftliches Engagement und Innovationen zu fördern.

---

<sup>7</sup> Zum Bereich E-Government s u.  
32/190



#### 1.2.4 E-Government: Serviceoptimierung, Effizienzsteigerung und Förderung wirtschaftlicher Aktivität

Die Anliegen des E-Government sind weniger für bestimmte Problemkonstellationen konzipierte Lösungsstrategien, sondern siedeln sich vielmehr auf der Ebene der Umsetzung von Lösungsstrategien an: die Verwaltung von (geschwindigkeitsbezogenen) Verkehrszeichen durch ein automationsunterstütztes System, das mit offenzulegenden Standards operiert und eine „digitalisierte Verwaltung“ ermöglicht. Durch **Vereinheitlichung der (Erstellungs-)Oberfläche von Verordnungen** für Verkehrszeichen sollen ein **einheitliches Profil sowie formale und inhaltliche Kohärenz des Verwaltungshandelns**, ergo der Verordnungserstellung geschaffen werden. Insoweit gilt es zunächst, die innerbehördlichen Handlungen und Abläufe zu koordinieren und zu vereinheitlichen. Es soll dabei ein System konstruiert werden, mittels dessen die jeweils beteiligten Behörden ihr Rechtssetzungsvorhaben aufeinander abstimmen können, aber auch etwaig unbeteiligte Behörden (angrenzende Bundesländer oder Bezirke) ihre Verordnungserlassung an das System anpassen bzw dieses zumindest in ihre Vorhaben einfließen lassen können. Auf dieser Ebene dient das System zunächst zur **Erhöhung bzw Herstellung von Transparenz in den verwaltungstechnischen/-rechtlichen Abläufen und Erfassung des status quo**.

Um einen solchen Zustand zu erreichen, erscheint es angebracht, **ein Register der existenten Verordnungen und der bestehenden Verkehrszeichen** aufzustellen – zu dessen Etablierung ist freilich der momentane Bestand zu erheben und in das Register einzustellen.

Auf der zweiten Ebene gilt es den behördeninternen Bereich zu verlassen und die Bürger von den erdachten Neuerungen profitieren zu lassen. Dies kann ua dadurch geschehen, dass ihnen Einsicht in die Register gewährt würde (entweder nur in das Verkehrszeichen- oder das Verordnungsregister oder in beide). Dies hätte unterschiedliche Auswirkungen: Zum einen würde dadurch **für den Bürger eine immense Servicesteigerung und Serviceoptimierung** erfolgen, da er sich jederzeit Überblick über den rechtlichen status quo in puncto Geschwindigkeitsbeschränkungen verschaffen könnte („Das Amt kommt zum Bürger“). Er wäre damit in der Lage, sein Verhalten (bsp bei vorhergehender Routenplanung) auf die zu erwartenden Situationen einzustellen und im Fall von repressiven Sanktionen für eine Übertretung, deren Gründe aktuell nachzuvollziehen. Zum anderen aber würde aufseiten der Verwaltung die Transparenz der Verordnungserstellung sowie Effizienz des Verwaltungshandelns erheblich gesteigert, da sich die Verwaltung einem erheblichen Rechtmäßigkeits- und Sinnhaftigkeitsdruck ausgesetzt sähe, wenn der Bürger in die bestehende Praxis bzw deren Resultate Einblick gewänne. Hierdurch würde wiederum nicht nur Verfassungsprinzipien entsprochen (vgl zB Art 126b Abs. 5, 127 Abs 1, 127a Abs 1, 127b Abs 3 B-VG),<sup>8</sup> sondern zudem den Rechtsschutzinteressen des Bürgers Genüge getan. Es ist Ziel dieser Umsetzungsstrategie, **für den Bürger eine Optimierung der Serviceleistungen der Verwaltung zu schaffen und zudem die Verwaltungsabläufe auf ihre Rechtmäßigkeit und Sinnhaftigkeit hin zu überprüfen**, um so **für Verwaltung und Bürger den größtmöglichen Nutzen zu erzielen**. Indem dem Bürger die Sinnhaftigkeit der bestehenden Regelungen vor Augen geführt wird bzw er

---

<sup>8</sup> vgl auch *Lachmayer*, Effizienz als Verfassungsprinzip, in: Bungenberg ua (Hrsg), Assistententagung Öffentliches Recht. Recht und Ökonomik (2004) 135.

sich von dieser selbst überzeugen kann, wird die **Akzeptanz bestehender Geschwindigkeitsbeschränkungen gefördert**.

Weiters ist zu betonen, dass die Wirtschaft auf die in dem beschriebenen Verfahren gewonnenen Daten für die Entwicklung oder Implementierung anderer telematischer Applikationen zurückgreifen könnte, was Anreize für entsprechende Aktivitäten bzw Innovationen schafft (**Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung**). Im Hinblick auf die Ziele des Rechts in puncto E-Government sei an dieser Stelle noch ergänzt, dass zur Umsetzung der beschriebenen Ziele einerseits **die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen** geschaffen werden müssen. Zusätzlich kommt, wie weiter oben bereits ausgeführt, der rechtlichen Analyse die Aufgabe zu, die einer E-Government-Lösung durch das Recht gesetzten Grenzen (verfassungs- oder verwaltungsrechtlicher Natur) aufzuzeigen.

### **1.2.5 Übergeordnete(s) Ziel(e): Vereinbarkeit der Einzelzielvorgaben sowie Nutzung der Vorzüge interdisziplinären Vorgehens**

Neben den soeben formulierten Einzelzielvorgaben ist auf einer Meta-Ebene darauf zu achten, dass die unterschiedlichen Ziele der Einzeldisziplinen miteinander in Einklang gebracht werden. Mittel und Wege zur Erreichung dieses Zieles werden im Folgenden darzustellen sein.

Ein weiteres Ziel ist die Nutzung der Erkenntnisse anderer Disziplinen. Wichtig für die Etablierung eines Kundmachungssystems ist in diesem Zusammenhang die Berücksichtigung der wahrnehmungspsychologischen Erkenntnisse und der Erfahrungen aus dem Bereich der Fahrausbildung. Die Erfordernisse der verwandten Disziplinen werden untersucht und so weit wie möglich bei der Umsetzung einer E-Government miteinbezogen.

## **1.3 Methodik**

### **1.3.1 Auswahl der in Frage kommenden Disziplinen**

Wie oben erörtert liegen der vorliegenden Studie zwei vorangegangene Projekte („RONCALLI“ und „Verkehrszeichenkataster Klosterneuburg“) zugrunde. Dabei handelt es sich um zwei von drei thematischen Grundpfeilern von GONZALES: nämlich Verkehrstelematik und E-Government. Dritter Grundpfeiler ist das Recht als übergeordnetes Ordnungs- und Gestaltungsmoment (insbesondere das Verwaltungs- und das Verfassungsrecht).

Zusätzlich waren - wie weiter oben ausgeführt - die Themenbereiche Wahrnehmungspsychologie und Fahrausbildung relevant. Wechselseitige Bezüge allein im Hinblick auf das Recht hat bsp die Wahrnehmungspsychologie, da rechtliche Normen nur insoweit sinnvoll sind und ihre Akzeptanz nur in dem Umfang gewährleistet werden kann, als sie nachvollziehbar sind. Dazu bedarf es einerseits der Sinnhaftigkeit der Normen, aber auch deren größter Verständlichkeit. Entsprechend ist die Wahrnehmung der durch Straßenverkehrszeichen kundgemachten Ge- bzw Verbote ein äußerst bedeutendes Moment in der rechtlichen Betrachtung.

Eine nicht minder zu schätzende Bedeutung auf Grund ihrer thematisch-systematischen Ergänzung zur Wahrnehmungspsychologie nimmt der Themenbereich der Fahrausbildung ein. Nur, wenn verständliche Normen sinnvoll und klar vermittelt werden können, kann ihre Befolgung eingefordert werden; das gilt in besonderem Maße für schwer verständliche Normen. Die Fahrausbildung hat mithin nicht nur eine im Hinblick auf das Recht sinnstiftende, fragende Funktion („Warum?“), sie ist vielmehr auch in der Kommunikation der Normeninhalte Spiegel der Rechtsanwendung und –vermittlung und kann insofern wichtige Impulse für die Konzeption rechtlicher Vorschriften geben. Sie bindet, losgelöst von einem etwaig abstrakt akademischen Diskurs die Anliegen der Praxis sowie die Verständnisschwierigkeiten der Bevölkerung gleichsam mit ein.

Weiters erfolgte eine Einbindung der Praxis – zu dieser sind Vertreter der Fahrausbildung zu zählen; insbesondere aber Vertreter der verschiedenen Verwaltungseinrichtungen von Bund und Ländern. Bei der Einbindung der Anliegen der Verwaltungseinrichtungen, wurden besondere Einzelfallkonstellationen ausfindig gemacht und in der Entwicklung des neuen Kundmachungskonzeptes berücksichtigt.

Nach Auswahl der in Frage kommenden Fachdisziplinen galt es die Anliegen dieser verschiedenen Fachdisziplinen in dem zu etablierenden Kundmachungssystem zu berücksichtigen. Kernanforderung war somit die interdisziplinäre Befassung von Experten mit dem Problemfeld, dessen wissenschaftliche Beurteilung und die Konzeption von Verbesserungsvorschlägen.

### **1.3.2 Das methodische Vorgehen in den Arbeitsgruppen**

In ersten Treffen des Konsortiums erfolgte eine Aufstellung der aus den Erfahrungen der Praxis bekannten schwierigen Einzelfälle. So wurde ein Überblick über das zu bearbeitende Themengebiet gewonnen. Die Erfassung der vielen unterschiedlich gelagerten Einzelfälle sollte – so kristallisierte sich im Verlaufe der Besprechungen heraus – durch ein möglichst hohes Abstraktionsniveau des neuen Kundmachungssystems erreicht werden; in weiterer Folge sollten die problematischen Fälle an diesem System zu messen sein.

In rechtlicher Hinsicht war zwischen der Verordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung und deren Kundmachung durch Verkehrszeichen zu unterscheiden. Die meisten Probleme – insbesondere auf Grund divergierender Behördenpraxis – sahen die Konsortiumsmitglieder auf Ebene der Kundmachung (Aufstellung der Verkehrszeichen). Die bestehende Praxis durch ein neues System zu ordnen und zu vereinheitlichen sowie die Nachvollziehbarkeit dieses Systems zu verbessern wurde in Folge als wichtigstes Ziel angesehen.

Nach Erfassung der problematischen Einzelfälle begann die juristische Begutachtung. Zu erörternde Frage war, ob und inwieweit die StVO hinsichtlich jener Fälle lückenhaft ist und inwieweit sie adäquate Lösungen bereit hält (Erhebung des rechtlichen status quo).

Die Erarbeitung eines neuen Kundmachungssystems erfolgte in Workshops, deren Beteiligte sich nach ausführlicher Erörterung unterschiedlicher Aspekte auf ein gemeinsames Konzept festlegten. In weiteren Workshop-Treffen erfolgte eine Tauglichkeitsprüfung. Zu beachten war, inwiefern das neue System in der Lage ist, die bestehenden Einzelfallschwierigkeiten zu überwinden. Aus juris-

tischer Sicht wurde das neue System dahingehend überprüft, ob es mit dem derzeitigen Rechtsbestand harmoniert bzw unter welchen Voraussetzungen es umsetzbar ist (Erarbeitung von Lösungsvorschlägen).

Bei der Erarbeitung der Lösungsvorschläge wurden die Themengebiete der Wahrnehmungspsychologie sowie der Fahrausbildung miteinbezogen (hierzu schon o). Die neuen Lösungen sollen sich an den Vorgaben jener Disziplinen messen lassen. Die gesamte Arbeit bezieht den Blickwinkel des Verkehrsteilnehmers mit ein. Das führt dazu, dass die gewonnenen Ergebnisse leicht verständlich und realisierbar sind (Anwendbarkeit im Bereich der Ausbildung und im Hinblick auf psychologische Aspekte, zB Wahrnehmbarkeit).

Die Anliegen des E-Governments wurden bei diesem Vorgehen immer miteinbezogen: Schon im Rahmen der ersten Treffen wurde ein mögliches E-Government-System vorgestellt und diskutiert. Die wichtig erscheinenden Aspekte wurden bei der Arbeit in den Workshops bedacht und in das neue Kundmachungssystem hineingenommen. Seine eigentliche Bedeutung erlangte E-Government in der Umsetzung des neuen Kundmachungssystems. Die genaue Ausarbeitung erfolgte parallel zu den Workshop-Arbeiten und wurde nach Präsentation des neuen Kundmachungssystems vervollständigt.

### **1.3.3 Der Umgang mit den Ergebnissen**

Die aus den einzelnen Disziplinen gewonnenen Erkenntnisse sollen gemeinsam für das Kundmachungssystem verwendbar gemacht werden. Darum wurden die zur Etablierung des neuen Kundmachungssystems notwendigen juristischen Schritte ausgearbeitet. Soweit indes bestimmte (Teil-)Aspekte einer gesetzlichen Verankerung nicht zugänglich sind oder aber bestimmte empirische Erkenntnisse noch nicht vorliegen, erfolgt entweder die Etablierung oder aber Empfehlung, dahingehende Richtlinien aufzustellen bzw die notwendigen Forschungsinitiativen zu ergreifen.

### **1.3.4 Die Struktur des Endberichtes**

Die Gliederung dieser Studie versucht die unterschiedlichen Prüfungsschritte in ihrer Entwicklung und Bedeutung nachzuzeichnen.

Die Grobgliederung unterteilt sich in Problemstellung, Problemlösung, Projektergebnisse und deren Umsetzung. Sie zeigt das methodisch-systematische Vorgehen. Im Teilbereich Problemstellung werden die konkreten Probleme der Bereiche Verkehrstelematik, E-Government und Recht dargestellt, wodurch der Aktionsradius der Studie erkennbar wird. In den Teilbereichen Problemlösung und Projektergebnisse geht es darum, die Rahmenbedingungen, innerhalb derer die Lösungsvorschläge erarbeitbar sind, festzulegen; relevant sind dabei die Bereiche Verkehrstelematik, Wahrnehmungspsychologie, Fahrausbildung und E-Government. Die konkreten Lösungen für die oben beschriebenen Probleme sind anschließend herzuleiten, darzustellen und zu begründen. Es geht dabei primär um das neue Kundmachungssystem, es sind aber auch Teilbereiche des Verordnungsrechts betroffen. Nach Vorstellung des neuen Kundmachungssystems ist dieses auf seine juristische Umsetzbarkeit hin zu prüfen. Es sind aber auch die einschlägigen E-Government-

Themen zu behandeln. Der Hauptteil der E-Government-Ausführungen betrifft die Umsetzung der Projektergebnisse; auch in dieser Hinsicht sind rechtliche Ausführungen zur Zulässigkeit oder etwaiger Änderungen der Gesetze notwendig. Am Ende der Studie werden die realistischen Perspektiven aufzuzeigen sein.

#### 1.4 Schwerpunkte

Ein Schwerpunkt<sup>9</sup> des Projekts ist die Schaffung klarerer Regelungen für Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Etablierung eines neuen Kundmachungssystems. Dabei gilt es insbesondere die technischen und telematischen Erfordernisse an ein solches System herauszuarbeiten. Besondere Bedeutung wird dabei dem Erfordernis der Eindeutigkeit zukommen: Es muss in jeder Situation klar sein, welche Geschwindigkeitsbegrenzung auf welchem Streckenabschnitt gilt.

Als weiterer Schwerpunkt ist die Schaffung eines E-Government-Systems zur Vereinheitlichung der verwaltungsinternen Abläufe und zur Nutzenoptimierung für den Bürger zu nennen. Ziel ist die Standardisierung des Verwaltungshandelns im Hinblick auf Geschwindigkeitsbegrenzungen durch E-Government-Maßnahmen. Zunächst soll das Verwaltungshandeln selbst transparenter und einheitlicher gestaltet werden. Im Vordergrund steht aber auch die möglichst umfassende Nutzung der Strukturen und Ergebnisse des neuen Systems (durch die Verwaltung selbst, aber auch durch den Bürger oder die Wirtschaft). Zu unterstreichen ist auch das damit einhergehende Verständnis des Verwaltungshandelns als Serviceleistungen für die Bevölkerung. Dieser Service kann durch das Gewähren von Einsicht in Teile der neuen Strukturen für den Bürger optimiert werden.

Der dritte Schwerpunkt ist die rechtliche Ebene. Es geht darum den die Themen E-Government und Telematik berührenden Rechtsbestand des Verfassungs- und Verwaltungsrechts darzustellen, diesen Rechtsbestand anschliessend auf Kompatibilität mit den erarbeiteten Lösungen zu überprüfen und rechtliche Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Betrachtet wird dabei auch, inwieweit das Gesetz bzw die Rechtsordnung einer Anpassung an telematische Anforderungen gestattet. Es gilt Unvereinbarkeiten zu erkennen und diese soweit wie möglich zu überwinden.

#### 1.5 Projektpartner

Das Konsortium setzte sich aus Vertretern der verschiedenen Disziplinen zusammen. Die Projektleitung lag beim Kuratorium für Verkehrssicherheit. Aus dieser Institution wurden Vertreter der Rechtsabteilung, der Verkehrspsychologie und Verkehrstechnik in das Konsortium entsandt. Für die rechtlichen Analysen standen zudem Mitarbeiter des Instituts für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Wien zur Verfügung, die von der Rechtsabteilung des Kuratorium für Verkehrssicherheit unterstützt wurden. Die telematischen Anliegen, verknüpft mit jenen allgemeinen des E-Governments vertrat die Firma PRISMA solutions EDV-Dienstleistungen GmbH. Vertreter behördlicherseits wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung ST

---

<sup>9</sup> Flankierend zu allen drei Schwerpunkten treten Themen der Wahrnehmungspsychologie und der Fahrausbildung hinzu (Ausrichtung auf den Horizont des durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers).

5, der Stadtgemeinde Klosterneuburg, Stadtbauamt sowie entsprechende Sachverständige entsandt. Für die besondere Berücksichtigung und konkrete Ausgestaltung der E-Government-Strategie war ein Mitarbeiter der Stabstelle IKT-Strategie des Bundes, Stabstellenbereich Chief Information Officer Mitglied des Konsortiums.

Auf Grund dieser Zusammensetzung des Konsortiums wurde nicht nur eine vertiefte interdisziplinäre Arbeit ermöglicht. Die besonderen Einblicke der jeweiligen Experten erlaubten zudem eine besondere Vertiefung des jeweiligen Fachbereichs. Die Aufgaben im Konsortium wurden entsprechend den Fachdisziplinen aufgeteilt. Den Vertretern der Verwaltungsbehörden kam, wie oben ausgeführt, die bedeutende Aufgabe zu, die derzeitige Situation und bestehenden Defizite in der Praxis der Kundmachung von Verordnungen aufzudecken. Zudem fungierte das Konsortium stets als eine Kontrolleinrichtung zur qualitativen Überprüfung der in Workshops ausgearbeiteten Lösungen.

In Zusammenspiel mit den Verkehrstelematikern und den Juristen wurde das neue Kundmachungssystem erarbeitet. Die Verkehrstelematik lieferte dabei die zu berücksichtigenden Vorgaben, das Recht beschrieb den konkreten Rahmen, innerhalb dessen sich diese Neuerungen abspielen konnten. Die von beiden Seiten unterbreiteten Vorschläge wurden analysiert und in einem gemeinsamen Vorschlag kombiniert. Dieser wurde dem Konsortium vorgelegt.

Die wahrnehmungspsychologischen Inhalte sowie jene der Fahrausbildung fanden schon vor den Vorschlägen zur Novellierung des Kundmachungssystems Eingang in die Überlegungen. Bei der anschließenden Kontrolle des neuen Systems wurden sie abermals relevant und berücksichtigt.

Soweit das E-Government von den geplanten Neuerungen betroffen war, wurden die Einwände und Inhalte ebenfalls vorab berücksichtigt, wobei die besondere Bedeutung des E-Government in der Umsetzung der gefundenen Ergebnisse liegt (Schaffung einer E-Government-Struktur).

## 1.6 Bezug zum Forschungsprogramm i2

GONZALES hat **Auswirkungen auf bereits laufende I2-Projekte**, wie zB Roncall\_I2.<sup>10</sup> Besonders die Verkehrstelematik-Applikation ISA (Intelligent Speed Adaption) spielt in diesem Zusammenhang eine wesentliche Rolle und kann durch eine erfolgreiche Umsetzung des Projektes GONZALES zu einem überdurchschnittlich qualitativ-hochwertigen Verkehrssicherheitsdienst heranwachsen.

Mit der Ausarbeitung eines neuen Kundmachungssystems und der dabei weitestgehenden **Berücksichtigung verkehrstelematischer/technischer Anliegen** werden die **technologischen und zukunftsorientierten Implikationen** des i2-Forschungsprogramms einbezogen. Die etwaige Möglichkeit der Übertragung der gewonnenen Ergebnisse und Strukturen auf andere Gebiete der Straßenverkehrsordnung (StVO) erhellt das Entwicklungspotential der verkehrstelematischen Anwendungen unter der Prämisse der **Anpassung der rechtlichen Voraussetzungen**. Insofern

---

<sup>10</sup> Zum Projektbezug s auch schon o.

wird auch den **Interessen der Wirtschaft und Technologie** hinreichend Rechnung getragen. Langfristig wird sonach infolge der gewünschten Implementierung verkehrstelematischer Systeme auch eine **Optimierung des Verkehrsaufkommens und ausgewogene Auslastung der Verkehrsstruktur in Österreich** ermöglicht. Die Beteiligung verschiedener Fachrichtungen trägt den **interdisziplinären Anliegen** des Forschungsprogrammes Rechnung. Die rechtliche Analyse erfolgt nach **wissenschaftlichen Standards**, die Einbeziehung der Behördenvertreter garantiert die **Berücksichtigung praxisorientierter und fachlicher Aspekte**. Die Implikationen seitens der Wahrnehmungspsychologie und der Fahrausbildung garantieren die **Sinnhaftigkeit der Ergebnisse und ihre verständige Umsetzung** in der Praxis. Der besondere Nutzen für den Verkehrsteilnehmer wird demnach in der Verständlichkeit der neuen Regelungen erblickt, was wiederum die **Akzeptanz** der Normen/Geschwindigkeitsbegrenzungen **erhöht**. Eine erhöhte Akzeptanz mag infolge zudem die **Verkehrssicherheit insgesamt zu stärken**, da die Befolgungspflicht weniger in Frage gestellt wird. Das Umsetzungsmoment wird letztlich insbesondere durch die Einbeziehung des E-Governments aufgewertet. Die Ausgestaltung und Implementierung eines solchen Systems unterstreicht die immer bedeutender werdende **Servicekomponente der Verwaltung**, gestaltet die **internen Abläufe effizienter und transparenter** und führt letztlich zu einer **Steigerung der Rechtssicherheit** für den Bürger.

## 1.7 Perspektiven

Primäres Anliegen der Studie ist es, ein verkehrstelematikaugliches Kundmachungssystem für den Bereich Geschwindigkeit zu präsentieren. Die technischen Vorgaben an dieses System werden insbesondere von dessen erforderlicher Eindeutigkeit bestimmt. Es soll aber darüber hinaus auch die Kundmachungspraxis insgesamt betrachtet, vereinheitlicht und optimiert werden; hierzu werden die Ergebnisse des E-Governments einen erheblichen Beitrag leisten. Um die Etablierung und Umsetzung des neuen Systems zu ermöglichen, sind die einschlägigen Rechtsvorschriften kritisch zu betrachten und werden Adaptionmöglichkeiten ausgeleuchtet. Bei den notwendigen Adaptierungen sowie der Etablierung des Kundmachungssystems überhaupt soll die Berücksichtigung der verkehrspsychologischen/wahrnehmungspsychologischen Momente erfolgen, was insgesamt den Umsetzungsprozess beschleunigen sowie die Fundierung der gefundenen Ergebnisse untermauern soll. Durch die Entwicklung eines einheitlichen Kundmachungssystems für Straßenverkehrszeichen soll es zur Förderung technologischer Entwicklungen und in der Folge zu wirtschaftlicher Aktivität in den geförderten Bereichen (Software; devices für Autos) kommen. Die gewonnenen Erkenntnisse in den Bereichen Telematik, E-Government, Recht, Verkehrspsychologie und Fahrausbildung dienen als Grundlage für Folgeprojekte. Die Entwicklung in den einschlägigen Bereichen wird vorangetrieben. Durch Auf- und Ausbau einer E-Government-Struktur wird die Optimierung und Digitalisierung der Verwaltungsabläufe in diesem (Verordnungen; Geschwindigkeitsbegrenzungen) und ggf auch in anderen Bereichen erreicht. Insgesamt ist zu erwarten, dass durch dieses Projekt Österreich in puncto Verkehrstelematik, aber auch E-Government-Strukturen seine führende Position in Europa ausbauen können wird. Die Ergebnisse fügen sich sowohl in den Telematikrahmenplan als auch in die E-Governmentstrategien der Stabstelle des Bundeskanzleramtes ein. Mit dieser Ausrichtung zeigt sich die zukunftsorientierte inhaltliche Stoßrichtung der Studie. Zudem wird auf Grund der zu findenden Ergebnisse eine Übertragung des Konzeptes auf andere StVO-Bereiche zu erwägen sein.

## 2 Problemstellung

### 2.1 Verkehrstelematischer Part

Der Verkehrsteilnehmer muss sich im heutigen Verkehrssystem nicht selten mit widersprüchlichen und unverständlichen Informationen auseinandersetzen. Diese sehr unbefriedigende Situation trägt dazu bei, dass die Entscheidung, ob ein Verhalten im Straßenverkehr zulässig oder nicht mehr zulässig ist, immer öfter zu Fehlinterpretationen führt. Der heutige Straßenverkehr wird durch die Fülle der Informationen, die der Nutzer beachten muss, immer komplexer. Komplizierte Verkehrsregeln vervollständigen das Szenario.

Genau diese Unsicherheiten müssen beseitigt werden, wenn die Verkehrstelematik und Verkehrstelematik-Anwendungen auf österreichischer und europäischer Ebene dazu beitragen sollen den Verkehrsteilnehmer im täglichen Straßenverkehr zu unterstützen.

Das zentrale Qualitätskriterium der Verkehrstelematik ist die Information: Aktualität, Verlässlichkeit, Vollständigkeit und Relevanz für den Informationsnutzer. Verkehrstelematik ist teilweise schon jetzt fixer Bestandteil des Verkehrssystems und findet vielfältige Anwendungen.

Seit langem sind Produkte dieser individuellen Verkehrstelematik, die Fahrerassistenzsysteme, verschiedenster Art mit unterschiedlichen Aufgaben in Entwicklung bzw bereits auf dem Markt. Ein Beispiel ist das Fahrerassistenzsystem ISA (Intelligent Speed Adaptation)

Beim Dienst ISA wird der Fahrer über das für ihn zum aktuellen Zeitpunkt relevante Geschwindigkeitslimit und etwaige Überschreitungen desselben informiert. Diese Informationen werden dem Fahrer auf einem Display angezeigt. Im Falle des Überschreitens der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wird der Lenker durch entsprechende Warnsignale auf diesen Umstand aufmerksam gemacht. (ISA zählt zu jenen Anwendungen, die im Rahmen des ARTIST-Projektes RONCALLI sowie des I2-Projektes RONCALL\_I2 umgesetzt wurden). Man kann davon ausgehen, dass ISA im Rahmen eines sorgfältig abgestimmten Geschwindigkeitsmanagements einen deutlichen Beitrag zur Reduzierung der Unfallzahlen leisten kann. Vergleichbare internationale Projekte existieren bereits im Bereich der ISA Technologie, wo in Ländern, wie unter anderem Schweden, Belgien, Deutschland und England ein großer Fundus an Erfahrungen vorhanden ist. In Schweden (1999-2002) wurden, in dem bisher größten europäischen Großversuch, 5.000 Testfahrzeuge mit der ISA Technologie ausgerüstet, die von ca. 10.000 Testfahrern getestet wurden. Unter anderem gehen schwedische Zahlen von einer 25%igen Unfallreduktion aus.

Um einen derartigen Verkehrstelematik-Service realisieren zu können ist es erforderlich, für jede Stelle im Straßennetz die eindeutige Information über die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit zu bekommen. Ohne ISA bezieht der Verkehrsteilnehmer diese Information von den entsprechenden Verkehrszeichen. Für die Umsetzung von ISA ist es erforderlich, diese Information voll automatisiert in einem digitalen Informationssystem zu generieren. In beiden Fällen ist das Regelwerk der StVO die gemeinsame Grundlage.



Für ISA und alle zukünftigen Fahrerassistenzsysteme ist jedoch eine zwingende Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung, dass dieses Regelwerk tatsächlich exakt definiert ist und keinen (zur Zeit in vielen Fällen vorhandenen) Interpretationsspielraum bietet. Gemeint sind hier vor allem die Kundmachungsvorschriften der StVO im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die Kundmachung von Verordnungen für den Verkehrsteilnehmer muss eindeutig interpretierbar sein.

Die dadurch geschaffene Rechtssicherheit schafft die notwendige Klarheit und damit auch die erforderliche Sicherheit im Umgang mit der Straßenverkehrsordnung und dem täglichen Verhalten im Straßenverkehr.

Ebenso wichtig für eine flächendeckende Anwendung von ISA ist es, sukzessive das digitale Straßennetz auf ganz Österreich auszuweiten. Die digitale Straße ist sowohl für Anwendungen der Verkehrstelematik als auch für straßenbezogenes E-Government von großer Bedeutung. In beiden Fällen stellt sie die gemeinsame Bezugsgrundlage für die Verwaltung und Verarbeitung von Informationen jeglicher Art dar. Somit wird die digitale Straße in der Bestrebung die Anforderungen der Verkehrstelematik mit jenen des E-Governments zu vernetzen zur universellen und letztendlich unverzichtbaren Informations- und Kommunikationsplattform. Ein Nicht-Vorhandensein dieser Plattform bedeutet, dass maßgebliche Potentiale der Vernetzung Verkehrstelematik - E-Government ungenutzt bleiben.

Mit dem Projekt Gonzales wurde erstmals erfolgreich der Versuch unternommen, das Funktionieren eines derart umfassenden Lösungsansatzes unter Beweis zu stellen und mit diesem Projekt die Entwicklung der Intelligenten Infrastruktur maßgeblich mit zu gestalten. Es sind am Beispiel der Geschwindigkeitsbeschränkungen verlässliche Fakten entstanden. Die Verlässlichkeit und somit in erster Linie die Qualität von Services und dem zu Grunde liegenden Content gilt als entscheidender Faktor für die Akzeptanz der Services im Speziellen sowie der Verkehrstelematik im Allgemeinen durch den Endnutzer.

## 2.2 E-Government

Die in der StVO auf verschiedenste Behörden verteilten Kompetenzen haben im Laufe der Zeit dazu geführt, dass Gesetzestexte auf oft sehr unterschiedliche Art und Weise interpretiert wurden. Bei der Erstellung der Verordnung kam es daher in den verschiedenen Zuständigkeitsbereichen zu unterschiedlichen Auslegungen.

Nicht nur auf dem Gebiet der Gesetzesauslegung gibt es unterschiedliche „Sprachen“, auch auf technischer Ebene können sich die verschiedenen Behörden, gleich ob Bund, Land oder Gemeinde (fast) nicht automatisiert Nachrichten zukommen lassen; Ansätze wie Schnittstellenspezifikationen für einen elektronischen Akt (EDIKT) sind getan, die Umsetzung und Realisierung wird aber noch ein wenig dauern.

Der Ablauf der Erstellung einer Verordnung im Bereich der StVO ist eher offen geregelt und wird daher auch auf die unterschiedlichste Art und Weise erledigt.

In (fast) jedem behördlichen Verantwortungsbereich wird die graphische Erfassung des Straßennetzes mit, wenn überhaupt, unterschiedlichen Methoden durchgeführt und anschließend in meist proprietären IT-Systemen ohne genormte, ja nicht einmal frei zugänglichen Schnittstellen abgelegt. In solchen Fällen ist die Verknüpfung mit dem höher- bzw niedrigeren Straßennetz nicht möglich, Doppelgleisigkeiten und Fehler sind die unweigerliche Folge.

Das Aussehen und die Gestaltung der Straßenverkehrszeichen selbst sind zwar in den verschiedenen Gesetzen, Normen (ÖNORM), Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) definiert, eine verbindlich erklärte Referenztablette, aus der auch zB die historischen Daten eines Verkehrszeichens abgeleitet werden könnte, gibt es jedoch nicht.

Die Kombination aus unterschiedlicher Auslegung der Vorschriftentexte, uneinheitlichen Straßengraphen und der nicht ordnungsgemäß kundgemachten Verordnungen für Verkehrszeichen machen die Umsetzung von Verkehrstelematikprojekten sehr aufwendig. Wenn, dann ist dies meist nur für geographische Teilbereiche möglich.

Um Verkehrstelematik-Services realisieren zu können ist es erforderlich, für jede Stelle im Straßennetz die eindeutige (!) Information über zB die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit zu bekommen. Ohne ISA<sup>11</sup> bezieht der Verkehrsteilnehmer diese Information von den entsprechenden Verkehrszeichen. Für die Umsetzung von ISA ist es erforderlich, diese Information voll automatisiert in einem digitalen Informationssystem zu generieren. Um diese Informationen zu erhalten ist sowohl auf technischer als auch auf gesetzlicher Ebene eine Vereinheitlichung und Standardisierung unabdingbar. E-Government kann dazu einen nicht unwesentlichen Beitrag leisten.

Das Fundament für die Nutzung des E-Government, auch im Bereich der StVO, ist gelegt; einige zwingend erforderliche weitere Basiselemente wie zB ein gemeinsamer Straßengraph oder zumindest eine einheitliche Schnittstelle zur automatisierten Verbindung verschiedener Straßengraphen sind jedoch noch erforderlich.

Die elektronische Veröffentlichung des Verordnungstextes in zentralen und/oder dezentralen Verordnungsregistern sowie ein Verkehrszeichenregister selbst sind noch Aufgaben, deren Erledigung in nächster Zeit begonnen werden muss.

## 2.3 Rechtliche Problemstellung

### 2.3.1 Allgemeines

**Geschwindigkeitsbeschränkungen** stellen einen **wichtigen Aspekt der Straßenverkehrsordnung** dar, der sich schon aus der Grundausrichtung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Sinne

---

<sup>11</sup> Intelligent Speed Adaption - Intelligente Geschwindigkeitsanpassungssysteme  
42/190

der Verkehrssicherheit<sup>12</sup> ergibt. Auch in der Praxis stellt im Bereich der Vollziehung im Rahmen der Verkehrspolizei die **Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen** einen zentralen Einsatzbereich dar.

Die rechtlichen Problemstellungen im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbeschränkungen ergeben sich aus dem Zusammenwirken von allgemeinen Regeln und konkreten Vorgaben in der StVO.<sup>13</sup> Die dadurch entstehende **rechtliche Systematik** steht auf Grund des beabsichtigten Technikeinsatzes zur Vereinheitlichung und Verbesserung der Verkehrssteuerung **auf dem Prüfstand**. Besonders problematisch im Sinne des Legalitätsprinzips erscheint dabei, dass die **grundlegenden Anwendungsregeln von durch Straßenverkehrszeichen ausgedrückten Verordnungen für Straßenverkehrsteilnehmern** auf Grund der bestehenden (rechtlichen) Komplexität in zahlreichen Fällen **nicht mehr ersichtlich** sein können. Insoweit ist die Darstellung der rechtlichen Grundlagen im Verordnungsrecht in Bezug auf Geschwindigkeitsübertretungen als erster Schritt entscheidend. In weiterer Folge werden konkrete rechtliche Fragestellungen behandelt. Abschließend werden auf Grund der erkannten rechtlichen Problemstellungen Vorschläge für die Verbesserung dieses Verkehrsrechtsbereiches „*de lege ferenda*“ entwickelt.

## 2.3.2 Gesetzliche Normierung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

### 2.3.2.1 Allgemeines

Bevor auf die konkreten verordnungsrechtlichen Aspekte von Geschwindigkeitsübertretungen eingegangen werden kann, sind die gesetzliche Grundstruktur im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbegrenzungen und die damit verbundenen Verknüpfungen darzustellen.

Die **Grundsatzbestimmung** des **§ 20 Abs 1 StVO** sieht primär vor, dass der Fahrzeuglenker neben den verordneten Umständen die Fahrzeuggeschwindigkeit den „**gegebenen Umständen**“ anpassen soll. Die Geschwindigkeit ist daher unabhängig von den durch Gesetz vorgegebenen und den verordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Grund der konkreten Umstände in Form der „Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung“ anzupassen.

Darüber hinaus sind die **verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen** zu berücksichtigen. Sind all diese Fälle nicht gegeben kommt **subsidiär**<sup>14</sup> die gesetzliche Regelung von Höchstgeschwindigkeit im Rahmen des § 20 Abs 2 StVO zum Tragen:

„Sofern die Behörde nicht gemäß § 43 eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt, darf der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren.“

---

<sup>12</sup> Die Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs stellen die primären Zielsetzungen der StVO dar. Vgl *Bachmann*, Besonderes Verwaltungsrecht<sup>5</sup> (2004).

<sup>13</sup> Zum örtlichen Anwendungsbereich der StVO s die Ausführungen im Anhang.

<sup>14</sup> Die Subsidiarität der Bestimmung lässt sich mit der Formulierung „sofern die Behörde ... nicht erlässt“ begründen.

Diese gesetzliche Auffangbestimmung eröffnet ein **System der Geschwindigkeitsbegrenzungen** in Zusammenhang mit **Straßentypen**, also den Ortsgebieten, Freilandstraßen und Autobahnen. Bei dieser Unterscheidung zeigt sich schon eine Systematisierungsschwäche der StVO. Während Ortsgebiete und Freilandstraßen rechtstechnisch ein System bilden, werden Autobahnen gesetzlich völlig anders in die StVO integriert:

### 2.3.2.2 Ortsgebiet und Freilandstraße

**Ausgangsbasis** sind die Bestimmungen des § 2 Z 15 StVO („Ortsgebiet“) und des § 2 Z 16 StVO („Freilandstraße“) StVO. Es wird durch § 2 Z 16 StVO eine grundlegende Differenzierung getroffen, indem die Freilandstraße als „eine Straße außerhalb von Ortsgebieten“ definiert wird. Da somit die Freilandstraße als Auffangbegriff definiert wird, ist im Sinne der bestehenden Systematik der StVO bei der Regelung der Ortsgebiete anzusetzen.

Die Definition von **Ortsgebiet** wird durch die Hinweiszeichen „**Ortstafel**“ (§ 53 Z 17a StVO) und „**Ortsende**“ (§ 53 Z 17b) vorgenommen. Diese Bestimmungen der §§ 53 Z 17a und Z 17b StVO beschreiben nicht, wie andere Bestimmungen im Zusammenhang mit Hinweiszeichen, dieses Zeichen, sondern haben darüber hinausgehenden normativen Gehalt. § 53 Z 17a StVO sieht eine **Anbringungspflicht** dieser Hinweiszeichen (Ortstafel, Ortsende) vor. Zusätzlich zur normierten Anbringungspflicht werden aber auch **materielle Kriterien**, wo das Zeichen „Ortstafel“ anzubringen ist – und zwar am Beginn eines verbauten Gebietes – geregelt.<sup>15</sup>

Wenn es bloß auf die **Anbringung einer Ortstafel als Hinweiszeichen** ankommen würde, müsste dieses gem **§ 32 Abs 1 StVO** durch den **Straßenerhalter** angebracht werden. Der Straßenerhalter müsste somit auf Grund der Vorgaben des § 53 Z 17a StVO die Ortsgebiete konkretisierend festlegen. Dieser bloßen Anbringung des Hinweiszeichens durch den Straßenerhalter steht aber **§ 98 Abs 3 StVO** entgegen; gemäß dieser Bestimmung darf der Straßenerhalter aber die in § 44 Abs 1 StVO genannten Straßenverkehrszeichen nur im **behördlichen Auftrag** anbringen.<sup>16</sup> Da gem **§ 44 Abs 1 StVO** auch die Straßenverkehrszeichen „Ortstafel“ und „Ortsende“ genannt werden, ist deren Anbringung nur auf behördlichen Auftrag zulässig. § 44 Abs 1 StVO sieht seinerseits wiederum die Kundmachung von Verordnungen gem § 43 StVO vor, woraus sich ergibt, dass eine **Verordnung gem § 43 StVO** für die Festlegung des Ortsgebietes notwendig ist. Aus der systematischen Zusammenschau der Bestimmungen der §§ 32, 43, 44, 53, 98 StVO ergibt sich also **eine Verpflichtung zur Verordnungserlassung** durch die zuständige Behörde.

Umso befremdlicher erscheint unter diesen Umständen die **fehlende Verordnungsermächtigung** in § 43 StVO. Dass diese fehlt, erscheint auf den ersten Blick nicht verwunderlich, da Verordnungen primär auf Verhalten von Straßenteilnehmer abzielen. Die Ausgestaltung der „Ortstafel“ als bloßes Hinweiszeichen ist grds auch nicht mit einer Verhaltenssteuerung verbunden. Damit stehen aber der nötige behördliche Auftrag gem § 98 iVm § 44 StVO und die Anbringungspflicht des Straßenerhalters gem § 53 iVm § 32 StVO im Widerspruch.

<sup>15</sup> Auch das verbaute Gebiet wird noch definiert: als die leichte Erkennbarkeit (!) der örtlichen Zusammengehörigkeit mehrerer Bauwerke. Es sind also die Erkennbarkeit und eine „objektive“ Zusammengehörigkeit relevant.

<sup>16</sup> So e contrario § 98 Abs 3 StVO erster Satz.

Die **Normativität** des Ortsgebietes bzw **der Ortstafel** besteht ausschließlich in der **Feststellungswirkung** der Verordnung gegenüber der Allgemeinheit.<sup>17</sup> In diesem Sinne wäre eine Verordnungsermächtigung wie bei Autobahnen iSd § 43 Abs 3 lit a StVO – etwa in Form einer „Erklärung zum Ortsgebiet“ – wünschenswert.<sup>18</sup> Auch wenn eine generelle **Verordnungsermächtigung** bereits durch die Bestimmung des **Art 18 Abs 2 B-VG** besteht und es aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht zwingend einer derartigen Ermächtigung bedarf, wäre eine ausdrückliche Ermächtigung zur Feststellung von Ortsgebieten durch Verordnungen vorteilhaft. Die materiellen Vorgaben, die gem § 53 Z 17a B-VG bestehen, könnten dann auch systemkonform in die Ermächtigungsbestimmung integriert werden. Als **problematisch** ist allerdings die **Kundmachungsvorschrift des § 44 Abs 1 StVO** zu erwähnen. § 44 Abs 1 StVO sieht die Kundmachung von Verordnungen gem § 43 StVO vor. Da aber die Verordnung zur Feststellung des Ortsgebietes keine Verordnung gem § 43 StVO darstellt, zeigt sich deutlich das im System der StVO fehlende Element der Verordnungsermächtigung.<sup>19</sup>

Es lässt sich daher **zusammenfassend** sagen, dass auf Grund Art 18 B-VG iVm §§ 53, 32, 44, 98, StVO eine Verordnungsermächtigung zur Feststellung von Ortsgebieten besteht. Diese Verordnungsermächtigung ist verpflichtend auszuüben. Die materiellen Vorgaben der Verordnung finden sich in § 53 Z 17a StVO. Durch diese Verordnung wird das Ortsgebiet iSd § 2 Z 15 StVO normativ festgestellt. In weiterer Folge findet eine Kundmachung durch Hinweiszeichen<sup>20</sup> statt, die nicht normativ ist. Normative Wirkungen entfalten erst wieder die an diese Verordnung anknüpfenden gesetzlichen oder verordneten Bestimmungen (**Tatbestandswirkung**). So setzt § 20 Abs 2 StVO das Vorhandensein von Ortsgebieten tatbeständlich voraus und normiert nicht die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit durch die verwaltungsbehördliche Verordnung, durch die das Ortsgebiet festgelegt wird.

Da in Bezug auf **Freilandstraßen** die Definition gem **§ 2 Z 16 StVO** besagt, dass diese Straßen außerhalb von Ortsgebieten sind, ist auch die für Freilandstraßen gem § 20 Abs 2 StVO vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung **an die Definition von Ortsgebiet (§ 2 Z 15 StVO) gekoppelt**. Es stellen sich daher letztlich parallele Fragen in Bezug auf die Voraussetzungen von Freilandstraßen wie bei Ortsgebieten.

### 2.3.2.3 Autobahnen

Die dritte Kategorie, an die in § 20 Abs 2 StVO angeknüpft wird, sind **Autobahnen**. Im Konzept des § 2 StVO kommen Autobahnen nicht vor. Diese werden vielmehr **gem § 43 Abs 3 lit a StVO** in die Straßenverkehrsordnung eingeführt. Es besteht für die Behörde die **Verpflichtung** die gem Bundesstraßengesetz bezeichneten Bundesautobahnen – sofern eine Eignung für Schnellverkehr und besondere Anschlussstellen bestehen – durch **Verordnung zur Autobahn iSd StVO zu er-**

<sup>17</sup> Die Anknüpfung des § 20 Abs 2 StVO an das Ortsgebiet stellt dann nur mehr eine Tatbestandswirkung dar, begründet aber selbst nicht die Normativität der Ortstafel. Vgl zur Tatbestandswirkung, *Dujmovits*, Janusköpfige Verwaltungsakte oder was es alles gibt, in Eisenberger ua, Norm und Normvorstellungen. Festschrift für Bernd-Christian Funk zum 60. Geburtstag, 133f.

<sup>18</sup> Zur normativen Wirkung der Ortstafel s die rechtsvergleichenden Ausführungen zur deutschen Rechtslage im Anhang.

<sup>19</sup> Die Kundmachung der Verordnung durch Straßenverkehrszeichen kann daher nur systematisch-teleologisch begründet werden.

<sup>20</sup> Die Anwendung des § 44 Abs 1 StVO kann nur aus systematisch-teleologischen Erwägungen erfolgen.

**klären**<sup>21</sup>. Die Kundmachung der Autobahn hat gem **§ 44 Abs 1 StVO** durch die Hinweiszeichen „Autobahn“ und „Ende der Autobahn“ zu erfolgen. In **§ 53 Abs 1 Z 8a und 8b StVO** werden diese **Hinweiszeichen** dann auch entsprechend dargestellt.

Im Gegensatz zur legislativen Konstruktion des Ortgebietes wird die Autobahn **konsequent** durch **Verordnungsermächtigung** konstruiert. Eine diesbezügliche Anpassung des Ortsgebietes wäre – wie erwähnt – wünschenswert.

Die **Einordnung der Autobahn** in das Konzept der StVO ist – aber im Gegensatz zum Ortsgebiet – **nicht vollständig** vorgenommen worden. Die **Autobahnen** sind gemäß der Definition des § 2 Z 16 StVO **Freilandstraßen**, da es sich bei diesen nicht um Ortsgebiet handelt. Dies ergibt sich bereits gem § 53 Abs 1 Z 17a StVO: „Auf Autobahnen, ausgenommen am Ende einer Ausfahrtsstraße, darf dieses Zeichen [Ortstafel] nicht angebracht werden.“

Die weiteren Anknüpfungen an den Begriff der Freilandstraße in der StVO beziehen sich – abgesehen von § 18 Abs 4 StVO<sup>22</sup>, § 48 Abs 5 StVO<sup>23</sup>, § 49 Abs 3 StVO<sup>24</sup> – nicht auf Autobahnen, vgl § 29 Abs 3 StVO<sup>25</sup>, § 51 Abs 2 und Abs 5 StVO<sup>26</sup>, § 53 Abs 1 Z 22 StVO<sup>27</sup>, § 76 Abs 1 StVO<sup>28</sup> und § 89 Abs 2 StVO<sup>29</sup>.

Aus diesem Grund wäre die „**Aufwertung**“ der **Autobahn im Konzept der StVO** durchaus **überlegenswert**. Damit würde eine dreigliedrige Struktur der Straßen in § 2 StVO zu schaffen und Freilandstraßen als solche zu definieren, die sich weder in einem Ortsgebiet noch auf einer Autobahn befinden. Auf der anderen Seite besteht durch die gewachsene Struktur der StVO eine begriffliche Verflechtung zwischen Freilandstraßen, Autostraßen und Autobahnen, die aufzulösen einen grobe Umstrukturierung bedeuten würde.

#### **2.3.2.4 Autostraßen und Vorrangstraßen**

In Bezug auf **Autostraßen und Vorrangstraßen** erscheint eine derartige Sonderstellung auf Grund deren Ausgestaltung in der StVO überdies nicht geboten.

<sup>21</sup> Es besteht damit eine dynamische Verweisung von einem Gesetz iSd Art 11 B-VG Materie auf denselben Gesetzgeber gem Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG. Bemerkenswert im Unterschied zu den Ortsgebieten ist aber die Verlagerung der Festlegung des Gebietes von der Behörde zu dem Gesetzgeber. Die materielle Entscheidung wird primär durch den Bundesgesetzgeber gem BStG getroffen. Durch den eigenständigen Akt der Behörde iSd StVO wird zwar daraus eine Entscheidung der Behörde, die im Sinne der StVO zusätzliche Kriterien zu berücksichtigen hat, im Grundsatz legt aber der Straßengesetzgeber materiell die Autobahnen fest.

<sup>22</sup> Die Regelung über einen Abstand in Zusammenhang mit längeren Fahrzeugen könnte durchaus auf Autobahnen noch größere Abstände vorsehen.

<sup>23</sup> Die Anbringenvorschriften von Straßenverkehrszeichen sind bezüglich des Abstandes vom Fahrbahnrand bei Autobahnen den Regelungen für Freilandstraßen gleichgesetzt

<sup>24</sup> Die Entfernung zur Gefahrenstelle ist mit Zusatztafel anzugeben.

<sup>25</sup> Diese Bestimmung bezieht sich nur demonstrativ auf Freilandstraßen.

<sup>26</sup> Da es auf Autobahnen keine Kreuzung gibt, sind die diesbezüglichen Abstandregeln nicht relevant.

<sup>27</sup> Diese Bestimmung wäre durch die Aufwertung der Autobahn als eigenständiger Straßentyp im Sinne des § 2 konsequenter.

<sup>28</sup> Diese Bestimmung trifft schon gem § 46 Abs 1 2. Satz nicht auf Autobahnen zu. Insoweit würde die begriffliche Trennung der Autobahn von der Freilandstraße das Verständnis verbessern.

<sup>29</sup> Diesbezüglich ist die zusätzliche Bestimmung hinsichtlich des Pannestreifens (§ 46 Abs 2 StVO) zu beachten. Ob die Verpflichtung zur Aufstellung einer Warneinrichtung auch auf einem befahrenen Fahrstreifen auf der Autobahn besteht, ist bei der damit potentiell verbunden Lebensgefahr – auf Grund der Unübersichtlichkeit der Stelle – überaus fraglich.

Die strukturelle Ähnlichkeit mit „normalen“ Freilandstraßen ist selbst bei der Autostraße höher<sup>30</sup> als mit der **Autobahn**, für die sich eine eigenständige Konzeption befürworten ließe. Im Zusammenhang mit **Geschwindigkeitsbegrenzungen** findet **sich keine gesonderte Regelung der Autostraßen**. Diese werden gem § 20 Abs 2 StVO wie Freilandstraßen behandelt. Ihre Sonderstellung ergibt sich aus der Übernahme struktureller Elemente von Autobahnen (vgl § 47 StVO iVm § 46 StVO). In Bezug auf die Verordnung und Kundmachung von Autostraßen ist die grundlegende Systematik der StVO berücksichtigt: konsequenterweise werden sie explizit durch Verordnungsermächtigung gem § 43 Abs 3 lit b StVO zu Autostraßen erklärt und diese Verordnung durch spezielle Straßenverkehrszeichen (§ 53 Abs 1 Z 8c und Z 8d StVO) kundgemacht (§ 44 Abs 1 StVO). **Autostraßen** sind daher als **spezielle Freilandstraßen** gesonderten Regelungen unterworfen; eine Sonderregelung in Bezug auf Geschwindigkeitsbeschränkungen findet sich nicht und lässt sich auch nicht rechtfertigen.

### 2.3.2.5 Wohngebiete und Fußgängerzonen

Zusätzlich zu den hier erwähnten grundlegenden Verkehrsbereichen der Freilandstraße, des Ortsgebietes und der Autobahn bringen auch **Wohngebiete und Fußgängerzonen** Implikationen bezüglich der Geschwindigkeiten mit sich. Auf beiden Straßentypen ist – soweit das Fahren überhaupt für zulässig erklärt wird – nur **Schrittgeschwindigkeit** erlaubt.<sup>31</sup>

Die **Fußgängerzone** wird gem § 76a Abs 1 StVO durch Verordnung der Behörde geschaffen. Sie behält die Straße normativ grds dem Fußgängerverkehr vor. **Systemkonform** müsste diese **Verordnungsermächtigung in § 43 StVO integriert** werden und nicht bei den materiellen Bestimmungen unter dem Abschnitt „Fußgängerverkehr“ geführt werden. Die sinngemäße Anwendung der Bestimmungen des § 44 Abs 1 StVO über die Kundmachung der Verordnung zeigt umso mehr die Notwendigkeit der Integration dieser Bestimmung in das gem § 43 ff StVO vorgegebene Konzept. Die Kundmachung durch die Hinweiszeichen des § 53 Abs 1 Z 9a und Z 9b StVO zeigt, dass an sich dem grds Konzept entsprochen wurde (Verordnungsermächtigung – Kundmachungsvorschrift – Anbringungsregel). Die legistische Sonderregelung der Verordnungsermächtigung in § 76a StVO kann dadurch aber nicht gerechtfertigt werden.<sup>32</sup> Diese **Kritik an der legistischen Ausgestaltung** trifft die **Regelung der Wohnstraße gem § 76b StVO gleichermaßen** (vgl § 76b Abs 1 und Abs 5 StVO).

Bemerkenswert ist überdies, dass sich die Wohnstraße gem § 2 Abs 1 Z 1a StVO definiert findet, währenddessen die Fußgängerzone in **§ 2 StVO** keine Erwähnung findet. Auch diesbezüglich wäre eine **Vereinheitlichung** anzustreben.

---

<sup>30</sup> Die vorher bei den Autobahnen angeführten Regelungen in Bezug auf Freilandstraßen treffen schon wesentlich mehr auf Autostraßen zu. So kann es auf diesen etwa auch Kreuzungen geben. Somit ist auch die Anwendbarkeit der damit verbundenen Regelungen gegeben.

<sup>31</sup> Vgl § 76a Abs 6 StVO, § 76b Abs 3 StVO. Unter Schrittgeschwindigkeit versteht man eine Geschwindigkeit von 5-7 km/h.

<sup>32</sup> Im Sinne der StVO wäre eine eigene Erwähnung der Fußgängerzone und der Wohnstraße in § 43 StVO sowie § 44 Abs 1 StVO nötig gewesen. Die materiellen Bestimmungen, die an das Bestehen einer Fußgängerzone oder einer Wohnstraße anknüpfen, hätten – wie die Autobahn (§ 46 StVO) und die Autostraße (§ 47 StVO) – im Anschluss an die Ordnungsbestimmungen geregelt werden sollen (etwa in einem § 47a ff StVO).

Eine dabei noch offene Frage ist, die **Verknüpfung zwischen Ortsgebieten und Wohnstraßen bzw Fußgängerzonen**. De facto werden sowohl Fußgängerzonen als auch Wohnstraßen typischerweise in Ortsgebieten normiert sein, de iure besteht aber keine zwingend Verknüpfung zwischen diesen beiden Kategorien. Während die Überlegung, dass eine Fußgängerzone an eine Freilandstraße anschließt, tendenziell befremdlich anmutet, ist dies im Zusammenhang mit Wohnstraßen nicht auszuschließen.

Das Ortsgebiet ist durch den örtlichen Zusammenhang mehrerer Bauwerke definiert (§ 53 Abs 1 Z 17a StVO) und somit mit dem materiellen Konzept der „Wohn“straße – als Straße im Zusammenhang mit Wohngebäuden – verbunden. Eine legitistische Verknüpfung von Wohnstraßen bzw Fußgängerzonen in Ortsgebieten **wäre als systemkonform** zu betrachten.

#### 2.3.2.6 Gesamtbetrachtung des gesetzlichen Systems von Geschwindigkeitsbeschränkungen

**Zusammenfassend** lässt sich daher sagen, dass **Ortsgebiete** in das Verordnungskonzept der StVO gem § 43 StVO integriert werden sollten. Eine Verknüpfung der Ortsgebiete mit **Wohnstraßen und Fußgängerzonen** wäre anzudenken und ebenfalls eine begriffliche Klarstellung von Fußgängerzonen in § 2 StVO zu verwirklichen. Eine Integration der Wohnstraßen und Fußgängerzonen in die Verordnungsermächtigung gem § 43 StVO würden eine legitistische Bereinigung bewirken.

Ein durch die StVO auch geregelter noch grundlegender Aspekt ist die Frage, ob Fahrzeuge überhaupt fahren dürfen. Diesbezüglich besteht eine Einschränkung auf **Straßen gem § 2 Abs 1 Z 1 StVO**. Damit ist letztlich auch die **Anwendbarkeit der StVO** überhaupt rechtlich zu überprüfen. Auf die im Rahmen des räumlichen Anwendungsbereichs der StVO diesbezüglich gemachten Ausführungen sei hier verwiesen.

#### 2.3.2.7 Überlagerung der gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Verordnungen

Die soeben beschriebenen **gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen** sind im Sinne des § 20 Abs 2 StVO als **subsidiär** konzipiert – ausgenommen die Regelungen bezüglich Fußgängerzonen und Wohnstraßen (§§ 76a f StVO). **§ 20 Abs 2** normiert explizit, dass die allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dann zur Anwendung kommen, wenn die Behörde nicht gem § 43 StVO eine geringere oder höhere Geschwindigkeit zulässt. Damit wird der Behörde die Möglichkeit eröffnet, die Geschwindigkeit dem jeweiligen Umfeld im Sinne der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs anzupassen. Diese durch die Verwaltung vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen, die die gesetzlichen überlagern, sollen nun im Mittelpunkt der Analyse stehen.



### 2.3.3 Rechtliche Grundlagen des Ordnungsrechtes

#### 2.3.3.1 Verordnung als rechtliches Steuerungsinstrument

Unter einer Verordnung ist „jede von einer staatlichen Ordnungsbehörde im Bereich der Hoheitsverwaltung erlassene generelle Norm zu verstehen“.<sup>33</sup> **Verordnungen** sind also **generelle Akte**, die sich an einen **nicht bestimmten (bzw nicht bestimmbar) Kreis von Personen** richten und die von der Verwaltung erlassen werden. Im Zusammenhang mit Ordnungen sind vor allem das „**Rechtsstaatliche Grundprinzip**“, das von der Rechtsordnung Rechtsschutz für den individuell Betroffenen verlangt, und das aus diesem erfließende Legalitätsprinzip (**Art 18 B-VG**), also die Bindung der Verwaltung an die Gesetze, zu beachten.

Letztlich ist eine Verordnung aber auch eine Norm, sieht also **zwingende Verhaltensregeln** für die durch diese Verordnung angesprochenen Personen vor. Der Zweck der Verordnung ist es also, Personen zu bestimmten Verhaltensweisen zu bewegen bzw unerwünschtes Verhalten zu unterbinden. Dieser Zweck kann durch entsprechenden Zwang und Sanktionsmöglichkeiten (zB Strafen) durchgesetzt werden. Ordnungen sind somit das **rechtliche Steuerungsinstrument** der Verwaltung in Bezug auf einen großen (nicht bestimmten) Adressatenkreis.

#### 2.3.3.2 Allgemeine Anforderungen an Ordnungen der StVO

Zwei Anforderungen an Ordnungen iSd StVO seien im Besonderen hervorgehoben: einerseits das Bestimmtheitsgebot, andererseits die Vorgabe der „Erforderlichkeit der Verordnung“.

Das **Bestimmtheitsgebot** besagt, dass die Verordnung hinreichend bestimmt und nachvollziehbar sein muss. Dieses Kriterium ergibt sich aus **Art 18 Abs 2 B-VG**, der besagt, dass die Verordnung die gesetzliche Grundlage konkretisiert. Nachdem aber die gesetzliche Grundlage dem Determinierungsgebot gem Art 18 Abs 1 B-VG unterliegt, ergibt sich für die Verordnung, die eine Konkretisierung dieses Gesetzes darstellt, dass auch diese dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebot für Gesetze unterliegt. Die Verständlichkeit der und die Konkretisierung durch die Verordnung kann daher durch den Verfassungsgerichtshof überprüft werden (Art 139 B-VG).

Die Vorgabe der „**Erforderlichkeit der Verordnung**“ ergibt sich aus **§ 96 StVO**. Diese Bestimmung sieht vor, dass Ordnungen alle zwei Jahre auf ihre Erforderlichkeit überprüft werden müssen. „Nicht erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen“ (§ 96 Abs 2 StVO letzter Satz). Die Rechtfertigung für die Erforderlichkeit ergibt sich aus den Gründen der Erlassung von Ordnungen gem § 43 StVO im Besonderen und aus den generellen Zielsetzungen der Straßenverkehrsordnung „**Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs**“ im Allgemeinen.

---

<sup>33</sup> Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht<sup>2</sup> (2003) Rz 759.

### 2.3.3.3 Rechtliche Verordnungsermächtigungen in der StVO

#### 2.3.3.3.1 Die Ermächtigungsgrundlage: § 43 StVO

Auch wenn es im Sinne des Art 18 Abs 2 B-VG möglich ist, dass jede Verwaltungsbehörde auf Grund der Gesetze innerhalb ihres Wirkungsbereiches **(Durchführungs)Verordnungen** (ohne eine ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung) erlassen darf, bestehen typischerweise **explizite Verordnungsermächtigungen** in den einzelnen Verwaltungsgesetzen. So sieht auch die StVO in ihrem § 43 explizite gesetzliche Ermächtigungen vor, Verordnungen zu erlassen. Im Regelfall wird die anzuwendende Ermächtigung § 43 Abs 1 lit b StVO sein, der vorsieht, dass die Behörde Verordnungen für Straßen, Straßenstrecken oder Straßen innerhalb eines Gebietes zu erlassen hat:

„wenn und insoweit es

- die **Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit** des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs,
- die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder **Beschaffenheit der Straße**,
- die **Lage**, Widmung oder Beschaffenheit **eines an der Straße gelegenen Gebäudes** oder Gebietes oder
- wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten,

erfordert,

#### 1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote

(insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen)

zu erlassen,

#### 2. den Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben,

(insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen).

Die Straßenverkehrsordnung sieht gem **§ 43 StVO aber noch in zahlreichen anderen Fällen** die Erlassung von Verordnungen vor, wie etwa:<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Ansonsten wären gem § 43 StVO noch weitere Verordnungsermächtigungen zu erwähnen, die nicht unmittelbar mit Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zusammenhang stehen:

- Erklärung von Straßen zu Autobahnen, Autostraßen und Vorrangstraßen
- Gebiete bestimmen, deren Bewohner und deren Angehörige die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für ein zeitlich un eingeschränktes Parken in nahegelegenen Kurzparkzonen erhalten
- Ladetätigkeiten durch Parkverbote bei erheblichen wirtschaftlichen Interesse von Unternehmungen (Ladezonen);
- Halteverbot für dauernd stark gehbehinderte Personen
- Beschränkung des Parkens auf Bahnhofvorplätzen, vor Post- und Telegraphenämtern
- Ausnahme von Halteverbote für das rasche Auf- oder Abladen geringer Warenmengen im Zustell- oder Abholdienst gewerblicher Betriebe.

- bei Elementarereignissen,
- zur Durchführung von Arbeiten auf oder neben einer Straße, die zwar vorhersehbar sind und entsprechend geplant werden können,
- zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, Routenbindung, Hupverbot,
- Erhöhung der (gesetzlich) erlaubten Höchstgeschwindigkeiten,
- Bezeichnung von Straßen mit Buchstaben oder Nummern zu bezeichnen,
- allgemeines Fahrverbot, vor allem wegen besonderer Umstände, z. B. wegen Straßenbau oder -erhaltungsarbeiten,
- vorbereitende Verkehrsmaßnahmen (§ 44a StVO)<sup>35</sup>

Auf Grund dieser umfassenden Verordnungsermächtigungen kann die zuständige Behörde entsprechende **Verordnungsverfahren** durchführen. **Zuständige Behörde** ist

- bei Autobahnen bzw hinsichtlich der Erklärung zur Autobahn der **Bundesminister für Verkehr** (§ 94 StVO),
- bei Verordnungen, die das gesamte Landesgebiet betreffen bzw zwei oder mehrere politische Bezirke<sup>36</sup> die jeweilige **Landesregierung** (§ 94a iVm § 94b StVO),
- bei Gemeindestraßen, im Falle dass die Verordnung keine überörtliche Bedeutung besitzt, die **Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich** (§ 94d Z 4 lit d StVO),
- ansonsten die **Bezirksverwaltungsbehörde** (§ 94b Abs 1 lit b StVO).

### 2.3.3.3.2 Straßen, Straßenstrecken und Straßen innerhalb eines Gebietes

Betrachtet man die Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage genauer, wird danach differenziert, dass Verordnungen für **Straßen, Straßenstrecken oder Straßen innerhalb eines Gebietes** erlassen werden können.

Der Begriff **Straße** wird in § 2 Abs 1 Z 1 StVO definiert: Eine Straße ist **eine für den Fußgänger- und Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienlichen baulichen Anlagen (Brücken, Über- und Unterführungen)**.<sup>37</sup> Die einzelnen Komponenten einer Straße ergeben sich aus den nachfolgenden Ziffern, so dass sie

<sup>35</sup> Überdies sei noch auf die Möglichkeit gem § 44b StVO hingewiesen, dass bei unaufschiebbaren Verkehrsbeschränkungen, auch Organe der Straßenaufsicht, des Straßenerhalters, der Feuerwehr, des Bundesheeres oder Gasgebrechendienstes mittels Anbringung entsprechender Straßenverkehrszeichen von ihnen erlassene Verordnungen kundmachen können. Auf Grund der normativen Wirkung der Anbringung dieser Maßnahme und der eigenständigen Willensbildung durch die Genannten ist von einer Beilegung (gesetzliche Übertragung von Hoheitsgewalt auf Private) auszugehen.

<sup>36</sup> Bei mehreren Bundesländern muss eine Koordination der Landesregierungen stattfinden. Die LReg ist auch in solchen Angelegenheiten zuständig. Eine Zuständigkeit des Bundesministers ist gesetzlich nicht vorgesehen. Vgl *Pürstl/Somereder*, StVO, § 94b Anm 3.

<sup>37</sup> *Pürstl/Somereder*, StVO, § 2 Anm 4.

aus einer (Haupt-, Neben-)Fahrbahn, Fahrstreifen, einem Straßenbankett, Radstreifen etc besteht. Diese Begriffe knüpfen derweil an bauliche Momente an, beschreiben mithin quasi den Querschnitt der „**baulichen Anlage**“ Straße (ähnlich wie § 3 BStG) und deren Bestimmung, geben aber keine Auskunft über die räumliche Ausdehnung: es sind keine materiellen Kriterien bsp darüber enthalten, wo Anfangs- bzw Endpunkt einer Straße liegen.

In Zusammenschau mit den weiteren Begriffen des § 43 Abs 1 StVO ergeben sich einige Fragen: Eine **Straßenstrecke** verfügt entgegen der Bestimmung des Straßenbegriffs in § 2 Abs 1 Z 1 StVO schon dem Wortlaut nach über einen Anfangs- und einen Endpunkt (Strecke). Durch den begrifflichen Bezug auf die „Straße“ wird ersichtlich, dass eine Straßenstrecke eine Strecke, ie einen Ausschnitt auf einer Straße beschreibt. Für die Verordnungsebene ist die Unterscheidung durchaus von Relevanz: Es bestehen zunächst insofern keine Probleme, wenn man davon ausgeht, „Straße“ würde den Querschnitt einer baulichen Anlage meinen; dann erfasst die Straßenstrecke deren räumliche Ausdehnung in der Länge. Betrachtet man beide Begriffe im Zusammenhang des § 43 Abs 1 StVO, wird ersichtlich, dass auch der Gesetzgeber dort offensichtlich davon ausgeht, schon eine Straße sei ihrer Länge nach zu bemessen; denn ansonsten hätte sich die Nennung der Straße neben der Straßenstrecke erübrigt. Kann mithin die Behörde Verordnungen für eine Straße und eine Straßenstrecke erlassen, deutet das vielmehr darauf hin, dass als Straße eine bestimmte bauliche Anlage in ihrer räumlichen Ausdehnung gemeint ist, die ebenfalls über einen Anfangs- und einen Endpunkt verfügt; wird eine Verordnung für eine Straße erlassen, erstreckt sich diese von ihrem Anfangs- zu ihrem Endpunkt. In diesem Kontext meint dann der Begriff **Straßenstrecke einen bestimmten Ausschnitt** (eine bestimmte durch Anfangs- und Endpunkt gekennzeichnete Strecke) auf einer Straße. Eine Straßenstrecke ist dabei typischerweise kürzer als die Straße selbst. Eine Alternative bestünde lediglich darin, den Begriff Straße als nach baulichen Momenten bestimmten Oberbegriff für Straßenstrecke und Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes anzusehen. Wie erwähnt, wäre allerdings die Nennung neben den beiden anderen Begriffe *per se* entbehrlich.

Praktisch wird diese Differenzierung, in Bezug auf die Annahme der Rechtsprechung relevant, dass die Verkehrszeichen gem § 52 lit a Z 10a und 10b immer in der betreffenden Fahrtrichtung und in Beziehung zu einem bestimmten **Straßenzug** stehen.<sup>38</sup> Wenn also nicht nur für eine Straßenstrecke, sondern für eine ganze Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung verordnet würde, ließe sich auch im Hinblick auf § 51 Abs 1 StVO („längere Straßenstrecke“) vertreten, es wäre für die Erfassung einer gesamten Straße ausreichend, das Straßenverkehrszeichen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am Anfangspunkt der Straße aufzustellen; die Geschwindigkeitsbegrenzung würde dann für die gesamte Länge der Straße gelten, *ergo* bis zu ihrem (wie auch immer gedachten) Endpunkt.

Problematisch wird dieses Verständnis, da sich in **§ 52 lit a Z 10 b StVO** normiert findet, das betreffende Straßenverkehrszeichen (Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung) sei immer nach dem Straßenverkehrszeichen Z 10 a (Geschwindigkeitsbegrenzung) aufzustellen; dies müsste, da auch § 51 Abs 1 StVO unter dem Vorbehalt anderer Regelung in § 52 StVO steht, auch für Geschwindigkeitsbegrenzungen für eine ganze Straße gelten.

---

<sup>38</sup> VwGH 31.5.1985, 85/18/0255, ZVR 1986, 89; s auch OGH 9.10.1991, 2 Ob 47/91, ZVR 1992/64.

Da der Gesetzestext in diesem Zusammenhang verwirrend erscheint, ist anzuregen, die Begrifflichkeiten in den genannten Bestimmungen zu systematisieren.

Leichter zu erfassen sind **Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes**. Auf Grund der Begriffsbestimmung muss ein territorial abgegrenztes Gebiet gemeint sein, innerhalb dessen sich eine Mehrzahl von Straßen ausmachen lassen, für die eine, sie alle betreffende Verordnung erlassen wird.

#### 2.3.3.4 Ablauf des Ordnungsverfahrens<sup>39</sup>

Gem § 43 Abs 1 Z 1 StVO können für Straßen, Straßenstrecken oder Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes **Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote** erlassen werden. Aus § 44 StVO (hierzu noch sogleich) ergibt sich, dass **Verordnungen nach § 43 StVO**, also auch Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, durch Straßenverkehrszeichen auszudrücken (**kundzumachen**) sind. Straßenverkehrszeichen sind Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs iSd § 31 StVO. Gem § 48 Abs 1 StVO sind folgende **Straßenverkehrszeichen** vorgesehen: Gefahrenzeichen (§ 50 StVO), Vorschriftszeichen (§ 52 StVO) und Hinweiszeichen (§ 53 StVO). Laut § 52 lit a StVO sind Vorschriftszeichen Verbots- oder Beschränkungszeichen. Unter lit a fallen auch Geschwindigkeitsbeschränkungen; bei diesen handelt es sich damit um eine Verkehrsbeschränkung.<sup>40</sup>

**Folglich sind Geschwindigkeitsbeschränkungen als Verordnung zu erlassen und als Verkehrsbeschränkung durch die entsprechenden Vorschriftszeichen auszudrücken (kundzumachen).**

Bezüglich des Ablaufs eines **Verfahrens zur Verordnungserlassung** ist allgemein darauf hinzuweisen, dass **kein** (verfassungs)rechtlich **einheitlich vorgegebenes Verfahren** besteht.<sup>41</sup> Aus der Verfassung<sup>42</sup> lassen sich nur allgemein Grundsätze ableiten, etwa dass eine Kundmachung der Verordnung zu erfolgen hat. Ansprüche eines Einzelnen ergeben sich aber grds nicht im Ordnungsverfahren. In den konkreten Verwaltungsgesetzen finden sich aber öfters konkretisierende Bestimmungen hinsichtlich des Ordnungsverfahrens.

Im konkreten Fall der Erlassung von Verordnung iSd StVO sind die Bestimmungen über die **Mitwirkung** gemäß § 94f iVm 98 StVO sowie die Bestimmungen über die Kundmachung gem § 44 ff StVO anzuwenden.

**§ 94f StVO** sieht unterschiedliche **Anhörungsrechte** vor, durch die betroffene Gemeinden, Bundespolizeidirektionen und gesetzliche Interessenvertretungen in das Ordnungsverfahren einbezogen werden. Überdies ist der **Straßenerhalter** gem § 98 Abs 1 StVO anzuhören. Ein Be-

---

<sup>39</sup> S hierzu näher *Dittrich-Veit-Veit*, II, StVO § 43 Rz 12.

<sup>40</sup> Zu Zusatztafeln als Teil der Verordnung und Kundmachung s die Ausführungen im Anhang.

<sup>41</sup> *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 824 ff.

<sup>42</sup> Etwa dem rechtsstaatlichen Grundprinzip in systematischer Zusammenschau der Bestimmungen zur Kundmachung von Gesetzen, dem Legalitätsprinzip, die Hinweise auf die gehörige Kundmachung von Verordnungen, usw ...

rücksichtigungsanspruch besteht nicht; die Anhörung ist aber – außer bei Gefahr im Verzug – zwingend vorgeschrieben; wird diese unterlassen, ist die Verordnung rechtswidrig und kann aufgehoben werden.

Nach der Ermittlung der Voraussetzungen für die Verordnungserlassung und die vorgeschriebene Anhörung der beteiligten Gruppen, wird **der Inhalt der Verordnung durch Beschluss des zuständigen Organs festgesetzt**. Am Schluss des Ordnungsverfahrens steht die Kundmachung der Verordnung. Unabhängig von der Kundmachung der Verordnung ist der Straßenerhalter vom Inhalt der Verordnung zu informieren.<sup>43</sup> Bevor die Bestimmungen hinsichtlich der Kundmachung dargestellt werden, sei auf die Unterscheidung zwischen der Willensbildung hinsichtlich des Inhaltes der Verordnung und der Kundmachung der Verordnung noch genauer eingegangen.

Eine in der **Praxis übliche Vorgehensweise** hinsichtlich **des Ordnungsverfahrens** nimmt sich in rechtlicher Sicht problematisch aus: Die **materielle Übernahme von Bescheidinhalten** in die Verordnung. Auch wenn der Verfassungsgerichtshof grds eine derartige Vorgehensweise für zulässig erachtet, stellt sich im Zusammenhang mit dem rechtsstaatlichen Grundprinzip die Frage der Grenze der Übernahme von Bescheidinhalten, die vor allem bei der Erlassung von Baustellen-Verordnungen üblich ist. Meist ist die Übernahme anderer Inhalte in die Verordnung eben nicht nur auf die inhaltliche Integration eines Bewilligungsbescheides für Baumaßnahmen auf der Straße begrenzt, sondern es werden **ebenso Pläne der Behörde oder eines Architekturbüros** übernommen, die in Form von Verkehrszeichen die Verordnungssituation anzeigen. Durch die bloße Übernahme dieser Pläne – als integraler Bestandteil der Verordnung – ist der Verordnungswille – trotz Überprüfung der Inhalte von Bescheid und Plänen – einerseits durch niederrangiges Recht vorgegeben und andererseits die inhaltliche Klarheit des **Verordnungswillens fragwürdig**. Diese bestehende verfassungsrechtlich gedeckte Praxis kann **im Einzelfall zu massiven rechtlichen Problemen** führen (zumindest zur Gesetzwidrigkeit der Verordnung) und **sollte daher nur im Ausnahme- und nicht im Regelfall** angewandt werden.

### 2.3.3.5 Unterscheidung von Willensbildung und Kundmachung

Wichtig ist die Unterscheidung zwischen der Verordnung und deren Kundmachung. Das **Ordnungsverfahren** wird durch die **Kundmachung abgeschlossen**; durch die Kundmachung wird der Inhalt der Verordnung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Festgelegt wird der Inhalt der Verordnung aber bereits vorher, durch den **Willensakt der Behörde**. Die Behörde fasst intern den Entschluss, einen bestimmten Inhalt als Verordnung zu erlassen. Damit steht der Inhalt der Verordnung fest. Um diesen allgemein zugänglich zu machen, ist dieser **kundzumachen**.

Konkret bedeutet dies im Normalfall bei **Verordnungen des Bundesministers** eine **Kundmachung im Bundesgesetzblatt**.<sup>44</sup> Der Inhalt der Verordnung wird im Bundesministerium festgehalten; damit ist die Willensentscheidung getroffen. Dieser schriftlich festgehaltene Verordnungsinhalt wird in weiterer Folge von einem anderen Organ, einer anderen Dienststelle kundgemacht. Nicht

---

<sup>43</sup> Vgl § 98 Abs 1 letzter Satz StVO. Dies macht auch aus Perspektive des § 32 StVO Sinn, der vorsieht, dass die Anbringung der Straßenverkehrszeichen durch den Straßenerhalter zu geschehen hat.

<sup>44</sup> Vgl § 4 BGBIG.

das Bundesministerium für Verkehr, sondern die zuständige Abteilung des Bundeskanzleramtes nimmt die Publikation des Inhaltes im Internet (RIS) vor.<sup>45</sup> Das Publikationsorgan und die Behörde, die die Verordnung erlässt, fallen auseinander. Dies fällt im Normalfall aber deshalb nicht weiter auf, weil es sich dabei um Texte, also schriftliche Ausführungen, handelt.

Im Falle der **Straßenverkehrsordnung** erfolgt die **Kundmachung durch (Straßenverkehrs)Zeichen**, wodurch diese zwei Aspekte, Beschluss des Verordnungsinhaltes durch die Behörde und Kundmachung durch Organe des Straßenerhalters (§ 32 StVO) virulent werden. Die Fehleranfälligkeit ist in diesem Fall wesentlich größer als im Falle der Übernahme eines Textes in das Internet bzw das Aufhängen eines Ausdruckes auf eine Amtstafel. Es reicht nämlich nicht die Wiedergabe des Textes – auf einer sprachlichen Ebene aus, sondern es bedarf darüber hinausgehend der Umsetzung(!) des Verordnungstextes in Zeichen. Die dadurch entstehenden **Umsetzungsschwierigkeiten** sind wesentlich höher als die Publikation eines Textes und werfen daher zusätzlich Fragestellungen im Detail auf.

Ein weiterer **Unterschied** zwischen der **klassischen Kundmachung** in Form eines publizierten Textes und der **Kundmachung durch Zeichen**, ist die räumliche und zeitliche Verknüpfung der Kundmachung mit der Verordnung. Im „Normalfall“ ist die räumliche Geltung der Verordnung allgemein für ein Gebiet festgelegt (zumeist ein Bundesland oder das gesamte Bundesgebiet); im konkreten Fall wird der **räumliche Geltungsbereich** in der Verordnung angesprochen, aber erst durch das konkrete Aufstellen der Zeichen, also durch die Kundmachung, umgesetzt. Der **zeitliche Geltungsbereich** wird bei Kundmachung im Internet punktuell erreicht. Ist die Verordnung einmal ins Internet gestellt (Zeitpunkt der Geltung), tritt sie grds mit dem nächsten Tag in Kraft (Zeitpunkt der Verbindlichkeit).<sup>46</sup> Fällt das Internet für einige Zeit aus, ändert dies nichts an der Verbindlichkeit der Verordnung.<sup>47</sup> Eine Verordnung – wie die Verordnungen in der StVO grds – die „vor Ort“ kundgemacht wird, verliert ihre Verbindlichkeit, wenn das Straßenverkehrszeichen zerstört oder abgerissen wird. Die **Verknüpfung der Verbindlichkeit der Verordnung** (und somit auch ihres Inhaltes) mit der Form der Kundmachung hat hier also deshalb eine besondere Bedeutung, weil die einmal kundgemachte Verordnung durch externe Einflüsse wieder ihre Verbindlichkeit verlieren kann.

### 2.3.4 Rechtliche Grundlagen des Kundmachungsrechts

#### 2.3.4.1 Art der Kundmachung (durch Straßenverkehrszeichen)

Besteht eine hinreichend bestimmte gesetzliche Grundlage für den Erlass einer Verordnung und bildete die Behörde einen entsprechenden Willen, erfolgt dessen Kommunikation nach außen durch die Kundmachung. Der Behördenwille wird idR nicht textlich (Gesetzblätter), sondern durch Verkehrszeichen zum Ausdruck gebracht.

---

<sup>45</sup> „Das Rechtsinformationssystem des Bundes ist eine vom Bundeskanzler betriebene elektronische Datenbank.“ Vgl § 6 BGBIG.

<sup>46</sup> § 11 BGBIG.

<sup>47</sup> Dies obwohl § 9 Abs 1 BGBIG normiert, dass die Verlautbarungen im Bundesgesetzblatt jederzeit verfügbar sein müssen.

### 2.3.4.1.1 Die grundlegende Kundmachungsnorm der StVO: § 44 StVO

Einschlägige Vorschrift ist **§ 44 StVO (Kundmachung der Verordnungen)**. Die Norm bezieht sich auf die in § 43 StVO bezeichneten Verordnungen; diese werden **durch Straßenverkehrszeichen**<sup>48</sup> (oder Bodenmarkierungen<sup>49</sup>) kundgemacht;<sup>50</sup> **mit der Anbringung** der Zeichen **treten sie in Kraft** (§ 44 Abs 1 Satz 1). Als **Straßenverkehrszeichen** werden stabil angebrachte Zeichen angesehen, die an einer Seite der Straße befestigt werden und schon nach ihrer ganzen Aufmachung dazu bestimmt sind, den Verkehr an einer bestimmten Straßenstelle zu regeln.<sup>51</sup> Als Straßenverkehrszeichen zur Kundmachung solcher Verordnungen kommen die Vorschriftszeichen (§ 52 StVO) sowie die Hinweiszeichen (§ 53 StVO) „Autobahn“, „Ende der Autobahn“, „Autostraße“, „Ende der Autostraße“, „Einbahnstraße“, „Ortstafel“, „Ortsende“, „Internationaler Hauptverkehrsweg“, „Straße mit Vorrang“, „Straße ohne Vorrang“, „Straße für Omnibusse“ und „Fahrstreifen für Omnibusse“ in Betracht (**§ 44 Abs 1 Satz 2**).<sup>52</sup>

**Sämtliche Vorschriftszeichen dienen demnach der Kundmachung von Verordnungen** (§ 44 Abs 1 StVO). Sie **zeigen eine gesetzliche oder verordnete Regelung an**.<sup>53</sup> Aus der expliziten Klarstellung des Gesetzes ist zu entnehmen, dass **nicht nur Vorschriftszeichen** geeignet sind, den Inhalt einer Verordnung kundzumachen, sondern **ebenfalls Gefahrenzeichen und Hinweiszeichen**. Vorschriftszeichen drücken grds Verbote oder Beschränkungen aus (§ 52 lit a StVO); **Hinweiszeichen weisen eigentlich nur auf verkehrswidrige Umstände hin** (§ 53 Abs 1 StVO) und **Gefahrenzeichen kündigen grds nur an, dass sich in der Fahrtrichtung auf der Fahrbahn Gefahrenstellen befinden** (§ 49 StVO). Die beiden letzten Kategorien kommen nur dann als Kundmachungsform in Betracht, sofern sie dem Straßenbenützer ein bestimmtes Verhalten vorschreiben.<sup>54</sup> Zudem sind auch **die Hinweiszeichen „Fußgängerzone“** (§ 53 Abs 1 Z 9a StVO) und **„Wohnstraße“** (§ 53 Abs 1 Z 9c StVO) dieser Aufzählung **noch hinzuzufügen**.<sup>55</sup>

Ausgehend vom Normalfall einer Kundmachung durch Verkehrszeichen stellt die **Kundmachung rechtlich** (von den Folgen wie ihrer Verbindlichkeit vorerst noch abgesehen; siehe hierzu u) primär die **Mitteilung einer rechtsverbindlichen Tatsache an die Öffentlichkeit dar**.<sup>56</sup> Mit der Kundmachung erfolgt die Verlautbarung des Beschlossenen und in Folge das **Zugänglichmachen des Rechtsaktes** für die Normadressaten – nur dadurch kann fingiert werden, dass die gesetzlichen Bestimmungen als bekannt vorausgesetzt werden können (vgl für Gesetzes § 2 ABGB).

Um die Kundmachung zu ermöglichen, sind die **Straßenverkehrszeichen aufzustellen**. Da es sich bei **Straßenverkehrszeichen** um **Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs** iSd § 31 StVO handelt, ist für die Aufstellung der **Straßenerhalter** zuständig und verant-

<sup>48</sup> Hierbei handelt es sich um den Regelfall, *Pürstl/Somereeder*, StVO, § 44 Anm 1.

<sup>49</sup> Siehe zu diesen 1580 BlgNR 18.GP.

<sup>50</sup> Vgl aber auch die Kundmachung durch Hinweistafeln, wenn eine Verordnung sich nicht durch Straßenverkehrszeichen ausdrücken lässt § 44 Abs 2 ff StVO.

<sup>51</sup> VwGH 7.2.1973, 1448/62, ZVR 1963, 304.

<sup>52</sup> Zu Zusatztafeln als Teil der Verordnung und Kundmachung s die Ausführungen im Anhang.

<sup>53</sup> *Pürstl/Somereeder*, StVO, § 51 Anm 1.

<sup>54</sup> 22 BlgNR 9.GP.

<sup>55</sup> *Pürstl/Somereeder*, StVO, § 44 Anm 5.

<sup>56</sup> VwGH 23.2.1961, Z 930/59; *Binder*, ZVR 1974, 35.



wortlich (vgl § 32 Abs 1 StVO). Aus dem Kontext der §§ 43, 44 Abs 1, 32 Abs 1 StVO scheint sich zu ergeben, dass der Straßenerhalter beim Aufstellen von Verkehrszeichen stets von einem behördlichen Auftrag abhängig sei, da dem Aufstellen stets eine Verordnung vorauszugehen habe. Indes folgt aus § 98 Abs 3 StVO, der sich mit den Rechten und Pflichten des Straßenerhalters beschäftigt, dass dieser auch ohne behördlichen Auftrag Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs, damit auch Straßenverkehrszeichen, aufstellen darf; ausgenommen sind lediglich solche, die nach § 44 StVO kundzumachen sind. Kundzumachen sind nur die Straßenverkehrszeichen, die nach § 43 StVO einer Verordnung bedürfen. Folglich vermag der Straßenerhalter jene Straßenverkehrszeichen eigenständig aufzustellen, die insbesondere keine Verkehrsverbote und -beschränkungen ausdrücken (damit auf keinen Fall jene, die in § 44 Abs 1 Satz 4 StVO genannt sind, bzw hierzu zu rechnen sind (siehe oben). In diesen Fällen stellt das Aufstellen eines Verkehrszeichens keine Kundmachung dar.<sup>57</sup>

#### 2.3.4.1.2 Kundmachung für einzelne Straßen

§ 51 Abs 5 StVO gestattet, dass wenn in einen Straßenabschnitt, für den durch Vorschriftenzeichen Verkehrsbeschränkungen kundgemacht sind, eine andere Straße einmündet, diese Beschränkungen auch schon auf der einmündenden Straße durch die betreffenden Vorschriftenzeichen mit einer Zusatztafel mit Pfeilen angezeigt werden. Solche Zeichen sind im Ortsgebiet höchstens 20 m und auch Freilandstraßen höchstens 50 m vor der Einmündung anzubringen.

Auch Geschwindigkeitsbeschränkungen können zudem durch die § 52 lit a Zeichen 11a und b StVO kundgemacht werden (sog Zonenbeschränkungen). Sie zeigen den Beginn bzw das Ende einer Zone an, innerhalb der die durch das eingefügte Zeichen zum Ausdruck gebrachte Verkehrsbeschränkung (Geschwindigkeitsbegrenzung) gilt (zonale Geschwindigkeitsbeschränkungen). Aus dem Wortlaut und gerade im Unterschied zu den Geschwindigkeitsbegrenzungen mittels der Zeichen § 52 lit a 10 a und b StVO folgerte der VwGH in einem Erkenntnis,<sup>58</sup> bedingt die Kundmachung nicht das Aufstellen der Vorschriftenzeichen für jede Straße innerhalb des Gebietes, sondern nur auf den Straßen, wo rechtmäßig in die Zone eingefahren werden kann. Auch insofern ergibt sich aus der Bestimmung des § 52 etwas anderes (vgl § 51 Abs 1 StVO). Geschwindigkeitsbegrenzungen mittels Zeichen 10a und b werden entsprechend als streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen bezeichnet. Da eine Zone sich räumlich auf ein bestimmtes Gebiet erstreckt, handelt es sich bei der Verordnung um eine solche für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes iSd § 43 StVO.

#### 2.3.4.2 Sonderfall: Kundmachung mit Ortstafel

§ 44 Abs 4 StVO erlaubt, dass **Verordnungen**, die sich durch ein Vorschriftenzeichen ausdrücken lassen<sup>59</sup> und **für ein ganzes Ortsgebiet oder für Straßen mit bestimmten Merkmalen in-**

<sup>57</sup> Der Straßenerhalter ist somit aber kein Beliehener, der eigene behördliche Funktionen wahrnimmt. Solange es sich um Verordnungen handelt, bedarf es eines behördlichen Auftrages. Insoweit ist der Straßerhalter „nur“ Inpflichtgenommener und somit nur „verlängerter Arm der Behörde“ ohne eigenen behördlichen Willen. Vgl *Raschauer*, Verwaltungsrecht<sup>2</sup>.

<sup>58</sup> VwGH 20.7.2001, 2000/02/0352.

<sup>59</sup> Insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen, Beschränkungen für Halten und Parken.

nerhalb eines Ortsgebiets gelten, mit den entsprechenden Vorschriftenzeichen und der etwa erforderlichen Zusatztafel in **unmittelbarer Verbindung mit dem Hinweiszeichen „Ortstafel“**<sup>60</sup> (§ 53 Abs 1 Z 17a StVO) gehörig kundgemacht werden können. Solche Verordnungen sind überdies im Ortsgebiet ortsüblich zu verlautbaren. Die gesetzliche Ermächtigungsgrundlage hierfür findet sich derweil nicht ausschließlich in der General-Ermächtigung des § 43 StVO, wemgleich man davon ausgehen könnte, es handelte sich bei solchen Verordnungen um den Extremfall einer Verordnung für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes. Vielmehr ist **§ 20 Abs 2a StVO** als *lex specialis* insofern einschlägig, als es sich, seinem Wortlaut entsprechend, um Verordnungen handelt, **durch die für ein gesamtes Ortsgebiet eine geringere Geschwindigkeit als 50 km/h festgelegt wird**. Im zweiten Fall des § 44 Abs 4 StVO, da für **Straßen mit bestimmten Merkmalen innerhalb eines Ortsgebiets** eine Verordnung erlassen wird, ist auf Grund der Fassung des § 20 Abs 2a StVO nicht dieser, sondern **§ 43 Abs 1 StVO** einschlägige Ermächtigungsgrundlage.

| <b>Kundmachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen iVm Ortstafel</b> |  |
|---|--|
| <b>für ein ganzes Ortsgebiet</b>                                    | <b>für Straßen mit bestimmten Merkmalen innerhalb eines Ortsgebiets</b>  |
| in unmittelbarer Verbindung mit dem Hinweischild „Ortstafel“        | in unmittelbarer Verbindung mit dem Hinweischild „Ortstafel“<br><br>erforderliche Zusatztafel<br><br>(= Beschränkung auf Teile des Ortsgebietes) |
| <b>Verordnungsgrundlage/Ermächtigungsgrundlage</b>                  |  |
| § 20 Abs 2a StVO  | § 43 Abs 1 StVO  |

§ 44 Abs 4 StVO gilt allerdings auch für die Fälle, in denen gem § 43 Abs 1 StVO die Verordnung **auf Teile eines Ortsgebietes beschränkt** wird (s §§ 51 Abs 4 und 52 lit a Z 11a StVO).<sup>61</sup> Zu beachten ist, dass auf Kundmachungen gem § 44 Abs 4 StVO nicht die Vorschrift § 48 Abs 4 StVO Anwendung findet, derzufolge auf einer Anbringungs Vorrichtung für Straßenverkehrszeichen nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen angebracht werden können.

Eine einzige Verletzung einer Kundmachungsvorschrift des § 44 Abs 4 StVO hat zur Folge, dass die Verordnung zur Gänze als nicht gehörig kundgemacht anzusehen ist.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> Es ist seit der 6. StVO-Nov explizit nicht mehr genügend, wenn das betreffende Vorschriftenzeichen „unmittelbar neben dem Hinweiszeichen ‚Ortstafel‘ “ steht, VfGH 12.11.1982, 82/02/0151, ZVR 1983, 335.

<sup>61</sup> Pürstl/Somereeder, StVO, § 44 Anm 16.

<sup>62</sup> VfGH 17.10.1967, V 37/67, ZVR 1969, 338.

### 2.3.4.3 Durchführung der Kundmachung durch Anbringung der Straßenverkehrszeichen

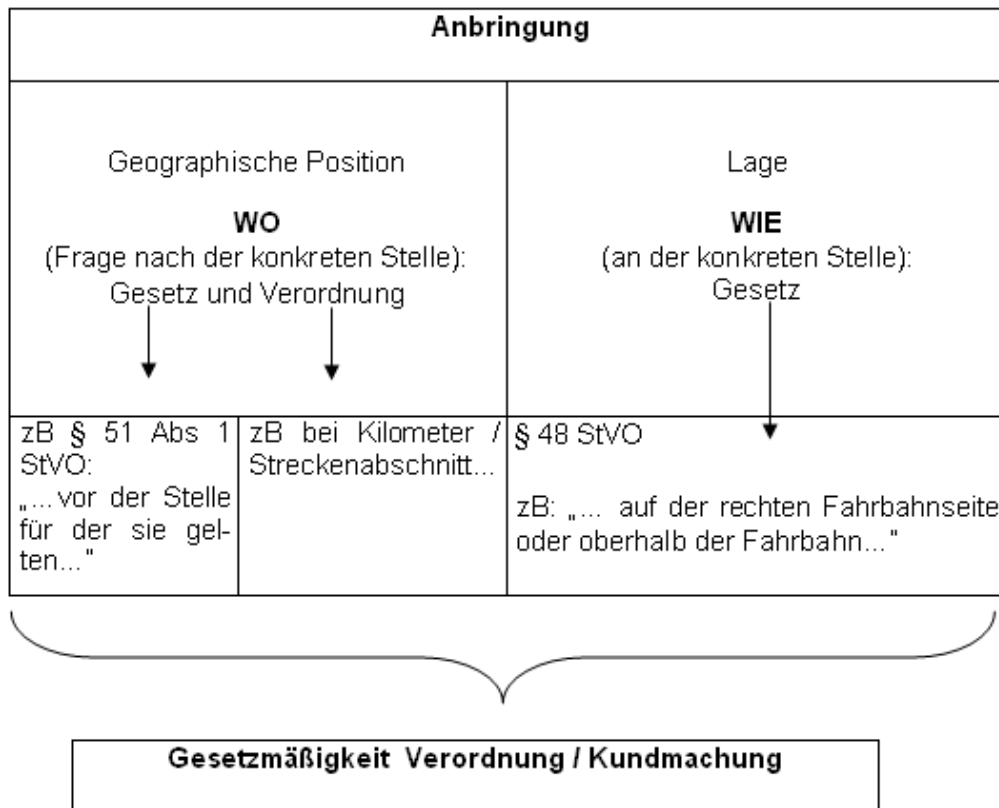
Die Kundmachung der Verordnung durch Verkehrszeichen obliegt gem § 32 Abs 1 StVO dem **Straßenerhalter**. Ohne Auftrag der zuständigen Behörden gem § 94 ff StVO darf der Straßenerhalter Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs anbringen (§ 98 Abs 3 StVO). Überdies besteht die Ermächtigung im Falle des § 44b StVO hinsichtlich **unaufschiebarer Verkehrsbeschränkungen**.

Die korrekte Anbringung der Straßenverkehrszeichen entscheidet über die Mangelfreiheit der Kundmachung, ggf deren „Gehörigkeit“, die wiederum bedeutend für die Existenz bzw Rechtmäßigkeit der Verordnung ist (zu diesen Aspekten s noch unten).

Es erscheint zweckmäßig, bei der **Anbringung** sowohl Aspekte des Wo als auch des Wie der Anbringung zu unterscheiden. Rechtlich hat die Unterscheidung keine Auswirkungen, doch finden sich die Voraussetzungen in unterschiedlichen Rechtsvorschriften und sind systematisch unterschiedlich zu bewerten. So normiert bsp § 48 StVO die konkrete Höhe des Verkehrszeichens, den Abstand zum Straßenrand etc, ergo dessen Koordinaten in einem dreidimensionalen System an einer bestimmten Stelle/Position. Letztere ist der Ort, an dem das Verkehrszeichen aufzustellen ist. Dies ergibt sich zT aus dem Gesetz (vgl § 51 Abs 1 StVO: „...vor der Stelle für die sie gelten“). Wo genau diese Stelle im konkreten Fall liegt, hat die Behörde in der Verordnung festzulegen. Die genaue Festlegung des Punktes liegt damit der Anbringung des Verkehrszeichens an diesem Ort voraus. Damit kann die Fixierung des Aufstellungsortes des Verkehrszeichens als zu dem Fragenkomplex des „Wo“ der Anbringung, die exakte „Lage“ bei dem bestimmten Punkt hingegen als „Wie“ der Anbringung bezeichnet werden.<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> Zur Frage des Wie der Anbringung von Verkehrszeichen bzw der Korrektheit der Kundmachung gehört auch die Frage der Beschaffenheit der Verkehrszeichen. Diese sind grds als stabil angebrachte Zeichen anzusehen, die an einer Seite der Straße befestigt werden und schon nach ihrer ganzen Aufmachung dazu bestimmt sind, den Verkehr an einer bestimmten Straßenstelle zu regeln, VwGH 7.2.1973, 1448/62, ZVR 1963, 304.



Hinsichtlich der **Anbringung** ist § 48 StVO zu entnehmen, dass Straßenverkehrszeichen unter Beachtung auf die Art der Straße und sowie unter Berücksichtigung der auf ihr üblichen Verkehrsverhältnisse (namentlich der darauf üblichen Geschwindigkeit von Fahrzeugen) in einer solchen Art und einer solchen Größe anzubringen sind, dass sie **von den Lenkern** herannahender<sup>64</sup> Fahrzeuge **leicht und rechtzeitig erkannt werden können** (Abs 1 leg cit).

Eine **rechtzeitige Wahrnehmung** durch die Lenker erfordert, dass diesen nach Erkennen des Verkehrszeichens noch ausreichend Zeit verbleibt, damit sie dem Zeichen entsprechende Maßnahmen einleiten können.<sup>65</sup> Forschungsergebnisse der letzten Jahre ergaben, dass bei **Anbringung oberhalb der Fahrbahn** Verkehrszeichen **leichter wahrgenommen** werden, weshalb mit der Gesetzesnovelle intendiert wurde, abhängig von den örtlichen Bedingungen bei entsprechenden Straßenverkehrszeichen, diese Art der Anbringung zu bevorzugen.<sup>66</sup>

<sup>64</sup> VwGH 13.3.1967, 706/66, KJ 1967, 73.

<sup>65</sup> Pürstl/Somereder, StVO, § 48 Anm 2.

<sup>66</sup> 23 BgINR 14. GP. Dies gilt insbesondere für Wegweiserbrücken und im Ortsgebiet für Straßen mit mehreren Fahrstreifen in eine Fahrtrichtung. Faktisch bedingt ist, dass das Hinweisschild „Ortsende“ auf der linken Seite steht: denn gem § 53 Abs 1 Z 17b StVO ist es auf der Rückseite des mangels entgegenstehender Vorschrift auf der rechten Seite anzubringenden aufzustellenden Hinweisschildes „Ortstafel“ anzubringen.

Die Erkennbarkeit ist dabei Voraussetzung für die gehörige Kundmachung des Verkehrszeichens; neben dem Aufstellungsort und der Anbringungsart ist auch der absolute Abstand der Verkehrszeichen voneinander, die Tiefe der Verbreiterung der Straße und der Winkel, in dem diese Verbreiterung erfolgt, maßgeblich.<sup>67</sup> Hinsichtlich der Anbringung von Verkehrszeichen vor Leuchtreklamen bzw wechselndem Hintergrund sei auf die Ausführungen im Anhang verwiesen.

Grds sind sie auf der **rechten Straßenseite** oder **oberhalb der Fahrbahn** (§ 48 Abs 2 Satz 1 StVO) anzubringen, wobei die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen zulässig ist. **Auf Autobahnen** sind (Gefahrenzeichen und) Vorschriftenzeichen **auf beiden Seiten** oder **oberhalb der Fahrbahn** anzubringen, ausgenommen auf Streckenteilen, die in der jeweiligen Fahrtrichtung nur einen Fahrstreifen aufweisen, oder in Gegenverkehrsbereichen. (Abs 2 Satz 2 leg cit).

Die **Anbringung** eines Verkehrszeichens obliegt grds dem Straßenerhalter (§ 32 Abs 1 StVO); sie kann indes auch durch die Bezirksverwaltungsbehörde oder durch die Gemeinde vorgenommen werden (§§ 94b Abs 1 lit d StVO, § 94d Z 5 StVO).

Gem § 48 Abs 4 StVO dürfen **auf einer Anbringungsvorrichtung** für Straßenverkehrszeichen (Standssäulen, Rahmen, Trägern u dgl) **nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen** angebracht werden. Allerdings gilt dies nicht für eine Kundmachung gem

- § 25 Abs 2 StVO (Kurzparkzonen) oder
- § 44 Abs 4 StVO (Verordnungen für ein ganzes Ortsgebiet) sowie
- für die Anbringung der Hinweiszeichen „Wegweiser“ (§ 53 Abs 1 Z 13b StVO) oder
- die Anbringung von Straßenverkehrszeichen, deren Inhalt miteinander in Zusammenhang stehen (Zusatztafeln).<sup>68</sup>

Im letzten Fall gelten die senkrechten Maße bis zur Unterkante der Zusatztafel, da gem der Definition des § 54 Abs 1 StVO Zusatztafel weitere, das Straßenverkehrszeichen erläuternde oder wichtige, sich auf das Straßenverkehrszeichen beziehende, dieses erweiternde oder einschränkende oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dienliche Angaben enthalten und auf Grund ihres Bezugs zu dem Straßenverkehrszeichen, unter dem sie anzubringen sind (vgl § 54 Abs 1 und 3 StVO), zu dessen Bestandteil werden.<sup>69</sup>

**§ 48 Abs 5 StVO** enthält nachfolgend **nähere Ausführungen zu der exakten Position** des Verkehrszeichens (bei seitlicher Anbringung sowie bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn). Grds geht der VfGH davon aus, dass die Aufstellung nicht in einem 90°-Winkel zur Fahrtrichtung erfolgen muss.<sup>70</sup> Zudem muss die senkrechte Entfernung des unteren Randes des Verkehrszeichens nicht zentimetergenau 2,20 m betragen; es ergibt sich überhaupt daraus grds die Verpflichtung zur zentimetergenauen Einhaltung der Höchst- und Mindestmaße.<sup>71</sup> Das Gesetz spricht aber davon,

---

<sup>67</sup> VfGH 23.10.1986, 86/02/0109.

<sup>68</sup> Zu Zusatztafeln als Teil der Verordnung und Kundmachung vgl auch die weiterführende Analyse im Anhang.

<sup>69</sup> VfGH 18.6.1966, V 1/66, ZVR 1967/141 *Pürstl/Somereider*, StVO, § 48 Anm 7.

<sup>70</sup> VfGH 15.1.1986, 84/03/0239, ÖJZ 1986, 665.

<sup>71</sup> VfGH 16.12.1975, V 27/75, Slg 7724; VfGH 13.2.1985, Zl. 85/18/0024; 25.1.2002, 99/02/0014.

dass in Ausnahmefällen abgewichen werden kann. Aus dieser Ausnahmeregelung lässt sich ein begründetes Abweichen im konkreten Fall legitimieren. Ein **Abweichen von 20 cm** (im Hinblick auf die senkrechte Entfernung des unteren Randes des Verkehrszeichens) kann iSd Rsp des VfGH nicht mehr hingenommen werden; auf Grund dessen wird die **Verordnung gesetzeswidrig**.<sup>72</sup> Dieser konkrete Einzelfall ist aber nicht generalisierbar, denn die Gesetzmäßigkeit der Anbringung hängt – in Ausnahmefällen – von den konkreten Umständen ab. Die Werte zwischen einem kleinen Kundmachungsmangel, einer gesetzeswidrigen Verordnung und einer nicht gehörig kundgemachten Verordnung sind in diesem Bereich besonders fließend. Es kann daher – trotz der im Gesetz vorgesehenen exakten Werte – nur im konkreten Einzelfall bestimmt werden, welche Form der Verletzung der Kundmachungsvorschriften vorliegt. Dabei ist die Grundbedingung der Anbringung, nämlich die leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit (Publizität) als Maßstab heranzuziehen. Wird bei einer Abweichung geltend gemacht, es handle sich um einen in Ausnahmefall iSd § 48 Abs 5 StVO, wäre dies seitens des Straßenerhalters zu substantiieren. Es wäre aber auch der Gesetzgeber aufgerufen, das zulässige Maß zunehmender Abweichungen klar zu determinieren (in Maßeinheiten oder aber in prozentualen Werten) und die Rechtsfolgen bei (größeren) Verstößen gegen diese Bestimmungen.

§ 48 Abs 6 Satz 1 StVO wiederum bestimmt, dass wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, in angemessener Entfernung vor einem Straßenverkehrszeichen (das nach den Bestimmungen der §§ 49, 50, 52, oder 53 StVO angebracht wurde) ein oder mehrere gleiche Zeichen (ausgenommen beim Zeichen „Halt“) anzubringen sind, unter denen auf einer Zusatztafel nach § 54 Abs 5 lit a StVO die Entfernung bis zu der Straßenstelle anzugeben ist, auf die sich das Straßenverkehrszeichen bezieht.

**Geschwindigkeitsbeschränkungen werden durch die Vorschriftenzeichen § 52 lit a Z 10a, Z 10b sowie Z 11a und Z 11 b StVO kundgemacht.** Die Zeichen § 52 lit a Z 10a und 11 a StVO geben dabei den Anfang, jene des § 52 lit a Z 10b, 11b StVO jeweils das Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung an. Damit liegt insofern eine Abweichung von der in § 51 Abs 1 Satz 1 StVO festgehaltenen allgemeinen Bestimmung vor, nach welcher Vorschriftenzeichen (*ergo* auch Geschwindigkeitsbegrenzungen) **grds vor der Stelle anzubringen sind, für die sie gelten**, als dass, wenn eine Vorschrift für eine längere Straßenstrecke gilt, das Ende der Strecke durch ein gleiches Zeichen, unter dem eine **Zusatztafel** mit der **Aufschrift „ENDE“** anzubringen ist, **mangels anderer Vorschriften in § 52 StVO** kenntlich zu machen ist (§ 51 Abs 1 Satz 2). Zu beachten ist, dass in den Fällen, da für die Kennzeichnung des Endes einer Verbotsstrecke ein besonderes Straßenverkehrszeichen vorgesehen ist – wie ua für das Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung (§ 52 lit a Z 10b StVO) – **eine andere Kenntlichmachung des Endes des Verbots unzulässig ist**.<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> VfGH 16.12.1975, V 27/75, Slg 7724.

<sup>73</sup> Pürstl/Somereder, § 51 Anm 2.

**2.3.4.4 Rechtliche Folgen von fehlender und falscher Anbringung von Straßenverkehrszeichen**

Die rechtlichen Folgen von fehlender und falscher Anbringung von Straßenverkehrszeichen zeigen sich am ehesten und vermeiden Ungenauigkeiten,<sup>74</sup> wenn man sich zuvor vergegenwärtigt, ob eine Verordnung überhaupt in Geltung ist (denn nur dann kann sie rechtmäßig oder rechtswidrig sein); erst dann sind die potentiellen Fehler in der Kundmachung und ihre Folgen genauer zu analysieren.

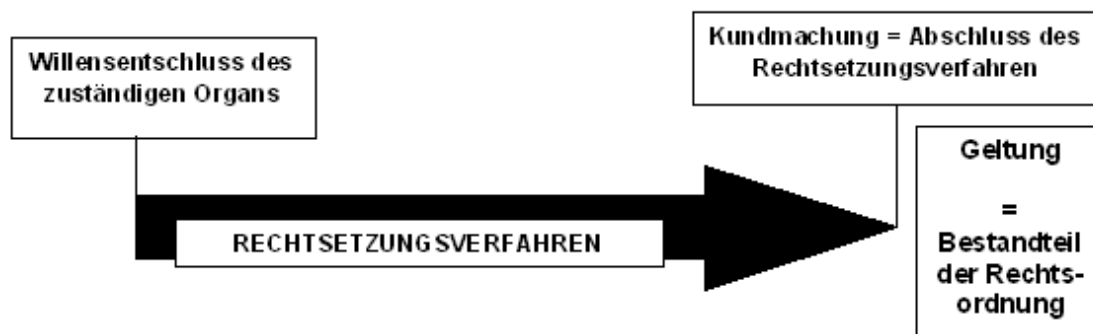
**2.3.4.4.1 Allgemeine Unterscheidung: Gültigkeit und Verbindlichkeit**

Eine grundlegende Unterscheidung ist jene zwischen der Gültigkeit einer Rechtsnorm und ihrer Verbindlichkeit.

**2.3.4.4.1.1 Die Gültigkeit von Rechtsnormen**

Der österreichischen Rechtsordnung liegt eine **formale Prägung des Begriffs Geltung** zugrunde: Eine Rechtsvorschrift **gilt**, wenn sie vom zuständigen Organ in der für eine Rechtsvorschrift vorgeschriebenen Art erlassen wurde; **sobald das Rechtserzeugungsverfahren abgeschlossen ist**, wird die Rechtsnorm Bestandteil der Rechtsordnung.<sup>75</sup> Das Rechtserzeugungsverfahren ist abgeschlossen, **wenn die betreffende Norm kundgemacht worden ist** (allgemeine Kundmachung bei generellen Rechtsakten bzw individuelle Kundmachung bei individuellen Rechtsakten).<sup>76</sup> **Bei generellen Akten beginnt der zeitliche Geltungsbereich grds mit dem Ablauf des Tages der Kundmachung.**<sup>77</sup>

Aus dieser formalen Betrachtungsweise folgt, dass **Rechtsakte gelten, wenn alle ihrer Erzeu-**



**gungsbedingungen erfüllt sind**; umgekehrt hat dies zur Konsequenz, dass damit **die inhaltliche Seite eines Rechtsaktes ausgeklammert** wird: der Rechtsakt gilt auch dann, wenn er nur die

<sup>74</sup> Vgl. *Klaushofer*, ÖJZ 2000, 169.

<sup>75</sup> *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 520.

<sup>76</sup> *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 520.

<sup>77</sup> *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 520; *Thienel*, Art 49 B-VG, in *Korinek/Holoubek* (Hrsg), B-VG, Rz 50.

Erzeugungsvoraussetzungen erfüllt und nicht die inhaltlichen (materiellen) Voraussetzungen. Es werden damit auch solche Akte grds Bestandteil der Rechtsordnung,<sup>78</sup> die inhaltlich nicht den gesetzlichen Rahmenbedingungen entsprechen.

Es können somit formal rechtmäßig zustande gekommene Rechtsakte inhaltlich gegen höherrangige Rechtsnormen (des einfachen Rechts oder des Verfassungsrechts) verstoßen und insofern mit diesen unvereinbar sein. Diese Betrachtung bezieht sich auf die inhaltliche, die **materielle Rechtmäßigkeit**. Aus der Einheit der Rechtsordnung folgt, dass keine niederrangige Rechtsnorm einer höherrangigen widersprechen darf. Inhaltlich rechtswidrige Rechtsakte **können** trotz formaler Rechtmäßigkeit **angefochten werden** (zB Art 139 B-VG).

Aus dieser Grundregel ist abzuleiten, dass **allein wegen formaler Fehler**, vor allem bei Fehlern im Rechtserzeugungsverfahren **nicht** grds zu einer **erfolgreichen Anfechtung des Rechtsaktes** führen – vielmehr **müssen die Fehler von einigem Gewicht sein**.<sup>79</sup> Möglich ist auch, dass selbst materiell rechtswidrige Akte nicht angefochten werden; in einem solchen Fall können sie dann dauerhaft Bestandteil der Rechtsordnung werden.<sup>80</sup>

Neben der Beendigung der Geltung eines Rechtsaktes durch dessen Anfechtung, können auch andere Umstände dessen **Geltungsende** begründen: so *ipso iure* durch **Ablauf einer Frist** oder **Eintritt einer Bedingung**, durch **Derogation**<sup>81</sup> oder durch (sonstige) **Aufhebung (Kassation)**.<sup>82</sup> Die Aufhebung der Verordnung kann dabei in ausdrücklicher Weise erfolgen (formelle Derogation) oder durch Erlassung einer denselben Gegenstand regelnden anderen Verordnung (materielle Derogation).<sup>83</sup> Angebrachte Verkehrszeichen, durch die die aufgehobenen Verordnungen kundgemacht wurden, sind zu entfernen.<sup>84</sup>

---

<sup>78</sup> Raschauer<sup>2</sup>, Rz 521.

<sup>79</sup> S zB VfSlg 16242/2001 sowie VfGH 22.6.2002, V 53/01 und 26.6.2002, V 73/01.

<sup>80</sup> Raschauer<sup>2</sup>, Rz 521.

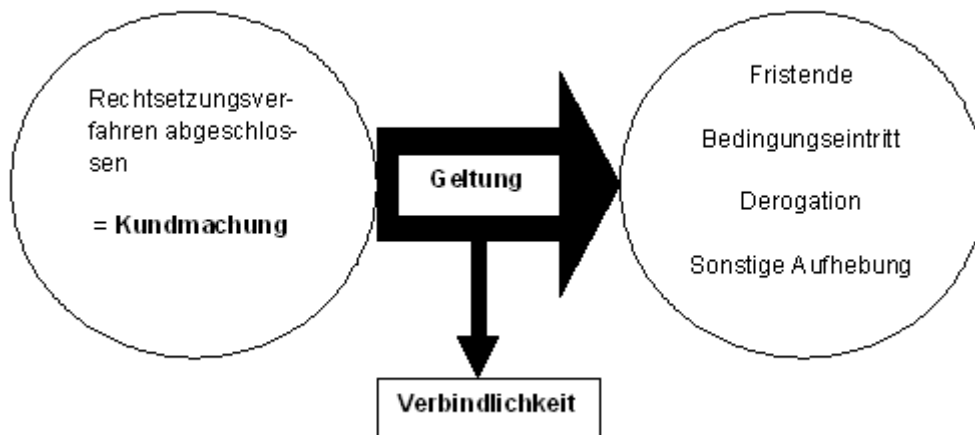
<sup>81</sup> Dh durch einen ausdrücklichen *actus contrarius* (formelle Derogation) oder durch einen inhaltlich entgegenstehenden Akt derselben Rechtssetzungsautorität (materielle Derogation), Raschauer<sup>2</sup>, Rz 525.

<sup>82</sup> Raschauer<sup>2</sup>, Rz 525.

<sup>83</sup> Raschauer<sup>1</sup>, Rz 843.

<sup>84</sup> Vgl § 96 Abs 2 letzter Satz StVO iVm § 31, 32, 44 StVO. Gemäß § 96 Abs 2 StVO sind zudem nicht erforderliche Verkehrszeichen zu entfernen.





#### 2.3.4.4.1.2 Die Anwendbarkeit von Rechtsnormen

Doch selbst eine **geltende** Rechtsnorm ist nur in einem **inhaltlich** jeweils näher bestimmbar und insoweit relativen Sinn **anwendbar**, also maßgeblich für die Beurteilung von Rechtsfragen und **verbindlich**.<sup>85</sup> In inhaltlicher Hinsicht wird von **Anwendungsbereichen** (Verbindlichkeitsbereichen) gesprochen.<sup>86</sup> Mit dem **zeitlichen Anwendungsbereich** einer Rechtsnorm ist (in Abgrenzung zu ihrem zeitlichen *Geltungsbereich*) jener Zeitraum gemeint, innerhalb dessen sie für ihrem sachlichen Anwendungsbereich zugeordnete Sachverhalte maßgeblich sein soll.<sup>87</sup> Grds fallen Beginn und Ende des zeitlichen Anwendungsbereichs mit Beginn und Ende des zeitlichen Geltungsbereichs zusammen; mithin ist die Rechtsvorschrift anwendbar auf und verbindlich für alle ihr zugeordneten Sachverhalte, die sich ab dem Ablauf des Tages der Kundmachung und bis zum Ablauf des Tages des Endes ihrer Geltung ereignen.<sup>88</sup> Eine Abweichung von dieser Regel ist in der sog **Legisvakanz** zu sehen: Es wird in dem Fall ausdrücklich der spätere Beginn der Verbindlichkeit angeordnet und durch die Anordnung bewirkt („In-Kraft-Treten“).<sup>89</sup> Zwar ist die Norm Bestandteil der Rechtsordnung geworden (denn sie hat das entsprechende Verfahren durchlaufen: Geltung), doch vor dem Beginn der Anwendbarkeit/Verbindlichkeit besteht keine Pflicht zu ihrer Befolgung durch die Normadressaten und keine Pflicht zur Anwendung der berufenen Stellen.<sup>90</sup>

<sup>85</sup> Raschauer<sup>2</sup>, Rz 533.

<sup>86</sup> Raschauer<sup>2</sup>, Rz 533 ff.

<sup>87</sup> Raschauer<sup>2</sup>, Rz 540.

<sup>88</sup> Raschauer<sup>2</sup>, Rz 540.

<sup>89</sup> Raschauer<sup>2</sup>, Rz 541 (s Rz 542 ff für weitere Ausnahmen).

<sup>90</sup> Raschauer<sup>2</sup>, Rz 541.

#### 2.3.4.4.2 Geltungs- und Anwendungsbereich bei Verordnungen

Auch eine Verordnung, verstanden als jede von einer (staatlichen) Verwaltungsbehörde im Bereich der Hoheitsverwaltung erlassene generelle außenwirksame Norm,<sup>91</sup> kann als Rechtsnorm sowohl hinsichtlich ihres zeitlichen Geltungs- und ihres zeitlichen Anwendungsbereichs untersucht werden.<sup>92</sup>

**Eine Verordnung gilt damit erst, wenn sie** (gehörig; siehe Art 89 B-VG) **kundgemacht** wurde. Die Kundmachung ist dabei lediglich ein Bestandteil des Verfahrens zum Erlass einer Verordnung.<sup>93</sup> Wurde ein Rechtsakt einer Verwaltungsbehörde nicht nach außen kundgemacht, kann keine Verordnung vorliegen<sup>94</sup>, da von einer Verordnung nur bei einer **außenwirksamen** Norm zu sprechen ist; es fehlt mithin an den Mindestvoraussetzungen zur Entstehung einer Verordnung: der betreffende Akt ist nicht rechtswidrig, er ist rechtlich nicht existent.<sup>95</sup> Der VfGH spricht in diesem Zusammenhang von dem Erfordernis eines Mindestmaßes an Publizität.<sup>96</sup>

Da aus Art 89 B-VG (überzeugend) abgeleitet wird, Verordnungen müssten gehörig kundgemacht werden,<sup>97</sup> folgt, dass wenn **überhaupt keine Kundmachung** erfolgt, in **keinem** Fall von einer **gehörigen Kundmachung** zu sprechen ist und damit **keine Verordnung** vorliegt.

##### 2.3.4.4.2.1 Die Unterscheidung zwischen gehöriger und gesetzesmäßiger Kundmachung

Allerdings ergeben sich Probleme aus den für die Kundmachung relevanten Normen der Art 89 Abs 1 und 139 Abs 3 lit c B-VG, da der eine von **gehöriger Kundmachung**, der andere von **gesetzwidriger Kundmachung** spricht.

Hinsichtlich des an dieser Stelle bestehenden Streits, ob die beiden Begriffe gleichzusetzen oder zu unterscheiden seien, sollen zumindest die für die hier vertretende Meinung schlagenden Argumente angeführt werden.<sup>98</sup>

Die Pflicht zur Kundmachung folgt zunächst primär aus dem Rechtsstaats-, mithin einem verfassungsrechtlichen Prinzip.<sup>99</sup> Laut VfGH ist insofern ausreichend, wenn die Kundmachung in einer Art und Weise erfolgt, die geeignet ist, den Adressaten einer Norm von deren Inhalt in

<sup>91</sup> *Raschauer*<sup>2</sup>, vor Rz 759, Rz 759 ff

<sup>92</sup> Zu den Norm-Merkmalen einer Verordnung s *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 796.

<sup>93</sup> *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 833.

<sup>94</sup> *Aichlreiter*, *Verordnungsrecht*, 184; *Raschauer*<sup>1</sup>, Rz 759.

<sup>95</sup> Hierzu s *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 846, 759, 523 sowie *Raschauer*<sup>1</sup>, Rz 846.

<sup>96</sup> *Raschauer*<sup>1</sup>, Rz 759.

<sup>97</sup> Das B-VG enthält keine ausdrückliche Vorschrift betreffend die Notwendigkeit der Kundmachung von Verordnungen. Die Folgerungen werden aus Art 89 und Art 139 Abs 3 lit c B-VG sowie dem Rechtsstaats- und auch dem Demokratieprinzip abgeleitet. S zu diesem Bereiche *Binder*, ZVR 1974, 34; *Mayer*, *Verordnung*, 28; *ders*, B-VG, Art 18 IV.1; *Walter/Mayer*, *Bundesverfassungsrecht*, Rz 602; *Adamovich/Funk/Holzinger*, *Staatsrecht I*, Rz 27.115; *Klaushofer*, ÖJZ 2000, 166.

<sup>98</sup> Der Streit in seiner gesamten Komplexität kann an dieser Stelle nicht nachgezeichnet werden. Vgl aber hierzu zB *Thienel*, in *Korinek/Holoubek*, B-VG, Art 48, 49, Rz 82; zu den verschiedenen Terminologien in der höchstrichterlichen Rechtsprechung *Klaushofer*, ÖJZ 2000, 169; gegen eine Unterscheidung bsp *Novak*, *Fehlerhaftigkeit*, 44 ff...

<sup>99</sup> VfSlg 4865/1964; *Kerschner*, JBl 1984, 358; *Rill*, in *Rill/Schäffer*, B-VG, Art 18 Rz 94. Nach *Mayer*, *Verordnungen*, 29, ist die Kundmachung Voraussetzung dafür, dass Verordnungen Bestandteil der Rechtsordnung werden können. Zu Aspekten des Demokratieprinzips s *Binder*, ZVR 1974, 34.

Kenntnis zu setzen (Mindestmaß an Publizität), wobei die abstrakte Möglichkeit der Kenntnisaufnahme ausreichend ist (sog formelle Publikation).<sup>100</sup> Schon dies zeigt, dass dem Begriff „gehörig“ relativ niedrige Anforderungen immanent sind. Zudem ist nicht ersichtlich, warum bei zwei unterschiedlichen Begriffen nicht auch von zwei unterschiedlichen Inhalten auszugehen sein soll.<sup>101</sup> Vielmehr erscheint es, zumal vor dem Hintergrund des Stufenbaus der Rechtsordnung einleuchtend, dass mit den Begriffen auf unterschiedlichen Ebenen rekuriert wird: der Begriff „gehörig“ ist aus dem Blickwinkel der Verfassung (Rechtsstaatsprinzip) zu betrachten, jener „gesetzwidrig“ hingegen bezieht sich offensichtlich auf die einfachgesetzlichen Anforderungen. Relevant sind damit zwei hierarchisch unterschiedliche Rechtsquellen.<sup>102</sup>

Die Annahme, dass auf Grund des Art 89 Abs 1 B-VG in Zusammenschau mit Art 139 Abs 3 B-VG nur andere Antragssteller, die nicht Gerichte seien, eine Anfechtung der Verordnung vor dem VfGH beantragen könnten, ist kein taugliches, zumal kein die Begrifflichkeiten klärendes Argument (kein Rückschluss von den Rechtsschutzmöglichkeiten auf die Begriffsinhalte), denn gem Art 89 Abs 2 B-VG hat das Gericht in dem Fall seiner Annahme der Gesetzwidrigkeit der Verordnung einen Antrag auf Aufhebung beim VfGH zu stellen. Daraus folgt, dass – hätten Gerichte bei jedem Kundmachungsfehler die Verordnung unangewendet zu lassen – der Anwendungsbereich jener Norm aufgehoben wäre.<sup>103</sup> Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Gerichte zwar nicht die Gültigkeit gehörig kundgemachter Normen prüfen dürfen<sup>104</sup>; sie haben aber das Recht das Vorliegen einer gehörigen Kundmachung als solcher festzustellen, denn nur wenn sie über die Nicht-Gehörigkeit im Bilde sind, können sie die entsprechenden Normen unangewendet lassen.<sup>105</sup>

Ein schlagendes Argument letztlich ergibt sich aus dem Aspekt der Rechtssicherheit<sup>106</sup>: Denn nach der Gleichsetzungsthese würde immer dann, wenn eine Gesetzesbestimmung missachtet würde, die Verordnung automatisch auf Grund ihrer postulierten Nicht-Gehörigkeit nicht weiter gelten und wäre von den Gerichten nicht, von Verwaltungsbehörden hingegen sehr wohl zu beachten. Dies hätte nicht nur zur Folge, dass eine Norm für bestimmte staatliche Einrichtungen (Behörden) unterschiedliche Geltung hätte; letztlich könnten infolge der Unanwendbarkeit jener Normen durch

<sup>100</sup> Zu diesen Aspekten *Aichlreiter*, *Verordnungsrecht I*, 758; *Binder*, *ZVR* 1974, 35.

<sup>101</sup> So auch *Aichlreiter*, *Verordnungsrecht I*, 717; *Hattenberger*, *ZfV* 2001, 557 und FN 119. Zudem wurden beide Begrifflichkeiten in der StVONov BGBl 1975/302 geändert, ohne dass der Gesetzgeber eine Angleichung vorgenommen hätte. Auch *Öhlinger*, *ZaöR* 1977, 445 meint, zwischen den beiden Begriffen sei (auf den ersten Blick) zu unterscheiden, eine „nicht gehörige Kundmachung“ meine nur die besonders qualifizierten oder offensichtlichen Gesetzesverletzungen; nur gravierende oder evidente Kundmachungsfehler würden die Gerichte rechtfertigen, Verordnungen als absolut nichtig, ie nicht geltend zu ignorieren. Erst auf Grund genauere Prüfung feststellbare Mängel seien demgegenüber dem Verwerfungsmonopol des VfGH vorbehalten (Art. 139 B-VG). S auch *Ringhofer*, *Prüfung*, 103 ff.

<sup>102</sup> Letztlich erscheint es auch vor dem Hintergrund des Demokratieprinzips problematisch, wollte man den einfachen Gesetzgeber dazu berufen sehen, die verfassungsrechtlichen Terminologien bis ins Detail zu klären. Dass unterschiedliche Interpretationen bestehen können, zeigt sich schon am Beispiel des Bescheidbegriffs in der Auslegung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts. Zudem ist zu bedenken, dass eine Verfassungsänderung qualifizierter Mehrheiten bedarf und der einfache Gesetzgeber mithin nicht als legitimiert angesehen werden kann, die Begrifflichkeiten der Verfassung einfachgesetzlich soweit zu konkretisieren, dass ein autonomes verfassungsrechtliches Begriffsverständnis nicht möglich ist. Zu diesem Argumenten auch *Aichlreiter*, *Verordnungsrecht I*, 167. Insofern kann nicht den Ansichten von *Novak*, *Fehlerhaftigkeit*, 44 ff und *Hengstschläger*, in *GSch Marcic*, 769 ff gefolgt werden (freilich noch vor dem Hintergrund der Rechtslage vor der B-VGNov 1975). Entsprechend aber ist vor dem Hintergrund der geltenden Fassung explizit *Walter*, in *Mayer/Rill/Funk/Walter*, 83 ff zu widersprechen.

<sup>103</sup> S hierzu auch *Öhlinger*, *ZaöR* 1977, 446.

<sup>104</sup> Dies entspricht insofern der Intention des Verfassungsgebers, eine umfassende Prüfung der Verfassungsmäßigkeit bei einem Gericht, dem VfGH, zu konzentrieren, s *Hengstschläger*, *Kundmachungsmangel*, 761; *Klaushofer*, *ÖJZ* 2000, 162.

<sup>105</sup> *Walter*, *JB* 1961, 340; *Öhlinger/Hiesel*, *Verfassungsgerichtsbarkeit*, Art 89, Anm 2; *Schreiber*, *Refoerm* 21; *Ringhofer*, *Prüfung*, 100 f.

<sup>106</sup> Zu diesem Aspekt *Hattenberger*, *ZfV* 2001, 558.

die Gerichte auch keine Anfechtungsanträge beim VfGH gestellt werden. Diese Annahmen erscheinen auf Grund ihrer Konsequenzen als nicht stichhaltig.

**Aus den genannten Gründen ist davon auszugehen, dass zwischen der nicht gehörigen und der gesetzeswidrigen Kundmachung zu unterscheiden ist.**

Entsprechend ist hinsichtlich der **Rechtsfolgen** zu differenzieren: Eine **nicht gehörig kundgemachte Verordnung** wird nicht Teil des Rechtsbestandes, sie erhält mithin keine rechtliche Geltung und entfaltet daher auch keine Rechtswirkungen.<sup>107</sup> Für Gerichte, die UVS und den VwGH ist sie nicht anwendbar; entsprechend sind sie auch nicht beim VfGH gem Art 89 Abs 2 B-VG anfechtbar.<sup>108</sup> Erfolgte eine Kundmachung, liegt grds zunächst auch eine Verordnung vor. Maßgeblich bei der Beurteilung ist dabei der nach außen tretende Staatswille: Weicht das tatsächlich Kundgemachte vom Beschlossenen ab, unterliegt der Akt der Aufhebung, ist aber nicht absolut nichtig.<sup>109</sup>

Besteht damit keine geltende Verordnung, können durch Straßenverkehrszeichen ausgedrückte, aber nicht gehörig kundgemachte (= ungültige) Verordnungen nicht als Grundlage für eine verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung eines Lenkers dienen, der diese nicht beachtete: die Verordnungen sind rechtlich nicht existent und daher irrelevant (zu diesem Aspekt auch noch u).

Demgegenüber werden **gehörig kundgemachte Verordnungen** grds Bestandteil der Rechtsordnung; die Gerichte sind an sie gebunden, können allerdings gem Art 89 Abs 2 B-VG einen Antrag auf Aufhebung beim VfGH stellen, wenn sie von der Gesetzwidrigkeit der betreffenden Verordnung ausgehen. Es sind damit sowohl gesetzmäßige als auch gesetzwidrige Verordnungen geltend.<sup>110</sup> Der einzelne Verkehrsteilnehmer hat die jeweilige Verordnung jedenfalls bis zu ihrer allfälligen Aufhebung zu beachten, gleich ob er sie für gesetzwidrig hält oder nicht.<sup>111</sup> Bis zu ihrer Aufhebung sind die Verkehrszeichen wirksam; solange sie aufgestellt sind, sind sie durch die Verkehrsteilnehmer zu beachten.<sup>112</sup> Entsprechend kann jeder Verkehrsteilnehmer darauf vertrauen, dass die aufgestellten Verkehrszeichen tatsächlich in Geltung sind.<sup>113</sup>

#### **2.3.4.4.2 Die Abgrenzung der beiden Begriffe<sup>114</sup>**

Auf jener beschriebenen abstrakten Ebene sind die Grenzen noch klar zu ziehen. Fraglich ist, welche Abgrenzungskriterien tauglich erscheinen, die Grenze zwischen einer nicht gehörigen Kundmachung und einer bloß gesetzeswidrigen Kundmachung hinreichend zu determinieren.

---

<sup>107</sup> VwSlg 13.954 A.

<sup>108</sup> VfSlg 14.457; 14.525. S auch *Morscher*, in FS Winkler, 657; *Rack*, ÖJZ 1971, 92.

<sup>109</sup> VfSlg 13370/1993 und 13910/1994; *Raschauer*<sup>1</sup>, Rz 760; *Aichlreiter*, Verordnungsrecht, 757.

<sup>110</sup> VfSlg 14.354; *Hattenberger*, ZvF 2001, 546.

<sup>111</sup> VwGH 25.1.1962, 1570/60, KJ 1963, 42.

<sup>112</sup> VwGH 26.1.1970, ZVR 1971, 72; 29.6.1965, 1157/64.

<sup>113</sup> OGH 9.10.1984, ZVR 1985/91.

<sup>114</sup> Es sei an dieser Stelle explizit auf die im Anhang dargestellte Verdeutlichung der Kundmachungsproblematik anhand von Beispielen und einer kritischen Betrachtung verwiesen.

### 2.3.4.4.2.1 Funktionales Begriffsverständnis und Begriffsbildung

Zunächst kann davon ausgegangen werden, dass wenn überhaupt keine Kundmachung erfolgte, dies als der gravierendste Fall einer nicht gehörigen Kundmachung anzusehen ist.<sup>115</sup> Wurde aber etwas kundgemacht, so ist dieses aus Gründen der Rechtssicherheit grds auch als gültig, allenfalls gesetzwidrig anzusehen.

Hinsichtlich der weiteren Abgrenzung ist ausgehend von den seitens der verfassungsrechtlichen Literatur und Rechtsprechung formulierten Anforderungen zu der „**Gehörigkeit**“ der **Kundmachung** von einem funktionalen Begriffsverständnis auszugehen: Nach dem Prinzip der „**formellen Publikation**“ ist die Funktion der Kundmachung bereits dann erfüllt, wenn für die Normadressaten die **Möglichkeit** eröffnet ist, **von einer generellen Norm Kenntnis zu erlangen**; eine tatsächliche Kenntnisnahme ist hingegen nicht erforderlich.<sup>116</sup> Freilich hat die **Kenntnisnahmemöglichkeit effektiv** sichergestellt zu sein – insbesondere bedarf es dabei einer Inbedachtnahme der Kenntnis- und Befolgungsfähigkeit des betreffenden Adressatenkreises.<sup>117</sup> Während in der Literatur davon ausgegangen wird, eine effektive Kenntnisnahmemöglichkeit erfordere, dass die betreffende Publikationsart nicht nur auf den Norminhalt, sondern auch auf die konkreten Umständen, unter denen die jeweiligen Adressaten von der Norm Kenntnis erlangen sollen, Rücksicht zu nehmen hat,<sup>118</sup> sieht der VfGH eine effektive Kenntnisnahme schon dann als gegeben an, wenn die Verordnung einem außerhalb des sie erlassenden Organs stehenden Personenkreis bekannt gegeben wurde.<sup>119</sup> Er erkennt in einer Publikation schon dann eine gehörige Kundmachung, wenn die Veröffentlichung des Verordnungsbeschlusses zwar nicht in dem vorgesehenen Kundmachungsmedium erfolgte, sofern nur überhaupt eine Kundmachung erfolgte.<sup>120</sup> An jenes Moment sind sonach keine großen Anforderungen zu stellen. Eine gehörige Kundmachung kann sonach jede Form der Veröffentlichung angesehen werden, die geeignet ist, die Kenntnisnahme des Inhalts durch Außenstehende sicherzustellen. Auch das Fehlen einer gesetzlichen Grundlage für den Erlass einer Verordnung kann nicht in Folge absolute Nichtigkeit des Rechtsaktes begründen, wie sich aus Art 139 B-VG ergibt.<sup>121</sup> Weiterhin eingrenzend kann formuliert werden, dass **nur gravierende Kundmachungsmängel** dazu führen können, dem betreffenden Akt die Qualität als Verordnung abzusprechen.<sup>122</sup> Es müssen **wesentliche Erzeugungsbedingungen fehlen**, weshalb die betreffenden Akte, obschon sie weitere Merkmale identischer Akte aufweisen, dennoch nicht dieselbe rechtliche Qualität erhalten.<sup>123</sup> Die diesbezügliche Kontroverse um hinlängliche Abgrenzungstheorien kann, jene des positiv-rechtlichen Fehlerkalküls<sup>124</sup> ablehnend und eine materi-

<sup>115</sup> Dieser Fall stellt den erheblichsten denkbaren Kundmachungsmangel dar – Mangel nicht verstanden als „Fehler“, sondern als „Fehlen“.

<sup>116</sup> VfSlg 2828/1955; *Thienel*, in *Korinek/Holoubek*, B-VG, Art 48u, 49 Rz 5; *Aichlreiter*, *Verordnungsrecht I*, 767; *Klaushofer*, in *Schweighofer/Kreuzbauer/Liebwald*, 244; *ders*, JRP 2003, 239 ff. Vgl für Gesetzes bsp Art 49 Abs 1 B-VG. Zu diesem ist festzuhalten, dass nur die Möglichkeit der Kenntnisnahme durch das B-VG garantiert wird und ein gewisser Müheaufwand den Normadressaten durchaus zumutbar ist, vgl *Holzinger*, in *Schäffer*, 315; *Klaushofer*, in *Schweighofer/Menzel/Kreuzbauer/Liebwald*, 254.

<sup>117</sup> Hierzu *Aichlreiter*, *Verordnungsrecht I*, 771: Adäquanz der Kundmachung gegenüber der Befolgungssituation“.

<sup>118</sup> *Aichlreiter aaO*.

<sup>119</sup> hierzu *Hattenberger*, ZfV 2001, 558.

<sup>120</sup> VfSlg 8807/1980.

<sup>121</sup> S hierzu *Thienel*, ÖJZ 2001, 864, 866; *Hattenberger*, ZfV 2001, 546, 556; *Winkler*, in *Winkler*, 47; *Kail*, ÖJZ 1977, 313.

<sup>122</sup> *Aichlreiter*, *Verordnungsrecht I*, 845; *Hattenberger*, ZfV 2001, 546.

<sup>123</sup> *Hattenberger*, ZfV 1002, 547.

<sup>124</sup> Vgl hier die Theorien *Jellineks*, *Verwaltungsrecht*, 268, einerseits und *Kelsens* und *Merkl's*, *Kelsen*, *Staatsunrecht*, 1 ff; *Merkl*, *Verwaltungsrecht*, 195 ff andererseits, wobei letztere auf Grund der hier vertretenen Auffassung abzulehnen ist.

elle Fehlertheorie<sup>125</sup> bevorzugend, dahingehend entschieden werden, dass **wesentliche Erzeugungsvoraussetzungen** grds nach den Kriterien der **Evidenz und Gravität** zu entscheiden sind (**Offenkundigkeit und Schwere des Fehlers**).<sup>126</sup> Die schwerwiegende Folge der Nichtexistenz eines Aktes infolge absoluter Nichtigkeit ist mithin nur bei solchen Kundmachungsmängeln anzunehmen, die eine entsprechende Schwelle überschreiten; im Sinne der Rechtssicherheit wäre demnach von einer **Zweifelsregel** auszugehen, nach welcher der betreffende Akt **im Zweifel nicht als nichtig** zu betrachten ist.<sup>127</sup>

Die Anordnungen durch Straßenverkehrszeichen haben hinreichend klar zu sein, um eine rasche Verhaltensadaption der Verkehrsteilnehmer in den jeweiligen Situationen ermöglichen zu können. Der Beurteilungsmaßstab hat sich an dem Verkehrsteilnehmer zu orientieren. Diesem werden zumeist nur **evidente** Mängel auffallen. In einem Großteil der Fälle wird dies zumeist dann gegeben sein, wenn die Mängel entsprechend **gravierend** sind. Abzustellen ist für die Beurteilung auf den **Horizont eines durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers in der konkreten Verkehrssituation**.<sup>128</sup> Die genannten Kriterien sind indes nicht nach einem vorgegebenen Schema anzuwenden. Nach der hier vertretenen Meinung ist die Gravität der erste zweier Prüfungsschritte bei der Beurteilung der Frage, ob eine nicht gehörige Kundmachung vorliegt; die Evidenz ist sodann der zweite Prüfungsschritt: Es ist demnach zu fragen, ob ein Mangel so gravierend ist, dass er die Verordnung als nicht gehörig kundgemacht darstellt; danach ist zu fragen, ob jener Mangel für den Verkehrsteilnehmer auch evident war. Auf Grund der Schwere der Rechtsfolge im Falle der Nicht-Gehörigkeit sowie im Interesse der Rechtssicherheit spricht bei diesem Vorgehen demnach der Zweifel **nicht** für die **Nicht-Gehörigkeit**, sondern für die **bloße Gesetzeswidrigkeit** (s oben und sogleich unten).

Diese Sichtweise trägt auch der **grds Befolgungspflicht von Verkehrszeichen durch die Verkehrsteilnehmer** auf der einen, sowie dem Umstand, dass grds jeder Verkehrsteilnehmer davon ausgehen kann, die aufgestellten Verkehrszeichen seien in Geltung (siehe o), auf der anderen Seite Rechnung: Der einzelne Verkehrsteilnehmer hat die behördlichen Anordnungen (Straßenverkehrszeichen) zu beachten; eine Erwägung ob deren Erforderlichkeit steht ihm primär nicht zu.<sup>129</sup> Vielmehr sind (gehörig kundgemachte) Verkehrsbeschränkungen oder –verbote so lange wirksam, bis sie aufgehoben werden; es ist so lange zu beachten, als es aufgestellt ist; überdies soll der Verkehrsteilnehmer auch nicht die Befolgungspflicht beurteilen.<sup>130</sup> Kann konsequenterweise ein Verkehrsteilnehmer für die Nicht-Beachtung eines Verkehrszeichens zwar dann nicht zur Verantwortung gezogen werden, wenn durch dieses die jeweilige Verordnung nicht gehörig kundgemacht wurde und mithin mangels existenter Rechtsnorm keine verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung begründet werden kann, so sind doch hinsichtlich der **zivilrechtlichen Verantwortlichkeit** andere Maßstäbe anzulegen: Denn trotz Kenntnis der Ungültigkeit eines

---

<sup>125</sup> Winkler, 44 ff; Novak, Fehlerhaftigkeit, 5 ff.

<sup>126</sup> Morscher, FS Winkler, 653; Novak, Fehlerhaftigkeit, 75; Kail, ÖJZ 1977, 311; Öhlinger, ZaöRV 1977, 445; Aichreiter, Verordnungsrecht I, 180; Hattenberger, ZfV 2001, 552.

<sup>127</sup> Morscher, FS Winkler, 678; Winkler, in Winkler, 45, 47.

<sup>128</sup> Entsprechend dem Beurteilungsmaßstab für die Adäquanz im Deliktsrecht bzw der objektiven Sorgfaltspflichtverletzung bei strafrechtlichen Fahrlässigkeitsdelikten.

<sup>129</sup> VwGH 25.1.1962, 1570/60, KJ 1963, 42.

<sup>130</sup> VwGH 26.1.1970, ZVR 1971, 172; 29.6.1965, 1157/64.

Verkehrszeichens ist der Verkehrsteilnehmer dennoch zu dessen Beachtung verpflichtet, weil der damit zu rechnen hat, dass andere Verkehrsteilnehmer die Ungültigkeit nicht kennen.<sup>131</sup>

#### 2.3.4.4.2.2 Zur Ausgangslage: Geltung und Verbindlichkeit bei Verordnungen

Folglich sind Verordnungen nur gültig, wenn sie gehörig kundgemacht wurden. Gemäß § 4 BGBIG sowie der gleichlautenden VerlautbarungsG der Länder besteht der Grundsatz des österreichischen Rechts, dass Verordnungen bei Verlautbarung (im BGBl) nach Ablauf des Tages der Kundmachung rechtsverbindliche Kraft erlangen.<sup>132</sup> Allerdings sehen die genannten Bestimmungen vor, dass Abweichendes „in ihr“ (also der Verordnung) bestimmt werden kann. Unter diese Formulierung fasst man zudem Fälle, in denen im speziell ermächtigenden Gesetz eine andere Regelung getroffen ist.<sup>133</sup> Entsprechendes findet sich auch in § 44 Abs 1 und 3 StVO.<sup>134</sup>

Der zeitliche Anwendungsbereich einer Verordnung kann davon differieren: So ist ein Parkverbot zwischen 7 bis 18 Uhr (mittels Zusatztafel) in Geltung; der Zeitraum allerdings, innerhalb dessen es für ihrem sachlichen Anwendungsbereich unterworfenen Sachverhalte maßgeblich sein soll, ist zeitlich eingeschränkt. Außerhalb der angegebenen Zeiten sind die dem sachlichen Anwendungsbereich unterworfenen Sachverhalte (im gekennzeichneten Bereich parkende Autos) nicht von dem Verbot erfasst.

#### 2.3.4.4.2.3 Verdeutlichung der bisherigen Ausführungen an Fällen aus der Rechtsprechung

Die **Kundmachung** ist grds als ein **punktueller Ereignis** anzusehen, mit dem das Verordnungsverfahren abgeschlossen wird. **Mit der Kundmachung erlangt die Verordnung Geltung.** Die Verknüpfung der Kundmachung mit der Geltung stellt bei der Kundmachung im Bundesgesetzblatt, in einem Amtsblatt oder auf der Amtstafel grds keine weiteren Fragen nach der Gültigkeit auf. Die Verbreitung des Bundesgesetzblattes durch das Internet und die drucktechnische Vervielfältigung durch das Amtsblatt zeigen, dass die Bekanntmachung des Verordnungsinhaltes (Behördenwillens) erfolgt ist.

Die in § 43 StVO bezeichneten Verordnungen sind grds durch die Aufstellung des entsprechenden Straßenverkehrszeichens kundzumachen und **treten mit der Errichtung desselben in Kraft**; die erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgende Kontrolle der ordnungsgemäßen Aufstellung der Verkehrszeichen bzw deren Eintragung in eine eigene Kartei ist für die Rechtswirksamkeit einer Ver-

<sup>131</sup> OGH 12.5.1977, ZVR 1978/129. Eine Befolgungspflicht ergibt sich in dem Fall allerdings nicht aus dem aufgestellten Verkehrsschild – denn diese kann als nicht existent in keinem Falle Geltung für sich beanspruchen. Die Befolgungspflicht resultiert vielmehr aus den grds an jeden zu stellenden Sorgfaltsanforderungen im Straßenverkehr.

<sup>132</sup> *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 835; *Raschauer*<sup>1</sup>, Rz 835; *Aichlreiter*, *Verordnungsrecht*, 830 f Anm 20 und 1118 f; *Walter*, ÖJZ 1966, 1 (4); *Novak*, *Die Fehlerhaftigkeit von Gesetzen und Verordnungen*, 1967, 71.

<sup>133</sup> *Raschauer*<sup>1</sup>, Rz 835, Fn 155.

<sup>134</sup> Im ersten Fall treten die im § 43 StVO bezeichneten Verordnungen, die durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen sind, mit deren Anbringung in Kraft, im zweiten Fall treten sonstige Verordnungen iSd § 43 StVO, die sich durch Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierung nicht ausdrücken lassen und durch Anschlag an der Amtstafel der Behörde kundzumachen, sind mangels anderweitiger Bestimmung am folgenden zweiten Tag in Kraft.

ordnung ohne Bedeutung.<sup>135</sup> **Ein Verkehrszeichen ist vielmehr solange zu beachten, als es aufgestellt ist.**<sup>136</sup> Jeder Verkehrsteilnehmer darf entsprechend auf die Geltung und eine ordnungsgemäße Beschilderung vertrauen.<sup>137</sup> In einem Querschnittsbereich zwischen den Anforderungen an eine gehörige Kundmachung, zu der nach der Rechtsprechung des VfGH schon die abstrakte Möglichkeit der Kenntnisnahme ausreichend ist (sog formelle Publikation)<sup>138</sup> und dem Sinn von Straßenverkehrszeichen, nämlich den Verkehrsteilnehmer in einer konkreten Situation die notwendigen Handlungsdeterminanten zu vergegenwärtigen, was bedingt, dass die Verkehrszeichen auch durch diesen wahrgenommen werden müssen, liegt der Fall, der einem Erkenntnis des VfGH zugrunde lag und wonach ein **schlecht sichtbar aufgestelltes Verkehrszeichen keinen Schuldausschließungsgrund** iSd § 5 VStG darstelle.<sup>139</sup> Deckt sich dies grds mit den Erwägungen des VfGH, so bleibt doch darauf zu verweisen, dass auch einfachgesetzlich die wesentlichen Züge einer gehörigen Kundmachung ausgedrückt werden können. Für Verkehrszeichen bedeutet dies, da sie ja gerade auf die Wahrnehmung durch den Verkehrsteilnehmer ausgelegt sind, dass durchaus Fälle denkbar sind, in denen ein schlecht sichtbar aufgestelltes Verkehrszeichen einen Schuldausschließungsgrund darstellen kann; nämlich in dem Fall, in dem es von dem Verkehrsteilnehmer überhaupt nicht bzw sinnvollerweise nicht wahrgenommen werden kann.<sup>140</sup> Dann nämlich wird eine Wesentlichkeit für die gehörige Kundmachung von Verkehrszeichen außer Acht gelassen, welche einfachgesetzlich zulässiger Weise geregelt werden kann und ist die Verordnung in dem Fall nicht in Geltung. Es kann jedenfalls das Erkenntnis des VfGH nicht in absoluter Weise angewandt werden, sondern sind stets die Einzelfallumstände in Rechnung zu stellen.

Der VfGH ist zudem offensichtlich strenger bei Abweichungen der Stelle der Kundmachung von jener, die den Anwendungsbereich der Verordnung markiert: Die **Straßenverkehrszeichen seien in dem räumlichen Anwendungsbereich der Verordnung anzubringen; differiere** der Aufstellungsort eines Straßenverkehrszeichens von der getroffenen Verordnungsregelung um **5 Meter**, könne von einer *gesetzesmäßigen* Kundmachung der Verordnung nicht mehr die Rede sein.<sup>141</sup> Da argumentiert wird, auch in einem solchen Fall entspreche der Behördenwille nicht dem Kundgemachten, ist eher von einer *nicht gehörigen Kundmachung* auszugehen (s schon o)<sup>142</sup>. Auch dieses Postulat mag nicht in absoluter Weise durchzudringen – kann doch eine Abweichung in Abhängigkeit von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit gerade in 30er Zonen durchaus relevant

---

<sup>135</sup> VfGH 14.12.1964, 1472/63, ZVR 1965/5. Die Verfassung verlangt nicht, dass bei Kundmachungen einer Verordnung auch das Datum der Willensbildung der Behörde oder der Publikation kundgemacht werden muss. Zur Kundmachung einer Verordnung durch Straßenverkehrszeichen bedarf es nicht auch der Verlautbarung des Wortlauts. Es ist verfassungsrechtlich unbedenklich, dass die Anbringung der Verbotsschilder nicht durch behördliche Organe, sondern auf Grund einer zivilrechtlichen Vereinbarung, der durch die Behörde vertretenen Gebietskörperschaft mit einem privaten Unternehmer von diesem vorgenommen wird (vgl VfGH 28.6.1963, B 546/62, ZVR 1964/51).

<sup>136</sup> VfGH 29.6.1965, 1157/64; s auch VfGH 26.11.1970, 1175/70, ZVR 1971, 172; vgl auch OGH 27.9.1979, 8 Ob 181/79, ZVR 1980, 66.

<sup>137</sup> OGH 9.10.1984, 2 Ob 56/84, ZVR 1985/91.

<sup>138</sup> Zu diesen Aspekten *Aichreiter*, Verordnungsrecht I, 758; *Binder*, ZVR 1974, 35.

<sup>139</sup> VfGH 16.5.1962, 1101/61.

<sup>140</sup> So ja auch gerade selbst der VfGH (23.10.1986, 86/02/0109): Die Erkennbarkeit ist Voraussetzung für die gehörige Kundmachung des Verkehrszeichens; neben dem Aufstellungsort und der Anbringungsart ist auch der absolute Abstand der Verkehrszeichen voneinander, die Tiefe der Verbreiterung der Straße und der Winkel, in dem diese Verbreiterung erfolgt, maßgeblich.

<sup>141</sup> VfGH 3.7.1986, 86/02/0038, ZVR 1988/49.

<sup>142</sup> S auch schon oben den Hinweis auf die unsaubere Differenzierung in der Rechtsprechung.



sein, erscheint dies auf Autobahnen mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 130 km/h fraglich.

Ebenso bedenklich mutet es an, wenn (abermals der VwGH) ausführt, der einschlägigen Bestimmung des § 48 Abs 1 Satz 1 sei indes nicht zu entnehmen, es handele sich um eine zentimetergenau zu erfüllende Verpflichtung.<sup>143</sup> Diese Auffassung ist durch den Gesetzestext zumindest nicht gedeckt, es sei denn, man erwäge *a priori* eine zulässige Toleranzgrenze für den Straßenerhalter, da der zwingend beim Aufstellen der Verkehrszeichen auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen habe. Doch ist auch dieser Schluss nicht ohne weiteres zulässig, erklärt das Gesetz doch explizit nur in Ausnahmefällen Abweichungen für zulässig. Für das Vorliegen eines solchen wird auch eine entsprechende Substantiierungspflicht zu fordern sein. Die dahinter stehende und durchaus berechtigte Frage, ob im Gesetz denn überhaupt zentimetergenaue Festlegungen getroffen werden müssten und damit ggf die Gesetzeswidrigkeit der betreffenden Verordnung sogleich anheim gegeben wird,<sup>144</sup> entbindet nicht von einer Anwendung des Gesetzes – zumal, wenn der Wortlaut derart eindeutig ist.

Ist **ohne Anbringung eines** der Verordnung entsprechenden **Straßenverkehrszeichens** die **Verordnung nicht gehörig kundgemacht** und den Verkehrsteilnehmern gegenüber **nicht rechtsverbindlich** (ausgenommen § 44b Abs 1 StVO)<sup>145</sup> (fehlendes Mindestmaß an Publizität), da keine Verordnung vorliegt, wenn der Verwaltungsakt keinem außerhalb des betreffenden Organs stehendem Personenkreis gegenüber kundgemacht worden ist,<sup>146</sup> steht umgekehrt die Anbringung eines Straßenverkehrszeichens vor Erlassung der entsprechenden Verordnung einer wirksamen Kundmachung der Verordnung ab dem Zeitpunkt ihrer Erlassung nicht entgegen.<sup>147</sup>

Zur Verdeutlichung der Kundmachungsproblematik sei auch auf die Beispiele und kritische Betrachtung im Anhang verwiesen.

#### 2.3.4.4.2.4 Geltung und Verbindlichkeit

Differenziert werden muss in folgenden Fällen: Nach der Rechtsprechung ist eine zwar ordnungsgemäß erlassene und durch Anbringung des Verkehrszeichens gehörig kundgemachte **Anordnung** dann **unwirksam**, wenn das **Verkehrszeichen umgestürzt** so auf dem Boden liegt, dass es für Verkehrsteilnehmer nicht wahrnehmbar ist.<sup>148</sup> Es fragt sich hier, was unter *unwirksam* zu verstehen ist: Es könnte durchaus überzeugend argumentiert werden, in solchen Fällen sei keine gehörige Kundmachung mehr gegeben, da nicht einmal mehr die Möglichkeit der Kenntnisnahme bestünde. Auf der anderen Seite ließe sich, wie in den Fällen, da Schnee etc Verkehrszeichen (oder Bodenmarkierungen) verdecken, annehmen, es sei weder die Gehörigkeit noch „Gesetzmäßigkeit“ der Kundmachung berührt, sondern lediglich von der Befolgungspflicht

<sup>143</sup> VwGH 25.1.2002, 99/02/0014. In dieser Entscheidung geht es um eine Abweichung hinsichtlich des Abstandes zweier Verkehrsschilder von 0,5 m (Verordnung: 10,5 m; tatsächlich: 10 m).

<sup>144</sup> Sinnvoller wäre sicherlich eine Auslagerung in Richtlinien (hierzu noch später).

<sup>145</sup> *Pürstl/Somereider*, StVO, § 44 Anm 6.

<sup>146</sup> OGH 15.2.1979, 8 Ob 249/78, ZVR 1980, 59; zum Mindestmaß an Publizität *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 759.

<sup>147</sup> VwGH 23.9.1985, 85/18/0314.

<sup>148</sup> OGH 30.1.1973, 8 Ob 11/73, ZVR 1974, 87.

befreit.<sup>149</sup> Jenen Fällen der vorübergehenden, nachträglichen Kundmachungsmängel<sup>150</sup> bzw vorübergehender Unwirksamkeit<sup>151</sup> liegt das Prinzip zugrunde, dass staatliche Akte (wie kundgemachte Verordnungen) nur durch einen entsprechenden *actus contrarius* aufgehoben werden können; mithin kann auch die Aufhebung einer hinter der Kundmachung einer Verordnung stehenden Verordnung nur wiederum durch eine Verordnung erfolgen.<sup>152</sup> Da sonach die Verordnung weiterhin rechtlich existent, also in Geltung, ist, bedarf es keines weiteren staatlichen Willensaktes, sondern nur der Behebung des vorübergehenden Kundmachungsmangels, die betreffende Verordnung wieder rechtswirksam werden zu lassen.<sup>153</sup> Die Verordnung ist damit also weder nichtig, noch gesetzeswidrig. Gleichviel ist die Rechtsprechung sehr zurückhaltend mit der Disposition von der Befolgungspflicht;<sup>154</sup> nachträgliche Veränderungen können sich allerdings auf das Verschulden im Rahmen des § 5 VStG auswirken.<sup>155</sup> Dementsprechend bewirkt auch die **ohne Zutun** der Behörde erfolgte **Beseitigung eines Verkehrszeichens nicht das Außerkrafttreten** der hierzu gem § 43 StVO erlassenen **Verordnung**.<sup>156</sup> **Gleiches** gilt für den Fall, dass ein ordnungsgemäß aufgestelltes **Verkehrszeichen** ohne Zutun der Behörde **durch äußere Gewalteinwirkung** beschädigt wird: auch in dem Fall tritt die der Aufstellung zu Grunde liegende Verordnung nicht außer Kraft; es kann aber ggf der Verschuldensvorwurf gegenüber dem Verkehrsteilnehmer entfallen.<sup>157</sup>

Der hinter diesen Annahmen stehende Gedanke ist auch darin zu sehen, dass es letztthin nicht vom Zufall oder gar privatem Einwirken abhängen kann, über Fragen der Geltung von Verordnungen zu verfügen. Vor diesem Hintergrund ist auch die **Rechtsprechung abzulehnen**, nach welcher, sind auf einer Anbringungsrichtung Straßenverkehrszeichen und nach der StVO *nicht vorgesehene Hinweistafeln* angebracht, ein **Kundmachungsmangel** vorliege, der im Verwaltungsstrafverfahren die Unwirksamkeit der durch die *Straßenverkehrszeichen* zum Ausdruck gebrachten Verkehrsbeschränkungen zur Folge habe. Es sei Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde, dafür zu sorgen, dass neben Straßenverkehrszeichen keine mit § 48 Abs 4 StVO in Widerspruch stehenden Straßenverkehrszeichenkombinationen und keine von dieser Kundmachungsregelung überhaupt ausgeschlossene andere Hinweistafeln angebracht würden; würden von ihr solche ausgeschlossenen Verkehrszeichen angebracht, belaste dieser Umstand die kundgemachte Verordnung mit einem Kundmachungsmangel. Letzthin dürfen auch andere Hinweisschilder nicht auf einer für Straßenverkehrszeichen bestimmten Anbringungsrichtung außerhalb

<sup>149</sup> Es sind dies dieselben Fälle, wie bei Bauarbeiten, da die Verkehrszeichen verhüllt werden o.ä. In den Fällen sind sie auch nicht zu befolgen, bleiben doch die dahinter stehenden Verordnungen in Geltung. Hierzu VwGH 13.6.1990, 89/03/0115; *Aichlreiter*, Verordnungsrecht I, 848.

<sup>150</sup> *Aichlreiter*, Verordnungsrecht I, 848.

<sup>151</sup> VwSlg 5628 F/1981 = ZVR 1982/97.

<sup>152</sup> *Aichlreiter*, Verordnungsrecht II, 1100.

<sup>153</sup> *Aichlreiter*, Verordnungsrecht I, 849: Danach handelt es sich wieder um die identische Verordnung.

<sup>154</sup> Vgl ua OGH 5.9.2002, 2 Ob 288/01. Bei nur mehr teilweiser Erkennbarkeit eines Verkehrszeichens sei entscheidend, ob dem verbleibenden Rest der Inhalt einer Verordnung noch eindeutig entnommen werden könne, *Tichy*, ZVR 1984, 41. Sei das Verkehrszeichen als solches noch wahrnehmbar, die dahinter stehende Verkehrsbeschränkung indes nur teilweise verständlich, bliebe zu eruieren, ob jene, die Verkehrsbeschränkung determinierenden wesentlichen Elemente noch wahrnehmbar seien. Es sei entscheidend, ob aus dem noch wahrnehmbaren Teil des Verkehrszeichens auf dessen normative Aussage geschlossen werden könne, *Dittrich/Tichy*, ZVR 2004, 187.

<sup>155</sup> Hierzu ua *Aichlreiter*, Verordnungsrecht I, 844; *Tichy*, ZVR 1984, 41; *Dittrich/Tichy*, ZVR 2004, 186 ff; OGH 30.1.1973, ZVR 1974/87; VwGH 16.5.1962, 1101/61; 22.3.1991, 89/18/0007.

<sup>156</sup> OLG Wien 17.9.1975, Bs 363/75, ZVR 1976, 100.

<sup>157</sup> OGH 14.10.1982, 8 Ob 218&82, ZVR 1983, 338.

der erschöpfend umschriebenen Kombinationsmöglichkeiten von Straßenverkehrszeichen abgebracht werden.<sup>158</sup>

Für eine solche Rechtsfolge finden sich weder im Gesetz noch fußend auf systematischen Erwägungen hinreichende Argumente. Zwar ist es durchaus zutreffend, dass es verboten ist, auf Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs gem § 99 Abs 2 lit e StVO keinerlei Gegenstände anzubringen. Aus diesem Verbot, das sich insbesondere an Private richtet, ist nicht auf die Geltung der Verordnung oder auch nur deren Gesetzwidrigkeit zu schließen. Zum einen handelt es sich um zwei unterschiedliche Normadressaten (Behörde einer-, Bürger andererseits). Zum zweiten sind die Verhaltenspflichten weder formell (Handlung auf der einen, Unterlassen auf der anderen Seite) noch materiell (rechtswirksames Aufstellen hier; keine Eingriffe auf aufgestellte Einrichtungen dort) vergleichbar; vielmehr wären Private in der Lage, über die Verbindlichkeit bzw Unverbindlichkeit von Verkehrszeichen zu verfügen. Das wäre nicht nur mit einem erheblichen finanziellen, sondern auch sächlichem Aufwand für die Behörden verbunden, dem beizukommen. Zudem erscheint auch dem *telos* nach kein Grund ersichtlich, aus dem Verbot für die eine Seite auf Mängel beim Verfahren<sup>159</sup> auf der anderen Seite zu schließen.<sup>160</sup>

### 2.3.5 Konkrete Fragestellungen

#### 2.3.5.1 Die Abfolge von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zusammenhang mit Ortsgebieten

##### 2.3.5.1.1 Verordnungsermächtigungen bei Geschwindigkeitsbegrenzungen

Im Speziellen zu der Verordnungsermächtigung von Geschwindigkeitsbeschränkungen gem § 43 Abs 1 lit b StVO: Es muss also einer der folgenden Gründe vorliegen, um eine Verordnung zu erlassen, die eine **Geschwindigkeitsbeschränkung** vorsieht: die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden Verkehrs; die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße; die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen betrifft, die sich dort aufhalten. In diesen Fällen können Geschwindigkeitsbeschränkungen **dauernd oder vorübergehend** vorgesehen werden. Überdies ist die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Elementarereignissen, zur Durchführung von Straßenarbeiten, zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt zulässig.

<sup>158</sup> VwGH 28.10.1981, 81/17/0047, ZVR 1982/97.

<sup>159</sup> Zum Verfahren sei hier kurz angemerkt, dass der VfGH neuerdings davon ausgeht, dass **Verfahrensmängel** bei der Erlassung einer Verordnung **nur** dann zu deren **Aufhebung** führen sollen, **wenn** sie „**beachtlich**“ bzw „**wesentlich**“ sind, vgl VfSlg 16242/2001 (dazu *Schulev-Steindl*, ÖZW 2002, 18); VfGH 22.6.2002, V 53/01; 26.6.2002, V 73/01 (dazu *Baumgartner*, ZfV 2003, 160); *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 846.

<sup>160</sup> Abschließend sei an dieser Stelle auf die Ausführungen zur Wiederholung von Verkehrszeichen hingewiesen.

Die Verordnung von Geschwindigkeitserhöhung ist aus Gründen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zulässig, soweit keine Bedenken der Verkehrssicherheit entgegenstehen (§ 43 Abs 4 StVO)

### 2.3.5.1.2 Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung – Ordnungsfragen

Exakt gesprochen hebt nicht eine Geschwindigkeitsbeschränkung eine andere auf; das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung, also der **räumliche Geltungsbereich**, ist durch den Verordnungsinhalt bereits fixiert. An einem bestimmten Ort gilt prinzipiell nur eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Erst wenn diese durch eine neue Verordnung geändert werden soll, stellt sich die Frage der Derogation.<sup>161</sup> Auf **Verordnungsebene** stellt sich daher das Problem der „Ablösung“ einer Geschwindigkeitsbegrenzung durch eine andere im räumlichen Anwendungsbereich nicht zentral; auf **Ebene der Kundmachung** stellt sich aber die Frage, wie das Ende bzw der Anfang einer Geschwindigkeitsbegrenzung dargestellt werden kann.

Nur im Falle einer **zeitlichen späteren Verordnung**, die auf denselben räumlichen Geltungsbereich abzielt, stellt sich auf Verordnungsebene die Frage der **Derogation**. Dabei ist grds davon auszugehen, dass die nachfolgende Verordnung die vorherige Verordnung gänzlich aufhebt. Nur im **begründeten Ausnahmefall** ist keine Derogation anzunehmen, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung von vornherein darauf ausgerichtet ist, wiederum die alte Rechtslage herzustellen (also bei befristeten Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Baustelle etwa). Eine besondere Situation könnte auch angenommen werden, wenn die spätere Verordnung nur einen (räumlichen) Teilbereich der alten Verordnung betrifft, sozusagen als *lex specialis* die *lex generalis* nur verdrängt, aber nicht in der Geltung beeinträchtigt.

Im grdsen Fall lebt durch die Aufhebung einer Verordnung nicht die davor bestehende Rechtsgrundlage wieder auf. Dies müsste vom Ordnungsgeber explizit vorgesehen werden. Geschieht dies nicht, kommen die subsidiären gesetzlichen Geschwindigkeitsregelungen wiederum zur Anwendung.

### 2.3.5.1.3 Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung – Formen der Kundmachung

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die verordnet wurde, ist für den Bürger solange verbindlich und zu befolgen, bis der räumliche Geltungsbereich der Geschwindigkeitsbegrenzung endet. Die Kundmachung der Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgt mittels des Straßenverkehrszeichens gem **§ 52 lit a Z 10a StVO**. Für die Kennzeichnung des **Endes einer Verbotsstrecke ist das** hierfür vorgesehene Verkehrszeichen zu verwenden; dies wäre primär<sup>162</sup> **das Zeichen** „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ ( **§ 52 lit a Z 10b StVO**), **das** auch auf der Rückseite des für die Gegenrichtung geltenden Zeichens angebracht werden kann.

---

<sup>161</sup> Im besonderen Maße sind Fälle von Wechselverkehrszeichen oder aber auch kurzfristige Baustellen zu bedenken.

<sup>162</sup> Es kommt auch das Vorschriftszeichen: „Ende von Überholverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (§ 52 Abs 1 Z 11 StVO) in Betracht

Die Kundmachung der Aufhebung einer **Geschwindigkeitsbeschränkung** (§ 52 lit a Z 10a StVO) erfolgt nicht durch die Kundmachung **einer anderen Geschwindigkeitsbeschränkung**. Es wird vielmehr durch die Kundmachung einer anderen Geschwindigkeitsbeschränkung, der Beginn des räumlichen Anwendungsbereichs einer anderen Geschwindigkeitsbeschränkung verdeutlicht. Auch wenn § 52 lit a Z 10b StVO vorsieht, dass dieses Zeichen nach jedem (!) Zeichen gemäß Z 10a anzubringen ist, wird der Verstoß gegen diese Anbringenvorschrift dann als unbeachtlich erachtet, wenn eine neue Geschwindigkeitsbeschränkung angezeigt wird. Im Sinne der Rechtssicherheit wäre die legislative Klarstellung in § 52 lit a Z 10b StVO wünschenswert, in dem die Ausnahme von der Anbringungspflicht explizit gemacht werden würde.

#### 2.3.5.1.4 Ortsgebiet als Kriterium für ein Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung?<sup>163</sup>

Die hiermit gestellte Frage bezieht sich auf das Verhältnis von den gesetzlich gem **§ 20 Abs 2 StVO** vorgegebenen **Geschwindigkeitsbegrenzungen** und den durch Verordnungen durch die Behörde festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen. Als Beispiel dient die Überlegung, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h vor einem **Ortsgebiet** normiert wird. Kann nun der Verordnungsgeber den räumlichen Geltungsbereich in das Ortsgebiet ausdehnen? Muss er – wenn dies möglich ist – überdies eine besondere Form der Kundmachung wählen?

Es stellen sich diese Fragen hinsichtlich des Ortsgebietes wiederum auf zwei Ebenen: auf der Ebene der Verordnungsermächtigung und auf der Ebene der Kundmachung der Verordnungen:

##### 2.3.5.1.4.1 Verordnungsebene

Wie bereits einleitend festgestellt, sind die **gesetzlichen Regelungen des § 20 Abs 2 StVO** gegenüber den verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen **subsidiär**. Die Kundmachung des Ortsgebietes durch **Ortstafel** stellt die Kundmachung der Verordnung dar, mit dem das Ortsgebiet festgestellt wird. Die feststellende Wirkung der Festlegungsverordnung des Ortsgebietes ist in diesem Zusammenhang keine Verordnung iSd § 20 Abs 2 StVO, sondern eine **Tatbestandsvorsatzsetzung**, an die die subsidiären gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen anknüpfen. Insoweit gehen die verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen den gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen vor, auch wenn auf Grund des Wechsels von Freilandstraße zu Ortsgebiet sich **die gesetzlichen Bestimmungen** ändern. Sie **bleiben subsidiär**. Der normative Charakter der Ortstafel besteht ausschließlich in einer rechtsfeststellenden Wirkung. In gleicher Weise ist auch das „Ortsende“ als Kundmachung der Verordnung anzusehen, die das Ortsende bestimmt und im Rahmen des § 20 Abs 2 StVO als Anknüpfungspunkt der subsidiären gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen anzusehen ist.

---

<sup>163</sup> Zu dem normativen Gehalt der Ortstafeln in Deutschland sei auf die rechtsvergleichenden Ausführungen im Anhang verwiesen.

#### 2.3.5.1.4.2 Kundmachungsebene

Diese gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich des Zusammenspiels zwischen den verordneten und den gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen spiegeln sich auch auf Kundmachungsebene wider:

Es ist daher der Rechtsauffassung des **VwGH** zuzustimmen, nach welcher durch das **Hinweiszeichen „Ortstafel“** eine durch das Verbotsschild nach § 52 lit a Z 10a StVO kundgemachte Geschwindigkeit **nicht abgeändert** wird.<sup>164</sup> Der VwGH stellte sich auf den Standpunkt, dass das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung grds durch das Verbotsschild „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ (§ 52 lit a z 10 b StVO) angezeigt werde; auch wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Straßenstrecke angeordnet sei, die teilweise durch ein Gebiet führe, das durch Ortstafeln als Ortsgebiet gekennzeichnet werde, endete sie erst durch das Verbotsschild nach § 52 lit a Z 10b StVO.<sup>165</sup>

Es gilt somit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h selbst dann, wenn auf der betreffenden Strecke nachfolgend eine Ortschaft beginnt. Da sie derweil nur für die Straße gelten kann, auf der sie steht, beträgt die höchstzulässige Geschwindigkeit auf von ihr im Ortsgebiet abzweigenden Straßen lediglich 50 km/h.

#### 2.3.5.1.5 Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortsgebieten

##### 2.3.5.1.5.1 Kundmachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortsgebieten

Wird **in einem Ortsgebiet** für eine bestimmte Straßenstrecke eine geringere oder höhere Geschwindigkeit als 50 km/h erlaubt, ist für **die Aufhebung dieser Erlaubnis das Zeichen gem § 52 lit a Z 10b StVO** zu verwenden; allerdings bedeutet das nicht, dass in dem Fall keine Geschwindigkeitsbeschränkung mehr gelte: vielmehr ist die in Ortsgebieten grds gem § 20 Abs 2 StVO geltende Geschwindigkeit von 50 km/h zu beachten.<sup>166</sup> Soll in einem Ortsgebiet eine höhere erlaubte Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben werden, erscheint es für *Pürstl/Somereeder* zulässig und zweckmäßig, anstelle des Zeichens § 52 lit a Z 10b StVO das Zeichen gem § 52 lit a Z 10a StVO mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu verwenden.<sup>167</sup> Diese Meinung findet allerdings keine Deckung in der gesetzlichen Grundlage des § 52 lit a Z 10b StVO. Es könnte nur in der in diesem Zusammenhang fraglichen Form einer teleologischen Reduktion im Sinne der Verkehrssicherheit argumentiert werden.

##### 2.3.5.1.5.2 SONDERFALL: Verordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen für das gesamte Ortsgebiet (§ 20 Abs 2a StVO)

§ 20 Abs 2a StVO ermächtigt die Behörde Geschwindigkeitsbeschränkung in Form von Verordnungen zu erlassen, durch die für ein gesamtes Ortsgebiet eine **geringere Geschwindigkeit als**

<sup>164</sup> VwGH 11.12.1974, 1543/73, ZVR, 1975, 189; *Pürstl/Somereeder*, StVO, § 52 Anm 19.

<sup>165</sup> VwGH aaO.

<sup>166</sup> *Pürstl/Somereeder*, StVO, § 52 Anm 19.

<sup>167</sup> *Pürstl/Somereeder*, StVO, § 52 Anm 19.

**50 km/h** festgelegt wird. Diese Verordnungsermächtigung des § 20 Abs 2a StVO sieht die Möglichkeit vor, wiederum einzelne Straßen, Straßenabschnitte und Straßenarten von der ortsgebietsweiten Verordnung des § 20 Abs 2a StVO auszunehmen. Damit wird aber – trotz anderer Konzeption – ein **ähnlicher Effekt wie bei § 20 Abs 2 StVO** geschaffen.<sup>168</sup> Es kann von der Generalverordnung durch zusätzliche Verordnung ein Teil vom Geltungsbereich der Generalverordnung ausgenommen werden. Dort wo diese Verordnung endet, beginnt wiederum die Generalverordnung.<sup>169</sup> Wird die **zusätzliche Verordnung aufgehoben**, besteht wiederum keine Ausnahme von der **Generalverordnung** und diese **gilt** wiederum **im ganzen Ortsgebiet**.

Die Verordnungsermächtigung des § 20 Abs 2a StVO – die an sich legislativ konsequent in § 43 StVO festzulegen wäre – kann iSd **§ 44 Abs 4 StVO mit den entsprechenden Vorschriftszeichen** und der etwa erforderlichen Zusatztafel in unmittelbarer Verbindung mit dem Hinweiszeichen „Ortstafel“ (§ 53 Abs 1 Z 17a StVO) **gehörig kundgemacht** werden. Voraussetzung ist, dass sich die Verordnung durch ein Vorschriftszeichen ausdrücken lässt und für ein ganzes Ortsgebiet gilt<sup>170</sup>. Diese Voraussetzungen liegen typischerweise im Falle einer Verordnung gem § 20 Abs 2a StVO vor. Solche Verordnungen sind überdies im Ortsgebiet ortsüblich zu verlautbaren.

**§ 51 Abs 4 StVO** verweist hinsichtlich der sich auf ein ganzes Ortsgebiet beziehenden Vorschriftszeichen explizit auf § 44 Abs 4 StVO.<sup>171</sup> **Derart aufgestellte Verkehrszeichen müssen** beim Hinweisschild „Ortsende“ **nicht aufgelöst werden**.<sup>172</sup>

Will die Behörde die erlaubte **Höchstgeschwindigkeit nur für eine bestimmte Durchgangsstraße** durch das Ortsgebiet vorsehen, darf dieses Zeichen **nicht in Verbindung mit der Ortstafel**, sondern in angemessenem Abstand hinter dieser angebracht werden.<sup>173</sup>

### 2.3.5.2 Verhältnis von durch Wechselverkehrszeichen kundgemachte Geschwindigkeitsbegrenzung und regulärer Geschwindigkeitsbegrenzung, die durch Straßenverkehrszeichen kundgemacht sind

Im Rahmen Intelligenter Infrastruktur werden zunehmend auch Wechselverkehrszeichen eingesetzt, bei denen die kundgemachte Verordnung einen Spielraum eröffnet, unterschiedliche Geschwindigkeitsbeschränkungen zu verordnen, wobei durch die Verordnungen die Bedingungen definiert seien müssen, wann welche Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Anwendung kommen. Eine

<sup>168</sup> Im Falle des § 20 Abs 2 StVO gelten, wenn keine anderen Verordnungen bestehen, die gesetzliche festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen. Im Falle des § 20 Abs 2a gilt die grds Verordnung für das gesamte Ortsgebiet, wenn nicht ausnahmsweise andere Verordnungen bestehen.

<sup>169</sup> Eine neuerliche Kundmachung, der für das ganze Ortsgebiet geltenden Verordnung kann unterbleiben, da die zusätzliche Verordnung nur eine Ausnahme von der Generalverordnung darstellt und somit erkenntlich ist, dass diese – soweit keine Ausnahmen bestehen – im Ortsgebiet gilt.

<sup>170</sup> Im zweiten Fall des § 44 Abs 4 StVO, da für Straßen mit bestimmten Merkmalen innerhalb eines Ortsgebiets eine Verordnung erlassen wird, ist auf Grund der Fassung des § 20 Abs 2a StVO nicht dieser, sondern § 43 Abs 1 StVO einschlägige Ermächtigungsgrundlage

<sup>171</sup> Unmittelbare Verbindung mit dem Hinweisschild „Ortstafel“ (...).

<sup>172</sup> *Pürstl/Somereider*, StVO, § 51 Anm 7.

<sup>173</sup> *Pürstl/Somereider* schlagen 20 m als angemessenen Abstand vor, vgl *dies*, StVO, § 52 Anm 18. Die Bemessung des Abstandes hat im Einzelfall zu erfolgen und kann nicht abstrakt festgelegt werden. Die Determinanten sind anhand der konkreten Umstände sowie der Verkehrssicherheit als auch der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs zu bestimmen.

explizite gesetzliche Grundlage für die Erlassung derartiger Verordnungen ergibt sich aus § 43 StVO nicht. Eine Subsumtion unter die Bestimmung des § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO kann dann vorgenommen werden, wenn die Bedingungen für den Eintritt der unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen exakt vorgenommen werden (etwa der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h, 80 km/h und 60 km/h bei exakten Durchflussmengen an Kfz pro Minute). Die vorgegeben Bedingungen für den Eintritt einer bestimmten Verordnung werden aber durch die Behörde nicht ausreichend konkretisiert, sondern das automatisierte System nimmt die Analyse der Werte und die damit verbundenen Geschwindigkeitsbegrenzungen vor.

.Die inhaltlichen Determinanten für das Reagieren des computergesteuerten Systems könnten in der StVO zu Grunde gelegt werden.

Bezüglich der Kundmachung und der Anbringung der Wechselverkehrszeichen bestehen allerdings Bestimmungen in der StVO. So sieht § 44 Abs 1a StVO vor, dass wenn „Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrserleichterungen für den Fall zeitlich nicht vorherbestimmbarer Verkehrsbedingungen (wie etwa Regen, Schneefall, besondere Verkehrsdichte) verordnet [werden] und [...] die Kundmachung dieser Verordnung im Rahmen eines Systems, das selbsttätig bei Eintritt und für die Dauer dieser Verkehrsbedingungen die entsprechenden Straßenverkehrszeichen anzeigt (Verkehrsbeeinflussungssystem), [erfolgt,] so kann ein Aktenvermerk entfallen. In diesem Fall ist jedoch sicherzustellen, dass der Inhalt, der Zeitpunkt und die Dauer der Anzeige selbsttätig durch das System aufgezeichnet werden; diese Aufzeichnungen sind entweder in elektronisch lesbarer Form zu speichern oder in Form von Ausdrucken aufzubewahren.“ Diese Bestimmung regelt nur implizit die Verordnungsermächtigung und die Kundmachung, da unter diesen Voraussetzungen der Aktenvermerk entfallen kann. Insoweit fehlt auch weiterhin eine explizite Kundmachungsvorschrift, die eine Kundmachung durch computergesteuerte Systeme vorsieht.

Problematisch an dieser Vorschrift ist die Kundmachung an sich. Die Kundmachung des Wechselverkehrszeichens (Schwarzer Bildschirm) stellt noch keine gehörige Kundmachung des Verordnungsinhaltes dar. Erst durch das Anzeigen unterschiedlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen werden diese kundgemacht. Dabei stellt sich die Frage, ob das einmalige Anzeigen der unterschiedlichen Verordnungsinhalte ausreichend ist, um die Verordnung kundzumachen. Dieser Fall ist zu unterscheiden von nachträglichen Störungen der Kundmachung durch Dritte. In diesem Fall wird von staatlicher Seite der Verordnungsinhalt nur punktuell kundgemacht.

Bezüglich der Anbringung sieht § 48 Abs 1a StVO vor, dass abweichend von den üblicherweise vorgesehenen Kundmachungen durch Schilder für Straßenverkehrszeichen auch optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen verwendet werden können; „in diesem Falle können die Straßenverkehrszeichen abweichend von den Abbildungen in den §§ 50 und 52 auch „farbumgekehrt“ (der weiße Untergrund schwarz und die schwarzen Symbole sowie die schwarze Schrift weiß) dargestellt werden.“

Auch durch Wechselverkehrszeichen kundgemachte Geschwindigkeitsbegrenzungen beenden die vorhergehende Geschwindigkeitsbegrenzung. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die zeitliche Komponente und die damit verbundene Nachvollziehbarkeit der erlassenen Verordnung. Bei Ausfall des Systems ist die Verordnung nicht kundgemacht. An sich sollte das System bei Ausfall eine



grdse Geschwindigkeitsbeschränkung angeben. Die Zulässigkeit eines derartigen Systems aus verfassungsrechtlicher Sicht ist bei entsprechender Bestimmtheit der zu Grunde liegenden Verordnung, notwendiger gehöriger Kundmachung und bei entsprechender technischer Umsetzung zu bejahen.

Bei der Kombination von statischen und dynamischen Geschwindigkeitsbegrenzungen ist Vorsicht geboten. Nachdem die Geschwindigkeitsbegrenzungen sequentiell zu beachten sind, wäre es vorteilhaft, diese zwei Arten der Geschwindigkeitsbegrenzung tunlichst abgegrenzt voneinander zu verwenden und nicht zu vermischen.

Das Wechselverkehrszeichen kann durch ein statisches Straßenverkehrskennzeichen „Ende von Überholverböten und Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (§ 52 Abs 1 Z 11 StVO) oder eine neue statische Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben werden. Ein statisches Straßenverkehrszeichen im Sinne des (§ 52 Abs 1 Z 10b StVO) kommt nicht Frage. Auch eine dynamische Aufhebung durch ein anderes Wechselverkehrszeichen mit der jeweiligen Geschwindigkeitsbegrenzung erscheint problematisch, da bei einem Wechsel der Geschwindigkeitsbegrenzung für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer unterschiedliche Geschwindigkeiten gelten.

Ein besonders Problem stellt auch die Wiederholung von dynamischen Wechselverkehrszeichen dar, da auf Grund des Wechsels der Geschwindigkeitsbegrenzungen in diesem Fall dann gar keine Wiederholung vorliegt, sondern eine Verordnung konstitutiv kundgemacht wird.

### 2.3.5.3 Zonenbeschränkungen

#### 2.3.5.3.1 Verordnungsbene

##### 2.3.5.3.1.1 Allgemeines

Die zu Grunde liegende Ausgangsbasis der „Zonenbeschränkung“ ist der Bedarf räumliche Geschwindigkeitsbegrenzung über einen ganzen Bereich zu verordnen. **§ 43 Abs 1 StVO** sieht die Möglichkeit vor, Verordnungen – und somit auch Geschwindigkeitsbeschränkungen – für „**Straßen innerhalb eine Gebietes**“ zu erlassen. Die Kundmachung durch Straßenverkehrszeichen erfolgt in diesem Fall durch die sog **Zonenbeschränkung (§ 52 Abs 1 Z 11a StVO)**.

Die Zonenbeschränkung erfasst nicht einen Straßenverlauf, sondern einen weitergehenden räumlichen Bereich, in dem alle Straßenverläufe von der Geschwindigkeitsbegrenzung erfasst sind. Diese ist daher auch nicht geeignet, Geschwindigkeitsbegrenzungen in nur eine Fahrtrichtung darzustellen. Der Zonenbeschränkung wohnt der Gedanke einer **räumlich umfassenden Beschränkung inne** und nicht der Gedanke einer bestimmten linearen Fahrtrichtung.<sup>174</sup>

---

<sup>174</sup> Im Gegensatz zur „linearen“ Geschwindigkeitsbeschränkung hat die Zonenbeschränkung räumliche Wirkung. Bei näherer Betrachtung hat aber auch die „gewöhnliche“ Geschwindigkeitsbegrenzung insoweit räumliche Wirkung, als auch auf Straßen, die in die Straße mit Geschwindigkeitsbegrenzung münden, die entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung kundgemacht werden kann

Im Gegensatz zur Ortstafel drückt die Zonenbeschränkung unumstritten einen **normativen Willensakt in Bezug auf die Geschwindigkeitsbeschränkung** in Form einer Verordnung aus. Insoweit werden mit einer Zonenbeschränkung auch andere Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgehoben, soweit diese in dem räumlichen Geltungsbereich der Zonenbeschränkung vorher gegolten haben.

### 2.3.5.3.1.2 Varianten des Zusammenspiels mehrerer Zonen:

In Hinblick auf das Zusammenspiel mehrerer Zonen auf Verordnungsebene sind die unterschiedlichen Aufhebungsformen von Verordnungen näher zu erläutern:

Prinzipiell gilt das Prinzip formeller Derogation, dh dass eine (nachfolgende) Verordnung eine andere (vorangehende) Verordnung explizit aufhebt. In der späteren Verordnung wird also ausdrücklich über den Verbleib der bisher auf demselben räumlichen Geltungsbereich bestehenden Verordnung entschieden. Aus Gründen der Rechtssicherheit ist eine explizite Regelung wünschenswert, um Klarheit über den bestehenden Verordnungsbestand zu schaffen. Es gibt allerdings weder eine verfassungsgesetzliche noch eine einfachgesetzliche Bestimmung, die eine formelle Derogation anordnen würde.

Gegenstück zur ausdrücklichen (=formellen) Derogation ist die materielle Derogation, bei der sich auf Grund des Inhalts zweier Verordnungen der normative Widerspruch ergibt. Der Widerspruch wurde (eben nicht) ausdrücklich durch die nachfolgende – normativ widersprechende – Verordnung gelöst, sondern muss durch die allgemeinen Derogationsregeln aufgelöst werden.

Grds gilt, dass die spätere Verordnung (Zone 2) die frühere Verordnung (Zone 1) derogiert: *lex posterior derogat legi priori*. Dieser Fall führt zur einer vollständigen Derogation. Wenn also eine 40er Zone durch eine 30er Zone ersetzt wird, fällt die 40er Zone endgültig weg. Komplexer werden die Zusammenhänge, wenn die hintereinander verordneten Zonen nicht denselben räumlichen Bereich betreffen und somit bloß überlappend sind. In diesem Fall wird die frühere Zonenverordnung (Zone 1) bloß in dem Bereich, in dem die neue Zonenverordnung (Zone 2) diese betrifft, normativ verdrängt. Würde die überlagernde Verordnung wegfallen, würde die dahinter liegende Verordnung wieder in den anwendbaren Normenbestand eintreten. Ein Spezialfall liegt vor, wenn die neue Verordnung eine kleinere Zone (Zone 2) vorsieht als die alte Zonenverordnung (Zone 1). In diesem Fall drängt die neuere Zone (Zone 2) die andere ebenfalls nur zurück. Sieht umgekehrt die neue Zonenverordnung eine größere Zone (Zone 2) vor als die alte (Zone 1), so wird diese vollständig derogiert. Dies ergibt folgende Kombinatorik hinsichtlich des Verordnungszusammenspiel

- Zone 1 ist gleich groß wie Zone 2 = vollständige Derogation
- Zone 1 (früher) ist kleiner als Zone 2 (später) = vollständige Derogation
- Zone 1 (früher) ist größer als Zone 2 (später) = nur Verdrängung

---

(§ 51 Abs 5 StVO). Wenn aber die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht für den einfahrenden Verkehr durch entsprechende Verkehrszeichen kundgemacht wird, dann ist die Verordnung mit Rechtswidrigkeit belastet. Sie ist für den einfahrenden Fahrzeuglenker nicht verbindlich.

- Zone 1 (früher) überlappend zu Zone 2 (später) = nur Verdrängung

Diese Kombinationen gelten sinngemäß auch für lineare Straßen, für die eigene Geschwindigkeitsbeschränkungen vor oder nach Erlassung der Zonenverordnung beschlossen wurden, je nachdem ob der räumliche Anwendungsbereich innerhalb der Zone oder über diese hinaus geht.

### **2.3.5.3.2 Kundmachungsebene**

Unabhängig von der Verordnungsebene stellen sich Fragen der Kundmachung von Zonen durch das eigene Straßenverkehrszeichen „Zonenbeschränkung“ (§ 52 lit a Z 11a StVO). Wird eine Zone durch eine andere umschlossen, ist dies primär ein Kundmachungsproblem (Aufstellung entsprechender Straßenverkehrszeichen) und nicht Verordnungsproblem (auf Verordnungsebene kann durch exakte Definition des räumlichen Anwendungsbereichs ein Normenkonflikt vermieden werden.)

Im Zusammenhang mit Zonenbeschränkungen ist die Kundmachung auch insofern relevant, als die nicht vollständige Kundmachung der Zone die ganze Zone mit Rechtswidrigkeit belastet, weil dem einzelnen Straßenverkehrsteilnehmer ohne Kundmachung der Zone diese nicht bekannt sein kann.

### **2.3.5.3.3 Anbringenvorschriften bei Zonenbeschränkungen**

Auch bei Zonenbeschränkungen ist es möglich, das Ende der Zone auf der linken Straßenseite anzubringen (§ 52 Abs 1 Z 11b StVO). Diese Art der Darstellung stellt eine Ausnahme von dem Kundmachungsmodell der StVO gem § 48 Abs 2 dar, demgemäß die Straßenverkehrszeichen grds auf der rechten Straßenseite bzw oberhalb der Fahrbahn anzubringen sind. Die gesetzlich zulässige Anbringung auf der linken Seite stellt aber insoweit einen Systembruch dar, also der Verkehrsteilnehmer somit auch damit rechnen muss, auf der linken Straßenseite das Ende von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu entdecken.

Dies erscheint vor allem in jenen Fällen problematisch, in denen etwa in einem Ortsgebiet höhere Geschwindigkeitsbegrenzungen als 50 km/h zugelassen werden und durch das am linken Straßenrand angebrachte Ende der Geschwindigkeitsbegrenzungen ein zwingendes Verhalten des Fahrzeuglenkers (Reduktion der Geschwindigkeit) normiert wird. In einem solchen Fall wäre mE eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf jeden Fall auf der rechten Straßenseite anzubringen. Gem § 48 Abs 1 StVO gilt der Grundsatz, dass ein Straßenverkehrszeichen leicht und rechtzeitig erkannt werden kann. Dieser Grundsatz wird auch durch die Aufstellung von Straßenverkehrszeichen auf der rechten Straßenseite bzw oberhalb der Straße konkretisiert. Es wäre daher eine systematisch-teleologische Reduktion andenkbar, dass nur in solchen Fällen, in denen der Wegfall der Beschränkung auch höhere Geschwindigkeiten gestattet, eine Anbringung an der linken Seite zugelassen werden sollte.

Überdies gilt für die Anbringungen auf der linken Straßenseite, die auch für die Anbringung auf der rechten Straßenseite geltende Bestimmung, dass das Straßenverkehrszeichen erkannt werden kann und somit nicht durch zB Sträucher oder anderes verdeckt sein darf.

### 2.3.5.4 Straßenzug, Verlauf der Vorrangstraße und Straßenverlauf

Unabhängig zunächst von der Unterscheidung zwischen der Geltung einer Norm sowie ihres Anwendungsbereichs, stellt sich im vorliegenden Zusammenhang hinsichtlich der räumlichen Determinanten die Frage, für welchen „Bereich“ bzw ab welcher Stelle eine Geschwindigkeitsbegrenzung „Wirkung“ bzw „Befolgung“ durch die Verkehrsteilnehmer in Anspruch nehmen kann. § 51 Abs 1 StVO bestimmt zunächst, dass **Vorschriftszeichen** (Geschwindigkeitsbegrenzungen) **vor der Stelle anzubringen** sind, **für die sie gelten**. Insbesondere für Geschwindigkeitsbegrenzungen ist diese Formulierung ungenau, da sich die Geschwindigkeitsbegrenzung dadurch auszeichnet, dass sie immer für eine gewisse Straßenstrecke gelten. Insofern wäre zu formulieren gewesen: „... stehen am *Anfangspunkt* der Strecke, für die sie gelten“. Damit hat man vorerst nur den Ausgangspunkt einer Geschwindigkeitsbeschränkung beschrieben. Wird mit der Rechtsprechung formuliert, dass ein Verbotsschild gem § 52 lit a Z 10a StVO immer in der betreffenden Fahrtrichtung in Beziehung zu einem Straßenzug steht (das entspräche sonach der räumlichen Dimension der Verkehrsbeschränkung ab dem oben bezeichneten Ausgangspunkt),<sup>175</sup> so ist der Begriff des **Straßenzuges** näher zu konkretisieren.

#### 2.3.5.4.1 Der Begriff des Straßenzuges

Dieser Terminus findet sich in der StVO zunächst in der Bestimmung des Begriffs Straße: **§ 2 StVO** definiert den Begriff **Straße**, zu dem auch die „...in ihrem **Zuge** befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen...“ gehören. Hieraus kann abgeleitet werden, dass die baulichen Anlagen im Straßenzug liegen, damit dieser auf Grund der gegebenen baulichen Anlagen auch beschrieben werden kann. Der Begriff wird zudem im Kontext mit Vorrangbestimmungen (**§ 19 Abs 4 StVO**) genannt. Aus der Verwendung dort kann zunächst der Schluss gezogen werden, der **Verlauf der Straße** sei entscheidend. Bei genauerem Hinsehen spricht § 19 Abs 4 StVO aber vom **Verlauf einer Straße mit Vorrang**. Insofern ist eine **differenzierte Sicht** geboten: Vorrangstraßen sind durch Vorschriftszeichen gem § 52 Abs 1 Z 25a StVO kenntlich zu machen („Dieses Zeichen zeigt den Beginn und den **Verlauf einer Vorrangstraße** an.“). Eben auch in diesem Fall wird nicht vom Straßenverlauf, sondern vom Verlauf der Vorrangstraße gesprochen. Folglich verleitet dies nicht zu der Annahme, mittels dieses Zeichens könne der Verlauf der Straße (behördlicherseits) festgelegt werden. Die Behörde vermag durch entsprechende Verordnung eben **nur den Verlauf der Vorrangstraße, nicht aber auch den Verlauf der Straße** festzulegen.

#### 2.3.5.4.2 Exkurs: Der Begriff des Straßenverlaufs

Begriffliche Verwirrungen können sich an dieser Stelle ergeben, wenn man den **Begriff des „Straßenverlaufs“** hinzunimmt. Dieser findet sich an drei Stellen in der StVO: in den §§ 48 Abs 6, 53 Abs 1 Z 13a und 91 Abs 1 StVO. In allen drei Fällen wird er nicht näher definiert. Betrachtet man den Wortlaut<sup>176</sup> der Vorschriften näher, so fällt auf, dass sich aus ihm jeweils ein Abstellen auf

<sup>175</sup> OGH 9.10.1991, 2 Ob 47/91, ZVR 1992, 64.

<sup>176</sup> Vgl § 48 Abs 6 StVO: „... bei unübersichtlichem Straßenverlauf“; § 53 Abs 1 Z 13a StVO: „Diese Zeichen zeigen den Straßenverlauf und wichtige Abzweigungen an (...“; § 91 Abs 1 StVO: „... die freie Sicht über den Straßenverlauf“.

tatsächliche Momente für die Begriffsdefinition entnehmen lässt. Der Straßenverlauf ist danach kein normativer Begriff, sondern beschreibt lediglich den Verlauf, dh die räumliche Ausdehnung der Straße, ihren „Weg auf der Erdoberfläche“, wie er sich, bildlich gesprochen, bei der „Draufsicht“ auf das Bild der Straße ergibt. Dies kann für Kreuzungen und die entsprechende Begriffsbestimmung in § 2 Abs 1 Z 17 StVO veranschaulicht werden. Eine Kreuzung wird dahingehend definiert, dies sei eine Stelle, auf der eine Straße eine andere überschneide oder in sie einmünde (...). Ein typischer Fall der Überschneidung wird in der regulären Kreuzung zu sehen sein, ein Fall des Einmündens typischerweise bei einer T-Kreuzung. Geht man mithin davon aus, dass der Straßenverlauf sich nach einer regulären Kreuzung fortsetzt (bildlich gesprochen, da die Straße nach der Kreuzung noch weitergeht), so müsste für die T-Kreuzung angenommen werden, dass an ihr der Straßenverlauf typischerweise endet (denn hier würde bildlich gesprochen der Verlauf der einen Straße am Verlauf der anderen Straße enden). Für die Annahme des **rein tatsächlichen Charakters** des Begriffs lässt sich zudem aus rechtlichen Erwägungen ein teleologisches Argument finden. Im Rahmen des **§ 53 Abs 1 Z 13a StVO** können mittels des Hinweiszeichens „Vorwegweiser“ der Straßenverlauf und wichtige Abzweigungen angezeigt werden. Da es sich bei diesem Zeichen um kein Verkehrsverbot bzw keine Verkehrsbeschränkung handelt, die einer Verordnung gem § 43 StVO bedürfte, **kann** das entsprechende Schild **der Straßenerhalter aufstellen** (s § 98 Abs 3 StVO). Wollte man nunmehr hinsichtlich dieses Begriffs annehmen, ihm seien rechtliche Implikationen immanent, er stünde gar iZm dem Begriff des Straßenzuges und sei damit ausschlaggebend für den räumlichen Anwendungsbereich einer Geschwindigkeitsbegrenzung, stünde dem entgegen, dass der Straßenerhalter, dem ansonsten die Aufstellung von Verkehrszeichen verwehrt ist, wenn sie gem § 44 StVO kundzumachen sind, über wesentliche Determinanten von Verkehrsbeschränkungen entscheiden könnte. Das kann letztthin nicht dem Sinn und Zweck der Vorschrift des § 53 Abs 1 Z 13a StVO entsprechen.

Aus alldem lässt sich nun folgern, dass es zumindest keinen wörtlich ausgedrückten Konnex zwischen den Begriffen Straßenzug und Straßenverlauf gibt. Zudem ist zwischen dem durch tatsächliche Momente determinierten **Begriff des Straßenverlaufs** sowie dem auf Grund rechtlicher Implikationen determinierbaren **Begriff des Verlaufs der Vorrangstraße zu unterscheiden**. Nur Letzterer weist auf Grund des § 19 Abs 4 StVO einen Zusammenhang mit dem Straßenzug auf (s allerdings noch u).<sup>177</sup> Damit ist für den Begriff des Straßenzuges zumindest soviel gewonnen, als dass in den Konstellationen des § 19 Abs 4 StVO er einer rechtlichen Determination zugänglich ist.

#### 2.3.5.4.3 Hilfe bei der Begriffsfindung? Der Konnex zwischen „Straßenzug“ und „Verlauf der Vorrangstraße“

Um sich der Bedeutung der begrifflichen Abgrenzungen bewusst zu werden, sei an dieser Stelle der systematische Konnex zwischen Straßenzug und Verlauf der Vorrangstraße auch und gerade im Hinblick auf Geschwindigkeitsbegrenzungen herausgestellt. Hierzu eignet sich, wie oben schon angedeutet, insbesondere eine T-Kreuzung als veranschaulichendes Beispiel. Für Geschwindigkeitsbegrenzungen stellt sich die Frage, ob nach dem Abbiegen an der T-Kreuzung die zuvor ver-

---

<sup>177</sup> Entsprechend kann die Behörde zwar gem § 96 Abs 3 StVO bei zwei sich kreuzenden Vorrangstraßen durch Anbringung von Straßenverkehrszeichen bestimmen, welcher Fahrzeuglenker auf einer solchen Kreuzung den Vorrang hat; mit dem Straßenverlauf hat dies aber nichts zu tun, da dieser sich auch nach der Kreuzung fortsetzen kann.

ordnete Geschwindigkeit weiterhin gilt, oder nicht. Sie gilt weiter, wenn der Straßenzug, für den sie verordnet wurde, nicht unterbrochen oder aufgehoben ist.

An einer solchen T-Kreuzung hat die Behörde zwei Möglichkeiten:

Sie könnte **an einer T-Kreuzung den Verlauf der Vorrangstraße regeln**. § 19 Abs 4 StVO setzt die Begriffe des Straßenzuges und des Verlaufs der Vorrangstraße bei einem dargestellten besonderen der Vorrangstraße gleich, wenn formuliert wird: „Ist jedoch (...) ein **besonderer Verlauf der Straße mit Vorrang dargestellt**, so haben die Fahrzeuge, die auf dem **dargestellten Straßenzug** kommen, den Vorrang (...)“. Nach der Wortlautauslegung **entspricht** in diesem Fall **die auf einer Zusatztafel vorzunehmende Darstellung des Verlaufs der Vorrangstraße zugleich dem Straßenzug**. Insofern kann die Behörde durchaus den Straßenzug autonom festlegen, sofern es sich um die Darstellung des Verlaufs einer Vorrangstraße handelt. Auf Grund dieser begrifflichen Gleichsetzung in § 19 Abs 4 StVO wäre sie in dem Fall in der Lage, mit dem Verlauf der Vorrangstraße zugleich den Straßenzug festzulegen. Daher würde (vom nötigen Herabsetzen der Geschwindigkeit iSd § 20 Abs 1 StVO einmal abgesehen) die Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h auch beim Abbiegen und gleichzeitigem Verbleiben auf der Vorrangstraße gelten. Würde hingegen von der Vorrangstraße abgefahren, müsste eine neue (ggf die gleiche) Geschwindigkeitsbeschränkung verordnet werden bzw gälten die allg Regeln des § 20 Abs 2 StVO.

Die zweite Möglichkeit für die Behörde bestünde darin, **an einer T-Kreuzung keinerlei Regelung** vorzunehmen. Dann fragte es sich, ob an der betreffenden Stelle der Straßenzug endete. Eine rechtliche Determination wie im Falle des § 19 Abs 4 StVO ist an dieser Stelle nicht gegeben. Nichtsdestoweniger wurde bereits oben darauf hingewiesen, dass aus § 2 Abs 1 Z 1 StVO abgeleitet werden kann, dass die **im Straßenzug befindlichen baulichen Anlagen diesen beschreiben** können. **Ein Straßenzug endet zumindest dann, wenn dies auf Grund der baulichen Gegebenheiten anzunehmen ist**. Fraglich wäre dann, was **auf Freilandstraßen** ohne Bebauung zu gelten hat. In diesem Falle scheint es sinnvoll, **auf den** durch tatsächliche Momente bestimmten **Begriff des Straßenverlaufs abzustellen**: denn ein Straßenzug kann begriffstechnisch letztlich nur dann angenommen werden, wenn sich die Straße überhaupt noch räumlich weiter ausdehnt. Versteht man demnach unter dem Straßenverlauf den „Weg der Straße in der Landschaft“, so endete dieser und damit auch ein Straßenzug an der Stelle, an welcher auf Grund der örtlichen Gegebenheiten der Verlauf der Straße als unterbrochen angesehen werden müsste. Abermals bildlich gesprochen wäre das bei einer T-Kreuzung der Fall, da bei einer Draufsicht der Verlauf der einen Straße durch den Verlauf der kreuzenden Straße unterbrochen würde.

Indes zeigt sich auch an dieser Stelle abermals die **Schwäche des Begriffs Straße**. Denn erfassete man eine Straße nur nach baulichen Gesichtspunkten, so könnte letztlich postuliert werden, der Verlauf einer Straße ende letztlich nie, da die bauliche Anlage Straße sich immer weiter durch die Landschaft ziehe. Die Richtung des Verlaufs könnte sich dabei ändern, der Verlauf selbst indes nicht unterbrochen werden. Es wäre damit auch nur eine Frage der Argumentation, anzunehmen, an einer T-Kreuzung entwickle sich der Straßenverlauf eben in zwei verschiedenen Richtungen weiter, da eben an bauliche Momente angeknüpft würde. Eine solche Interpretation widerspricht aber nicht nur den Erwägungen eines unvoreingenommenen Betrachters, der davon ausgehen wird, eine Straße könne sicherlich an einer bestimmten Stelle beginnen und enden; damit aber

letztlich auch ihr Verlauf unterbrochen werden. Auch der Gesetzgeber scheint in § 53 Abs 1 Z 13a StVO davon ausgegangen zu sein, dass der Straßenverlauf sich in eine bestimmte Richtung (von einer bestimmten Position Richtung der Stadt A) vollziehen und damit (denknotwendig) auch in dieser Richtung auch ein Ende finden kann. Zudem kann auf Grund der Begriffsbestimmung der Kreuzung (einmünden) angenommen werden, dass erstens die Straße schon *per se* in einer räumlichen Dimension erfasst wird und dass zweitens damit ihr Verlauf bei der Einmündung in eine andere Straße enden kann. Geht man sonach davon aus, in Ermangelung baulicher Gegebenheiten sei auf den tatsächlichen Verlauf der Straße abzustellen, so **endet** nach der hier vertretenen Meinung **der Straßenzug mit dem Straßenverlauf an einer T-Kreuzung** (sofern eben keinerlei Regelung hinsichtlich des Verlaufs der Vorrangstraße getroffen wurde). Endet aber der Straßenzug, gelten auch nicht weiter die zuvor für diesen verordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen. Vielmehr sind nun jene maßgeblich, die auf der kreuzenden verordnet wurden.

Die hier getätigten Ausführungen können aber letztlich nicht darüber hinwegtäuschen, dass es an einer Definition der Begriffe überhaupt mangelt. Schließt man sich der oben zitierten Rechtsprechung hinsichtlich des räumlichen Anwendungsbereichs einer Geschwindigkeitsbegrenzung an, so sind jene Begriffe aber für eben diesen wesentliche Komponenten. Daher ist der Gesetzgeber aufgefordert, entsprechende Definitionen zu schaffen. Abermals muss auch auf die Mankos bei der Bestimmung des Begriffs Straße hingewiesen werden. Hier bedarf es einer Klarstellung, ob auch eine räumliche Dimension erfasst wird und einer systematischen Durchsicht der weiters betroffenen Bestimmungen.

#### 2.3.5.4.4 Sonderproblem: Die Gabelung einer Straße in zwei gleiche Teile

Die Not zum Handeln wird insbesondere dann offenbar, wenn man den Fall bedenkt, da sich die Straße in zwei gleiche Teile<sup>178</sup> aufgabelt. Wie oben angedeutet, sind bei fehlenden Geschwindigkeitsbeschränkungen/Verkehrszeichen im Zweifel die gesetzlichen Bestimmungen (§ 20 Abs 2 StVO) maßgeblich. Es kann und soll allerdings nicht vom Verkehrsteilnehmer erwartet werden, er habe anhand bestimmter Kriterien über das Weiterbestehen einer zuvor verordneten Geschwindigkeitsbeschränkung zu befinden. Dies kann ihm vielmehr (wenn überhaupt) nur in evidenten Fällen zustehen. Ausgehend vom Begriff des Straßenzuges würden demnach primär im Ortsgebiet bauliche Gegebenheiten eine Rolle spielen. Es erscheint vertretbar für die Bestimmung des Straßenzuges auch Indizien wie Straßennamen oder Bodenmarkierungen heranzuziehen. Probleme ergeben sich, wenn solche Kriterien nicht vorliegen – wie auch außerhalb geschlossener Ortschaften – oder diese einander widersprechen. Man könnte sich unter Berufung auf den Straßenverlauf nur insofern behelfen, als man argumentierte, da an der Stelle der Abgabelung der Verlauf der bisherigen Straße ende und jener zweier neuer beginne – dies unter Verweis darauf, dass letztthin nicht zu sagen ist, in welcher der beiden Straßen sich der bisherige Verlauf fortsetzen solle. Auch in diesem Falle wird auf obige Zweifelsregel zu verweisen sein. Zu beachten ist dabei freilich, dass ggf Situationen entstehen können, in denen (auf Grund fehlender Verordnung bzw

---

<sup>178</sup> Dies schließt explizit aus, dass für den weiteren Verlauf eines Teiles zugleich der Verlauf der Vorrangstraße in dieselbe Richtung dargestellt ist. Denn zum einen wäre dann nach der hier vertretenen Auffassung auch eine Entscheidung über den Straßenverlauf gefallen und zum anderen wären die beiden Straßenteile dann nicht mehr gleichwertig.

Kundmachung einer solchen) jeweils schneller gefahren werden darf, als eigentlich von der Behörde erwünscht – eben in dem Fall, da die gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen über denen liegen, die für die sich gabelnde Straße verordnet waren. Grds sollten wertende Entscheidungen durch den Autofahrer soweit wie möglich ausgeschlossen werden – dies kann zum einen dadurch geschehen, dass die Behörde oder der Straßenerhalter auf Grund der vorzunehmenden Beschilderung die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen deutlich hervorheben, oder dadurch, dass die örtlichen Gegebenheiten bereits als so ausreichend evident angesehen werden können, dass seitens der Autofahrer klar erkennbar ist, in welche Richtung sich der Straßenzug fortführt.

### 2.3.5.5 Straßenverlauf im Kreisverkehr

Die oben aufgezeigten Grundsätze können auch für den Kreisverkehr fruchtbar gemacht werden. Unter einem Kreisverkehr versteht die StVO eine kreisförmig verlaufende Fahrbahn, die für den Verkehr in eine Richtung bestimmt ist (§ 2 Abs 1 Z 3c StVO). Die Beurteilung des Straßenverlaufs könnte in diesem Zusammenhang Probleme ergeben, wollte man ausgehend von dem Straßenverlauf argumentieren, dieser ende an einem Kreisverkehr nicht, sondern setze sich in diese oder jene Richtung fort. Zwar wäre dann im Kreisverkehrs selbst bei zulässiger höherer Geschwindigkeit bloß mit angepasster Geschwindigkeit iSd § 20 Abs 1 StVO zu fahren; doch auf der Straße, die als Fortsetzung des Verlaufs der vorherigen angesehen würde, müsste keine erneute Beschilderung respektive Verordnung der Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgen. Diese Argumentation erscheint zum einen schon deshalb haltlos, da letztlich für jede Straße, die in einem Kreisverkehr mündet in Anspruch genommen werden könnte, sie setze ihren Verlauf in diese oder jene Richtung fort. In welche Richtung ist derweil rational nicht zu bestimmen (insbesondere, wenn die Ausfahrten aus dem Kreisverkehr nicht gegenüber liegen). Rechtlich ist der Kreisverkehr vielmehr als eine Aneinanderreihung von T-Kreuzungen zu begreifen; an diesen endet damit der Straßenzug und damit die entsprechend verordnete Geschwindigkeitsbegrenzung. Bei den Ausfahrten aus dem Kreisverkehr hat mithin eine erneute Verordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erfolgen. Fehlt eine solche Verordnung, ist auf die Bestimmung des § 20 Abs 2 StVO zurückzugreifen.

### 2.3.5.6 Vorgaben an den Gesetzgeber

Aus rechtlichen Erwägungen heraus ließen sich folgende Vorgaben an den Gesetzgeber zu einer Vereinheitlichung der Terminologie formulieren, wie sie ihren Niederschlag in § 2 StVO finden sollte:

Der Begriff **Straße** könnte in seiner bisherigen Gestalt bestehen bleiben und entsprechend als bauliche Anlage verstanden werden.

Die Passage „... samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen; (...)“ könnte konkreter mit dem Begriff **Straßenzug** dahingehend gefasst werden, dass ein solcher entweder die durch bauliche Momente oder den Verlauf einer Vorrangstraße (§ 19



Abs 4 S 2 StVO) bestimmte oder aber die auf Grund der tatsächlichen Gegebenheiten (Straßenverlauf) sich eindeutig ergebende Fortführung einer Straße ist (Straßenverlauf).

Gegebenenfalls könnte noch klargestellt werden, dass mit dem Begriff des Straßenverlaufs der tatsächliche Verlauf der Straße auf der Erdoberfläche gemeint ist, wie er sich aus einer Draufsicht ergibt; erwähnt werden könnte auch noch ein etwaiges Abstellen auf topographische Umstände. Durch obigen Definitionsversuch wäre indes klargestellt, dass in letzterem Fall der Straßenzug mit dem Straßenverlauf identisch wäre. Straßenverlauf wäre nach den der gewählten Formulierung (nur) die sich auf Grund der tatsächlichen Gegebenheiten ergebende Fortführung einer Straße. Das Moment der Eindeutigkeit würde sich damit auf den Straßenzug beziehen, da dieser ein rechtlicher Begriff wäre, jener des Straßenverlaufs hingegen nur ein tatsächlicher.

### 2.3.5.7 Fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitbegrenzungen

Die Geschwindigkeit kann für die einzelnen Fahrtrichtungen unterschiedlich sein.<sup>179</sup> Geschwindigkeitsbeschränkungen werden für Straßen, Straßenstrecken oder Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes verordnet. Für die Verordnung unterschiedlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen in entgegengesetzte Fahrtrichtungen findet sich in der StVO keine Verordnungsermächtigung. Trotz alledem wird von der herrschenden Meinung die Zulässigkeit einer fahrtrichtungsbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung als gegeben erachtet.

Die Regelung des § 43 Abs 1 lit b Z 2 StVO sieht vor, dass bestimmte Gruppen von der Benützung eines Straßenteiles ausgeschlossen werden können oder auf besonders bezeichnete Straßenteile verwiesen werden können. Damit können Benutzer von einzelnen Fahrstreifen festgelegt werden. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit – also eine dauerhafte oder vorübergehende Verkehrsbeschränkung iSd § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO - ist allerdings nicht auf einzelnen Straßenteilen (Fahrstreifen) möglich. Es fehlt also nach der bestehenden Rechtslage die gesetzliche Grundlage für die notwendige Verordnungsermächtigung. Fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitsvertretung können daher de lege lata nicht verordnet werden.

Diesbezüglich wäre eine Änderung der StVO erforderlich, indem eine spezielle Verordnungsermächtigung geschaffen werden würde oder eine bestehende entsprechend ausgeweitet würde.

Fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen weisen vor allem auf Kundmachungsebene Probleme auf. Während auf Verordnungsebene eine genaue Festlegung erfolgen kann, ab welchem Kilometer auf welchem Fahrstreifen welche Geschwindigkeit gelten soll, sind auf Kundmachungsebene die Verkehrssicherheit zu wahren und insofern dem einzelnen Fahrzeuglenker die Änderungen von Geschwindigkeiten auch so kundzumachen, dass eine Nachvollziehbarkeit besteht. Dabei ist es nicht ausreichend, die fahrstreifenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung bloß durch Überkopfstraßenverkehrszeichen iSd § 48 Abs 2 StVO kundzumachen. Es wäre notwendig, einheitliche Standards herauszuarbeiten. Grundlegende Überlegung wäre etwa, dass wenn die Geschwindigkeit auf einen Fahrstreifen derselben Fahrtrichtung geändert werden soll,

---

<sup>179</sup> Pürstl/Somereider, StVO, § 52 Anm 18.

die Geschwindigkeiten aller Fahrstreifen angezeigt werden, auch wenn damit zusätzliche Wiederholungen iSd § 51 Abs 1 StVO entstehen würden.

### 3 Problemlösung und Projektergebnisse

#### 3.1 Rahmenbedingungen

##### 3.1.1 Verkehrstelematik

Die Verkehrstelematik als zutiefst technische Disziplin gibt Rahmenbedingungen vor, die unter den derzeitigen Umständen nicht erfüllt werden bzw teilweise nicht erfüllt werden können. Die bereits erwähnte Anforderung, dass

1. für jeden Verkehrsteilnehmer
2. an jeder Stelle im Straßennetz
3. zu jeder Zeit

klar sein muss,

1. was er tun darf bzw
2. was er nicht tun darf,

ist zwar grds eine bereits bestehende, allgemein gültige Anforderung, nur erhält diese durch die Verkehrstelematik eine vollkommen neuartige Bedeutung.

Der zur Zeit oftmals bestehende Interpretations- und daraus resultierende Handlungsspielraum des Verkehrsteilnehmers mag im Alltag des Verkehrsgeschehens zur Zeit sogar manchmal dienlich sein, doch bewirkt er im Zusammenhang mit verkehrstelematischen Anwendungen exakt das Gegenteil. Reduziert auf das Beispiel der Intelligenten Geschwindigkeitsadaption (ISA) muss für jeden Verkehrsteilnehmer an jeder Stelle im Straßennetz zu jeder Zeit zweifelsfrei festgelegt sein, welches Geschwindigkeitslimit gerade zutrifft. Nur unter diesen Voraussetzungen kann ein derartiges technisches System funktionieren und den damit verbundenen Nutzen stiften.

Die Formulierung „an jeder Stelle im Straßennetz“ führt auch gleich zu einer weiteren Rahmenbedingung, deren Bedeutung durch die Aspekte der Verkehrstelematik in vollkommen neuem Licht erscheinen mag. Die Definition des Begriffs „Straße“ ist in der StVO zwar vorgenommen und bezieht sich auf den Straßenraum als Gesamtes, dh, inklusive sämtlicher baulicher Einrichtungen, die mit dem fließenden Verkehr in keinerlei zwingendem Zusammenhang stehen. Für verkehrstelematische Anwendungen hingegen sind vor allem jene Bereiche im Straßenraum relevant, in denen fließender Verkehr stattfindet bzw stattfinden kann. Dieser Verkehrsfluss wird in nahezu allen Bereichen der verkehrsbezogenen Datenverarbeitung (Verkehrsmodellierung, Verkehrsplanung etc) auf Netzwerke aus Verkehrsachsen bezogen, entlang derer Verkehr stattfindet. Konkret geschieht dies vor allem auch in verkehrstelematischen Anwendungen, wie bsp in der Fahrzeugnavigation, aber eben auch bei Verkehrssicherheits-Anwendungen wie ISA.

Die Anforderung, dass die geforderte Eindeutigkeit (bsp hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) „zu jeder Zeit“ zu bestehen hat, zielt nicht nur auf die Parameter Datum und Uhrzeit, sondern zusätzlich auf andere zeitabhängige Parameter wie zB Witterung oder Schneelage ab (die unter Umständen wiederum andere Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Folge haben).

Die Erwähnung des Zeitbegriffs als Rahmenbedingung führt aber auch zu einer weiteren zentralen Anforderung seitens verkehrstelematischer Anwendungen: Aktualität und Qualität. Verkehrstelematische Anwendungen finden bei ihren Nutzern nur dann die erforderliche Akzeptanz, wenn größtmögliche Verlässlichkeit auf das System gegeben ist. Dies bezieht sich abgesehen von den technischen Systemkomponenten vor allem auch auf die den Anwendungen zu Grunde liegenden Daten und Informationen (auch Content genannt). Im gegenständlichen Fall der Geschwindigkeitsbeschränkungen handelt es sich um behördenseits generierte (oder zumindest generierbare) Informationen. Daher resultiert auch die Anforderung an das E-Government, derartige Daten und Informationen in der erforderlichen Aktualität und Qualität zur Verfügung zu stellen.

### 3.1.2 Wahrnehmungspsychologie

#### 3.1.2.1 Einleitung

In diesem Kapitel soll ein kurzer Überblick über psychologische Grundlagen gegeben werden. Auf diesen Erkenntnissen bauen die nachfolgenden Diskussionen und Empfehlungen für Verkehrszeichen speziell unter dem Aspekt Geschwindigkeit auf. Es muss darauf hingewiesen werden, dass es viel Literatur zur Thematik gibt, die empirische Fundierung dieser jedoch nur teilweise gegeben ist.

##### 3.1.2.1.1 Wege der Informationsverarbeitung

Bei der menschlichen Informationsverarbeitung werden zwei grundlegende Arten von Prozessen unterschieden, die das Ergebnis der Verarbeitung von Information beeinflussen. Zuerst werden Informationen über das sensorische System aufgenommen und in immer höheren kognitiven Stufen weiterverarbeitet. Bei diesen „Bottom-up“-Prozessen wird die eintreffende Reizinformation als von bedeutungstragenden Gegenständen in der Umwelt kommend interpretiert.

„Top-down“-Prozesse haben ihren Ursprung in bereits vorhandenem Wissen, Motivation, Erwartungen und anderen Aspekten höherer mentaler Funktionen (*Zimbardo*, 1995, S 162). Auch diese Prozesse beeinflussen wesentlich die Klassifikation, aber auch die Wahrnehmung und Empfindung von Informationen aus der Umwelt (siehe Abbildung 1).

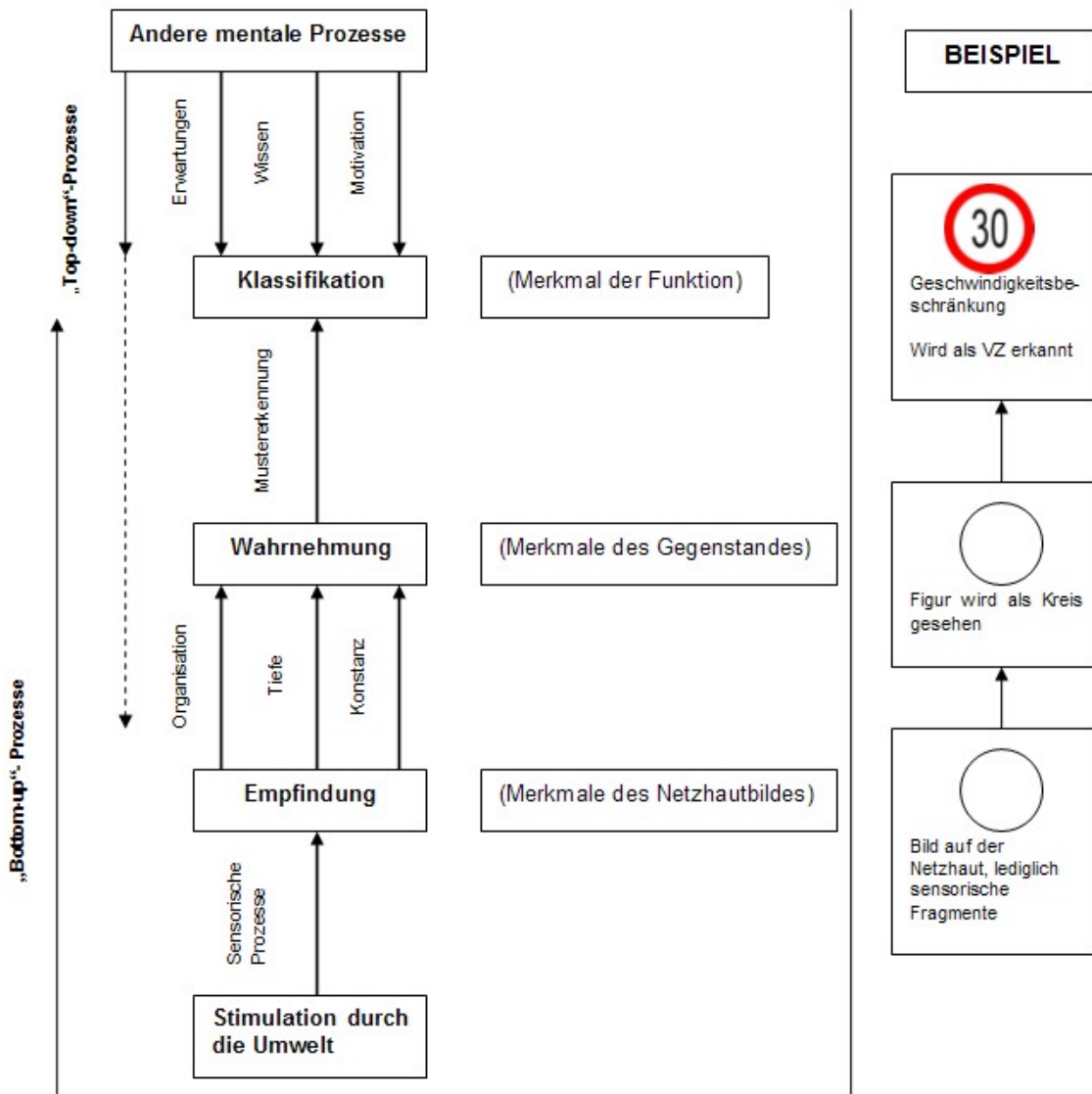


Abb 1: Empfindung, Wahrnehmung und Klassifikation (entnommen Zimbardo, 1995, S 162; Beispiel ergänzt durch die Verfasser)

**3.1.2.1.2 Allgemeines Modell der Informationsverarbeitung**

In Kaba (1992) ist ein allgemeines Modell der Informationsverarbeitung dargestellt, das sowohl sozialpsychologische als auch kognitive Erklärungsansätze zu integrieren versucht und bei dem sowohl bottom-up als auch top-down Prozesse eine entscheidende Rolle spielen. In diesem Modell wird die Existenz situationsspezifischer Erfahrungen bzw kognitiver Schemata vorausgesetzt (Schema steht für ein allgemeines, gespeichertes Wissen, das zu entscheiden hilft, was wir wahrnehmen und an was wir uns erinnern - vorstellbar als Denkmuster). In dem Modell werden vier unterschiedliche Phasen der Informationsverarbeitung unterschieden:

### Phase 1: Schemaauswahl und Aktivierung

Aus situationsspezifischen Erfahrungen ergibt sich eine Tendenz, individuell bestimmte Schemata zu bevorzugen.

### Phase 2: Ausscheidung nicht relevanter Informationen

Das gewählte Schema übt eine Filterwirkung aus, deren Wirkung darin besteht, zunächst die Relevanz des gewählten Schemas zu bestätigen und daher jede widersprüchliche Information, die ein anderes oder neues Schema erfordert, zu beseitigen (Ausblendung bestimmter Reizinformationen).

### Phase 3: Informationsanpassung und Schemaergänzung

Alle Informationen werden so interpretiert, dass das gewählte Schema bestätigt oder ergänzt wird. Alle noch vorhandenen Informationen wurden bereits als wesentlich eingestuft, eine zusätzliche Selektion führt daher zu einer Destabilisierung der vorangegangenen positiven oder negativen Bewertung. Um dem entgegenzuwirken, muss die Information so lange verschoben bzw verdichtet werden, bis Widersprüche beseitigt sind.

### Phase 4: Informationsergänzung (Inferenzbildung)

Um offene Erwartungen zu befriedigen, werden einerseits Erklärungen selbst gesucht, also Informationen aus dem Gedächtnis abgerufen, andererseits werden nicht schemabestätigende Informationen verzerrt und verschoben.

Bei einer Informationsabfrage kann kein Unterschied zwischen ergänzter (inferierter) oder neu erhaltener Information festgestellt werden.

Die Bedeutung für den Verkehrsbereich liegt nun darin, dass jede der vielfältigen Informationsquellen im Straßenverkehr mit einem möglichst geringen Informationsgehalt auftritt. Der Verkehrsteilnehmer sollte nicht von der Situation überrascht werden (zB unerwartete Position eines Verkehrszeichens). Normalerweise rechnet der Verkehrsteilnehmer auf Grund der Fahrfahrung mit einem bestimmten Informationsangebot und kann dadurch die Gesamtsituation kontrollieren. Bei einem Überraschungseffekt rechnet der Fahrzeuglenker nicht mit den neuen Informationen und muss daher ein neues kognitives Schema aktivieren, bei dem die vorhandenen Informationen besser in die Leerstellen – das sind jene Bereiche des Denkmusters, die noch nicht mit Informationen gefüllt wurden - eingefügt werden können (im Sinne einer plausibleren Erklärungshypothese für die überraschende Situation). In einem solchen Fall kann die gerade ankommende Information nicht in den Speicher übertragen werden und geht daher verloren. Dadurch wird die Reaktion verlangsamt und es droht Orientierungsverlust (Schmotzer, 1998, S 33-34).

### Reizgesteuertes vs erfahrungsgesteuertes Verhalten

Mit zunehmender Fahrerfahrung wird für viele Situationen ein mentales Bild geschaffen (Schema), auf das in neuen Situationen zurückgegriffen werden kann und somit die Orientierung im Straßenverkehr erleichtert. Es werden Erwartungen gebildet, was in naher Zukunft auf den Fahrer zukommt, wodurch die Aufmerksamkeit auf die Reize gelenkt wird, die zur Steuerung des Fahrzeugs notwendig sind.

In Abbildung 2 sind sowohl das reizgesteuerte Verhalten (links) als auch das erwartungsgesteuerte Verhalten (rechts) dargestellt. Beide Verhaltensmodi sind zeitgleich aktiviert; weiters ist es möglich, vom erwartungsgesteuerten Modus in den auf die gelernte Reaktion umzuschalten (Kallus, 2001).

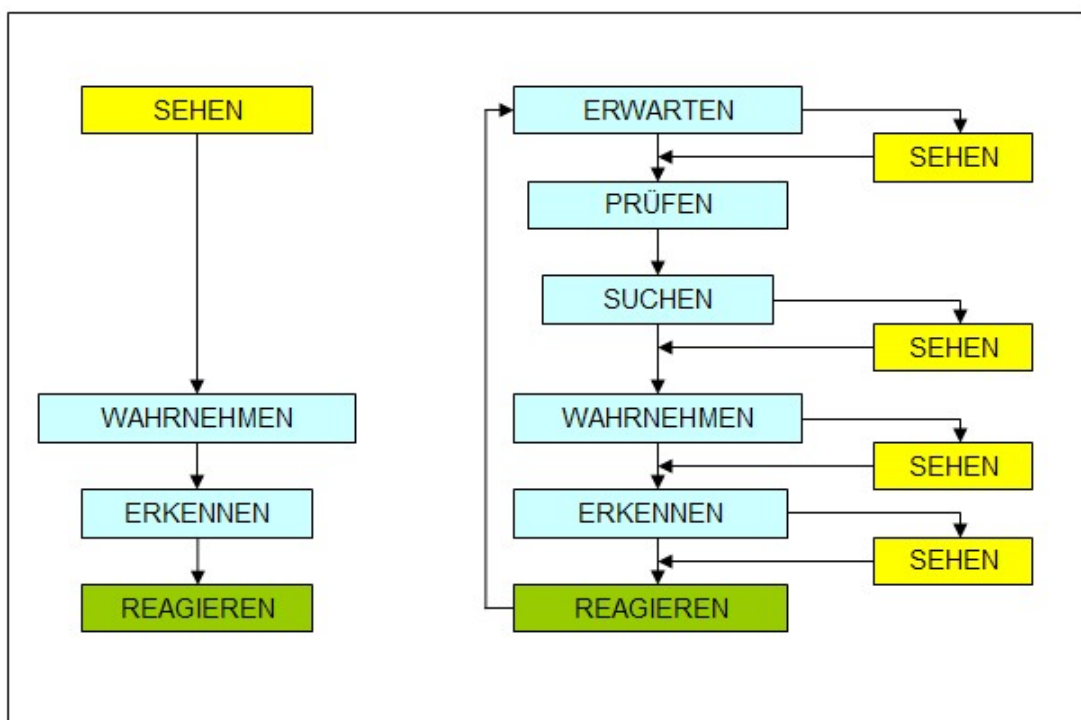


Abb 2: Reizgesteuertes vs. erwartungsgesteuertes Verhalten (entnommen Kallus, 2001, S 34)

### 3.1.2.1.3 Leitprinzip vs. Hemmungsprinzip

Klebensberg (1982) fordert eine möglichst große Übereinstimmung von Situationsantizipation und objektiven Bedingungen. Dazu ist es notwendig, dem Fahrer rechtzeitig Informationen über die bevorstehenden Situationen zu vermitteln.

Dies kann grds auf zwei Arten erfolgen:

1. Ge- und Verbote oder Gefahrenzeichen
2. Einrichtungen, die den Lenker automatisch zum richtigen Verhalten hinführen

Während dem Leitprinzip die Funktion des Hinführens zum situationsangepassten Verhalten zugrunde liegt, basiert das Hemmungsprinzip auf der Idee der Hemmung situationsunangepassten Verhaltens (zB Verbotsschilder, Geschwindigkeitsbeschränkungen). Beim Leitprinzip knüpft die entsprechende Information an situationstypische subjektive Erwartungen bzw. Antizipationen an. Dabei wird versucht, die vorhandenen Verhaltenstendenzen nicht zu blockieren, sondern in sinnvoller Weise zu regulieren bzw. umzugestalten (Beispiel: Spurbreite einer Straße: Eine breite Spur signalisiert eine Befahrung mit höherer Geschwindigkeit, während eine enge Spur auf eine niedrigere zu wählende Geschwindigkeit hinweist).

In Kap.3.1.2.4.4 wird das Konzept der selbsterklärenden Straße näher vorgestellt, das sich das Leit- und Hemmungsprinzip zu Nutze macht.

### 3.1.2.2 Komponenten der Wahrnehmung von Verkehrszeichen (VZ)

#### 3.1.2.2.1 Informationssysteme

Der Lenker ist darauf angewiesen primäre und sekundäre Informationsquellen miteinander zu verknüpfen (*Schmotzer, 1998, S 82*).

- Bei den primären Informationen handelt es sich um Informationen von der Straße (zB Fahrbahn), der Verkehrskonstellation (zB andere Verkehrsteilnehmer), der Umgebung (erkennbare Gefahren oder Begleitumstände), den Witterungsverhältnissen usw.
- Unter sekundären Informationen sind die künstlichen Systeme von Zeichen (Schilder, Überkopf-Signale, Lichtsignalanlagen usw.) und Bodenmarkierungen zu verstehen, die Verhaltensregeln vorschreiben, den Verkehrsablauf regeln, den Lenker vor Gefahren warnen etc.

Die Aufmerksamkeitszuwendung zu primären (und auch irrelevanten Reizen) führt dazu, dass die Wahrscheinlichkeit, ein Verkehrszeichen nach einer Minute wiedergeben zu können, im Durchschnitt bei 47% liegt und bei verschiedenen Verkehrszeichen zwischen 26% - 76% variiert (siehe *Cohen, 1995, zitiert nach Schmotzer, 1998, S 83ff*).

Viele Verkehrszeichen dürften wegen der bevorzugten Beachtung des primären Informationssystems bei Überbeanspruchung übersehen werden. Der Umkehrschluss ist nicht zulässig, da die Bereitschaft zur Beachtung von Schildern eine Vorbedingung für die Blickzuwendung ist, was wiederum eine Voraussetzung für die anschließende Aufnahme von sekundärer Information darstellt (*Schmotzer, 1998*).

Zwei wesentliche Forderungen entstehen nach *Cohen (1995, 1998)* an das sekundäre Informationssystem:



1. Verlässlichkeitskriterium (dh: das Zeichensystem soll verlässliche Informationen über die jeweilige Anforderungen, lokale Besonderheiten, Straßenverhältnisse usw. übermitteln)
2. Konkretheitskriterium (dh: das geforderte Fahrverhalten bzw –manöver soll konkret geregelt werden, indem aus dem Zeicheninhalt einerseits genau hervorgeht, was der Lenker tun oder lassen soll, und andererseits, wo und in welchem Bereich er sich so zu verhalten hat.)

Ein wesentlicher Faktor der Tauglichkeit des sekundären Informationssystems besteht im notwendigen Kompromiss zwischen vollständiger Regelung bzw Warnung und der Überbeanspruchung des Verkehrsteilnehmers durch zu viele Verkehrszeichen (*Schmotzer*, 1998, S 82).

### **3.1.2.2.2 Aufmerksamkeit und Gedächtnis**

#### **3.1.2.2.2.1 Sichtbarkeitspunkt, Auffälligkeitspunkt und Erkennungspunkt**

Bei der Wahrnehmung statischer Objekte (zB Verkehrszeichen) im Straßenverkehr ist ab einer gewissen Stelle für den Fahrzeuglenker eine direkte Sichtverbindung gegeben. Das Zeichen muss jedoch dem Lenker an diesem Sichtbarkeitspunkt noch nicht auffallen. Der Punkt, an dem das Verkehrszeichen dem Lenker auffällt bzw wo er es wahrnimmt, ist eine psychologische Größe und kann als Auffälligkeitspunkt bezeichnet werden. Bei fortschreitender Annäherung kann das Zeichen gemäß seiner Bedeutung erkannt werden, diese Stelle wird als Erkennungspunkt bezeichnet (*Kaba & Klemenjak*, 1993, S 113).

#### **3.1.2.2.2.2 Faktoren bei der Selektion von Information**

##### **3.1.2.2.2.2.1 Filterung von relevanten und nicht relevanten Verkehrszeichen**

„Zur Vermeidung einer Fehlbeanspruchung durch zu viel irrelevante Information, wird auf einer vorbewussten Ebene zwischen relevanten und nicht-relevanten Verkehrszeichen so weit möglich differenziert, um die visuelle Beanspruchung auf ein erforderliches Mindestmaß zu reduzieren“ (*Schmotzer*, 1998, S 83). Als relevant sind die Informationen zu betrachten, die der Lenker für seinen Fahrtweg benötigt (dh bsp: Lenker fährt auf der Straße und möchte in den Nachbarort, relevante Info: Geschwindigkeitsbeschränkung, Wegweiser; irrelevante Info: Halte-/Parkverbot am Fahrbahnrand).

##### **3.1.2.2.2.2.2 Erwartungshaltung**

Der Einfluss der Erwartungshaltung, also welche Informationsinhalte aus dem momentanen „Wissenstand“ unter dessen permanentem Vergleich mit Gedächtnisinhalten für die nächstfolgenden Augenblicke zu erwarten sind, ist nicht nur für die Selektion der Information, sondern für die gesamte Informationsaufnahme von grundlegender Bedeutung (*Kaba & Klemenjak*, 1993, S 33).

„Wenn ein Verkehrszeichen im Widerspruch zur wahrgenommenen Gesamtsituation und/oder zu ‚automatisierten‘ Fahrhandlungen steht, besteht die Tendenz, es nicht wahrzunehmen oder es im Sinne der Gesamtsituation umzudeuten oder es nicht zu befolgen“ (*Kaba & Klemenjak*, 1993, S 113). Hier kann der Aufforderungscharakter einer Straße genannt werden, bsp: Eine breite, gut ausgebaute Straße wird durch das Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung 30“ reglementiert. Dies steht für den Lenker im Widerspruch zur primären Information (vgl Kap 3.1.2.2.1) der Gesamtsituation - der gut ausgebauten Straße, die eine höhere Geschwindigkeit nahelegt.

### 3.1.2.2.2.3 Wahrscheinlichkeit, ein Objekt wahrzunehmen

Wie Untersuchungen von *Undeutsch* (1979, zusammengefasst in *Kaba & Klemenjak*, 1993, S 114) ergaben, werden von Mitfahrern und Lenkern bei Überlandfahrten trotz gemeinsamer Zusammenarbeit und großer Bemühungen im Durchschnitt nur 91% bis 93,5% der aller vorhandenen Verkehrszeichen wahrgenommen. Wenn die Lenker selbst die Aufgabe hatten, alle Verkehrszeichen im innerörtlichen Bereich zu nennen, welche sie während der Fahrt betrafen, lag die mittlere Wahrnehmungshäufigkeit bei 83%.

Allgemein ist die Wahrscheinlichkeit, ein Objekt nicht wahrzunehmen, umso größer

- je höher die Anzahl an subjektiv relevanten Objekten in der Zeiteinheit ist, also je höher die Geschwindigkeit bei sonst gleichen Umfeldbedingungen oder je größer die Informationsdichte bei gleicher Geschwindigkeit ist (*Kaba & Klemenjak*, 1993, S 113) und
- je größer der Winkel zwischen der gegenwärtigen Blickrichtung und der Richtung zum Objekt ist. Bedingt durch die Tatsache, dass die Blickrichtungsänderung des Fahrzeuglenkers von einer Blickfixation zur nächsten kaum je mehr als 10° beträgt, erhöht sich bei größeren Winkelabständen zwischen Fixation und Objekt die Wahrscheinlichkeit, dass diese nicht wahrgenommen wird.<sup>180</sup>

Auch die subjektive Bedeutsamkeit des Verkehrszeichen für den Fahrer spielt eine Rolle, wie in Untersuchungen zur Wahrnehmungshäufigkeit verschiedener Verkehrszeichen festgestellt wurde (*Kaba & KLEMENJAK*, 1993, S. 113). Siehe dazu auch die Erläuterungen in Kap 3.1.2.2.2.1.

Die Häufigkeit der richtigen Erinnerung an Zeichen nahm mit zunehmendem Lebensalter der Fahrer und mit zunehmender Dauer des Führerscheinbesitzes ab. Der Faktor „Routine“ verleitet also offensichtlich vermehrt dazu, dass sich der Lenker verstärkt ganzheitlich orientiert und dann eher dazu neigt, auch relevante Verkehrszeichen (zB Geschwindigkeitsbeschränkungen ua) zu „übersehen“ (*Kaba & Klemenjak*, 1993, S 116).

---

<sup>180</sup> Klebelsberg (1982, S. 55) führt allerdings in diesem Zusammenhang auch Folgendes an: „Nicht alles was blickmäßig nicht fixiert wird, bleibt völlig unbeachtet, aber es ist zumindest kein Gegenstand aufmerksamen Sehens.“

### 3.1.2.2.3 Gestaltungtpsychologische Aspekte von Verkehrszeichen

#### 3.1.2.2.3.1 Aufstellungsort und Anzahl der Verkehrsschilder

Günstige Stellen für die Aufstellung eines Verkehrsschildes charakterisiert sich laut *Cohen* (1995) durch Armut an primärer Information, die mit geringer Beanspruchung des Lenkers einhergeht.

Gegen eine Konzentration von zu vielen Verkehrszeichen an einem als günstig erkannten Ort sprechen folgende Gründe (*Schmotzer*, 1998, S 85-86):

3. Die Aufmerksamkeitszuwendung verlängert sich.
4. Die intuitive Vermutung, dass man auf einen Blick viele Verkehrszeichen wahrnehmen kann, wenn sie in enger Nachbarschaft stehen, ist falsch. Mehr als zwei benachbarte Zeichen können trotz Verlängerung der Präsentationszeit nicht gleichzeitig wahrgenommen werden.

Entsprechend der „Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau“ (RVS) 5.211, Blatt 3, 4.2 Seiten- und Höhenabstände der Verkehrszeichen in der geltenden Fassung, kann bezüglich der Aufstellung von Verkehrszeichen hinsichtlich der Seiten- und Höhenabstände festgehalten werden:

- Seitenabstand im Ortsgebiet: 0,3-2,0 m (nach Möglichkeit 0,6 m)
- Seitenabstand im Freiland: 1,0-2,5 m
- Höhenabstand des unteren Randes des Verkehrszeichen über Gehsteigen: 2,2 m

#### 3.1.2.2.3.2 Auffälligkeit und subjektive Bedeutsamkeit

Um die Chance der Wahrnehmung eines Verkehrszeichen zu erhöhen, müssen gestaltungspsychologische Aspekte wie Kontrast (Helligkeitsgrad des Zeichens im Vergleich zur Umgebung und im Kontrast zu anderen Zeichen) und Struktur (je einfacher und prägnanter, desto besser die Wahrnehmbarkeit) berücksichtigt werden. Untersuchungen gaben Hinweise darauf, dass die Wiedergabehäufigkeit eines Verkehrszeichens von der subjektiven Bedeutsamkeit dieses Zeichens, die sich nicht mit der objektiven Bedeutsamkeit decken muss, beeinflusst wird. Verkehrszeichen mit klarer Verhaltensanweisung (zB Geschwindigkeitsbeschränkung) werden besser gemerkt, als Verkehrszeichen mit unklarer Anweisung bsp Verkehrszeichen „Andere Gefahren“.

Auch die Motivation ein Verkehrszeichen wahrzunehmen spielt eine Rolle. Die Verkehrszeichen „Ende des Überholverbots, Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung, Vorfahrtsstraße, Parken und Ende der Bevorrechtigung des Gegenverkehrs“ wurden im tachistoskopischen Versuch rascher erkannt als andere Zeichen. Die genannten Verkehrszeichen gelten als „sympathische“ Verkehrs-

zeichen, deren Erkennungszeit deutlich kürzer ist, als bei anderen Verkehrszeichen (vgl. Klebelberg, 1982).

Entsprechend der „Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau“ (RVS) 5.211, Blatt 2 in der geltenden Fassung, kann bezüglich des Formats von Vorschriftenzeichen (dh bsp Geschwindigkeitsbeschränkung) festgehalten werden:

**Tab 1: RVS 5.211, Blatt 2, 3.2.1 Vorschriftenzeichen – Format von Vorschriftenzeichen**











| Format          | Verwendungsort  |
|-----------------|---|
| Großformat      | außergewöhnliche Gefahrenstellen  |
| Mittelformat I  | Autobahnen, Bundesstraßen und wichtige Landesstraßen  |
| Mittelformat II | auf Autobahnen für den ruhenden Verkehr (zB Parkplätzen, Raststationen), untergeordnete Landesstraßen und Straßen in Ortsgebieten |
| Kleinformat     | sonstige untergeordnete Straßen   |

### 3.1.2.3 Diskussion ausgewählter psychologischer Aspekte bei Verkehrszeichen

#### 3.1.2.3.1 Anordnung der Verkehrszeichen auf einem Ständer

Latzel (1993) untersuchte in Deutschland die syntaktischen Aspekte der Aufstellung von Verkehrszeichen. Hierfür verwendete er fünf Kombinationen von Verkehrszeichen, von denen zwei (nach deutscher StVO im Jahre 1993) zulässig und drei Kombinationen (nach deutscher StVO im Jahre 1993) nicht zulässig waren.

**Tab 2: Unzulässige und zulässige Kombinationen (dt StVO im Jahr 1993)**

|                         | unzulässige Kombination<br>(dt StVO)  |   |   | zulässige Kombination<br>(dt StVO)  |   |
|-------------------------|---|---|---|---|---|
|                         |  |  |  |  |  |
|                         |  |  |  |  |  |
| Reaktionszeiten in sek. | 3,26  | 3,7   | 5,83  | 2,58  | 5,23  |
| Kombinationsnr.         | K1  | K2  | K3  | K4  | K5  |

*Latzel* (1993) kam zu dem Schluss, dass K1 und K2 aus psychologischer Sicht zulässig wären, dh in der dt StVO erlaubt sein sollten, während K3 (unzulässige Kombination) und die erlaubte Variante K5 zu hohen Reaktionszeiten führen.

Aus psychologischer Sicht gibt es derzeit noch keine ausreichenden empirischen Untersuchungsergebnisse für die Kombinationen von Verkehrszeichen, aus der Richtlinien für eine optimale Informationsverarbeitung ableitbar wären. Daher kann keine Empfehlung im Rahmen des Projekts GONZALES abgegeben werden.

### 3.1.2.3.2 Verschachtelungen

Die Wirksamkeit sowie Kosten- und Nutzenaspekte von Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erläutern, würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, daher sollen allein grundlegende psychologische Aspekte analysiert werden.

Bereits 1868 konnte Donders (zitiert nach *Zimbardo & Gerrig*, 1999) nachweisen, dass mentale Prozesse Zeit beanspruchen: je mehr Arbeitsschritte zu bearbeiten sind, desto mehr Zeit wird auch (additiv) dafür benötigt<sup>181</sup>. Durch den hohen Informationsfluss im Straßenverkehr fehlt dem Fahrer in vielen Situationen diese Zeit.

Moderne Konzepte in der Arbeits- und Verkehrspsychologie bauen auf der Prämisse von Donders auf und stellen das gründlich untersuchte Konzept des mental loads in den Vordergrund, bei dem sich mehrere Tasks die kognitiven Ressourcen teilen. Es gilt in der verkehrspsychologischen Forschung als unumstritten, dass ein hoher mental load ungünstige Auswirkungen auf das Fahrverhalten hat (*Christ, Delhomme, Kaba, Mäkinen, Sagberg, Schulze & Siegrist*, 1999).

Neben der Quantität an zu bewältigenden Arbeitsschritten entstehen durch verschachtelte Regelwerke noch höhere Anforderungen an den Lenker, da die Information nicht nur längere Zeit im Gedächtnis (siehe Diskussion zu Behaltensraten) behalten und bei Bedarf abgerufen, sondern auch noch korrekt dekodiert werden muss. Dieser Dekodierprozess – das Umsetzen von bekannten Regeln und Umweltinformationen in konkrete Handlungsmuster – wird durch die Anzahl an Verschachtelungen, deren komplexen Zusammenhängen untereinander und den Mangel an unterstützenden Umweltinformationen verlangsamt. Wie auch aus den in Abschnitt 1 dargestellten Schemamodell hervorgeht, sind widersprüchliche, uneindeutige, inkonsistente oder der Erwartung zuwiderlaufende Regeln und Informationen als ein beachtenswertes Problemfeld in der Wahrnehmungspsychologie anzusehen.

Aus den bisherigen Darstellungen können daher folgende Empfehlungen bzw flankierende Maßnahmen für eine wahrnehmungsgerechte Gestaltung von Geschwindigkeitsinformationen abgeleitet werden:

---

<sup>181</sup> Dies gilt vor allem in denjenigen Fällen, bei denen nicht einfache, höchst automatisierte Handlungen durchgeführt werden müssen.

- Fahrer müssen auf den Ebenen des Gedächtnisses, dem Dekodieren von Information und der Quantität der Informationen kognitiv entlastet werden, indem die Informationen eindeutig, konkret und leicht entschlüsselbar sind und das erwünschte Verhalten dadurch leicht ableitbar ist
- durch die Anzeige von klaren und konkreten Verhaltensregeln (Regel: „ab jetzt 50 Km/h“ statt Regel: „ab jetzt nicht mehr 30 km/h“) können uneindeutige Situationen vermieden werden (siehe *Cohen*, 1994)
- durch redundante Informationen kann – trotz scheinbar höherer Quantität<sup>182</sup> – Rückfällen auf gewohnten Fahrroutinen, die aus widersprüchlichen Informationen entstehen, entgegengewirkt werden. Diese Empfehlung sollte aber nicht als Argument für eine Erweiterung des Schilderwalds verstanden werden und daher nur an Orten mit geringer Informationsdichte eingesetzt werden.
- da das subjektiv eingeschätzte Geschwindigkeitsverhalten gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten oft nicht mit den objektiven Geschwindigkeitsmessungen überein stimmt und die gefahrene Geschwindigkeit überschätzt wird, sind Zusatzinformationen durch Hinweisreize (selbsterklärende Straße), die flächendeckend vorhanden sind, besonders wichtig
- nicht eindeutig ableitbare Verhaltensregeln sind auch für andere Verkehrsteilnehmer (v.a. ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Kinder) ein Problem
- da Wissen und Erfahrung die Wahrnehmung wesentlich beeinflussen, sollten Kommunikationsaspekte in der Ausbildung und in Übergangsphasen bei Neugestaltungen der Beschilderung ebenfalls berücksichtigt werden.

Es besteht eine Diskussion über die Möglichkeit weniger Anforderungen an die Entschlüsselung von Verkehrszeichen zu stellen. Dies kann bsp durch eine geringere Anzahl von Zwischenzonen (nur 50er und 30er Zonen statt 50er, 40er, 30er und 20er Zonen) erreicht werden.

### 3.1.2.3.3 Elektronische Geschwindigkeitsanzeigen (WVZ)

Eine Ursache für zu hohe bzw nicht angepasste Geschwindigkeit ist, dass die herkömmliche Beschilderung (statisches Verkehrszeichen) unter Umständen nicht ausreicht, den Lenker auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit deutlich aufmerksam zu machen. Dies ist besonders auf Gefahrenstrecken ein Problem, da das Unfallrisiko steigt.

---

<sup>182</sup> aus informationstheoretischer Sicht erhöhen redundante Informationen nicht den Informationsgehalt (siehe MITTENECKER, RAAB, 1973)

Daher ist es sinnvoll an besonderen Gefahrenstellen dynamische Beschilderungen, dh Wechselverkehrszeichen (WVZ) einzusetzen. Diese sollten nur von Fahrzeugen ausgelöst werden, welche die zulässige Geschwindigkeit um einen vorgegebenen Betrag überschreiten. Es kommt zu einem Aufleuchten der Geschwindigkeitsbeschränkung (StVO konform) und gegebenenfalls einem Text darunter, bsp „Achtung!“.

Die bisherigen Untersuchungsergebnisse aus Deutschland und Großbritannien weisen auf einen positiven Effekt dieser Geschwindigkeitswarnanlagen (GWA) hin (vgl *Kathmann*, 1998a; *Kathmann*, 1998b). Die gefahrenen Geschwindigkeiten werden in Richtung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit angepasst. Diese Wechselverkehrszeichen sollten jedoch nur bei Gefahrenstellen und nicht routinemäßig überall eingesetzt werden, da dies zu einem Gewöhnungseffekt führt. Weiters gibt es weniger Kapazität für andere Fahraufgaben, da ein Teil der Aufmerksamkeitskapazität von den Geschwindigkeitswarnanlagen abgezogen wird und es besteht die Gefahr eines Maskierungseffekts (dh andere Verkehrszeichen werden weniger beachtet).

Informativen und präventiven Charakter haben die mobilen Tempoanzeigen (MTP), wie sie häufig vor Schulen oder in 30er Zonen vorzufinden sind. Diese MTP, die jedoch kein Verkehrszeichen im Sinne der StVO zu sind, sollen dem Verkehrsteilnehmer (und den Beobachtern) die gefahrene Geschwindigkeit vor Augen führen und zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit führen. Auch hier konnten Untersuchungen, u.a. des Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), einen positiven Effekt nachweisen, der jedoch verschwindet, sobald die MTP wieder entfernt wird (vgl *Herry, Schuster, Russ, Schrammel & Risser*, 2001; *Kathmann*, 1998a, *Kathmann*, 1998b; *Machata*, 2000).

#### **3.1.2.3.4 Positionsabhängige und dynamische Informationen zu Geschwindigkeitslimits in Echtzeit**

In Anbetracht der weiter oben erwähnten niedrigen Wahrscheinlichkeit von durchschnittlich 47%, ein Verkehrszeichen nach einer Minute wiedergeben zu können, erscheint es sinnvoll, in diesem Bereich Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten.

Der Ansatz, dem Lenker noch mehr Informationen durch zusätzliche Verkehrsschilder zu liefern, hat den Nachteil, dass sehr viele Informationen dazu führen, dass sie überhaupt nicht mehr wahrgenommen oder einfach ignoriert werden (Beispiel: Informationsüberlastung im Schilderwald). Bei einem Überangebot an Verkehrszeichen kommt es zu einer Informationsüberladung und zu einem Anstieg der Wahrnehmungszeit (siehe *Christ et al.*, 1999).

Diese Problematik entsteht allerdings zu einem großen Teil allein dadurch, dass Informationen durch Verkehrsschilder nur punktuell angeboten werden. Wie bereits in vorhergehenden Kapiteln beschrieben, kann durch kontinuierliche Informationsdarbietung, bsp durch Anwendung des Leitprinzips, die Informationsüberflutung eingedämmt werden.

Ein anderer möglicher Ausweg aus diesem Dilemma auf technischer Basis ist die kontinuierliche Anzeige von Informationen im Fahrzeug (zB ISA). Durch diese Hilfsmaßnahme wird dem Lenker eine weitere Form des Informationsmanagements ermöglicht, nämlich genau dann auf Informa-

tionen zuzugreifen, wann er sie benötigt bzw die Kapazitäten frei sind, diese Informationen zu verarbeiten. Dadurch können Defizite bei der Gedächtnisleistung besser ausgeglichen und widersprüchliche Informationen besser bewältigt werden. Von diesen Systemen könnten besonders beeinträchtigte Lenker, die Gruppe der Senioren und im Informationsmanagement ungeübte Personen wie Fahranfänger profitieren.

Die Akzeptanz von diesen Systemen hängt mitunter auch davon ab, wie akkurat die Informationen sind. Fehlende Rückfallebenen bei Systemausfall, falsche, nicht relevante oder zuviele Informationen („lästige Systemmeldungen“) können maßgeblich die Effizienz dieser unterstützenden Systeme schwächen.

Bei der Art der Informationsdarstellung sind lt *Cohen* (1995) Pictogramme in Europa verbreitet, im angelsächsischen Raum hingegen Text bevorzugt. Pictogramme werden schneller wahrgenommen als Text (parallele Verarbeitung), dadurch entsteht ein geringerer visual load. Bei Pictogrammen muss allerdings sichergestellt sein, dass sie bekannt, eindeutig und standardisiert sind.

Weitere Usabilityaspekte, Design, Ergonomie, Schnittstellendefinitionen, Grundvoraussetzungen in der Systembedienung und Informationsübermittlung sind für den Bereich In-car Informationssysteme bereits als Richtlinien ausreichend vorhanden (siehe psychologisches Literaturverzeichnis – weiterführende Literatur „Richtlinien“).

Eine gute Basis für ergonomische Aspekte einer Benutzerschnittstelle im Auto ist die Empfehlung der Europäischen Kommission „Commission Recommendation on safe and efficient in-vehicle information and communication systems: A European statement of principles on human machine interface (21.12.1999), C (1999) 4786.

Bei Befolgung der Prinzipien sollte sichergestellt sein, dass durch die Benutzung des Gerätes keine negativen Effekte auf die Verkehrssicherheit entstehen.

#### **3.1.2.4 Verkehrspsychologische Empfehlungen unter besonderer Berücksichtigung der Geschwindigkeitsbeschränkung**

##### **3.1.2.4.1 Allgemeine Empfehlungen für „statische Informationsträger“**

Empfehlungen (Kaba & Klemenjak, 1993, S 122):

- Relevante Informationen müssen wahrnehmbar sein (siehe dazu Kap 3.1.2.2.1).
- Information soll frühzeitig erfolgen (Anmerkung der Verfasser: dh die Reaktion auf das Verkehrszeichen muss auch unter ungünstigen Bedingungen rechtzeitig erfolgen können).
- Informationen sollen verhaltensrelevant sein.
- Informationen sollen nicht widersprüchlich vorliegen.



- Informationen sollen leicht in Verhalten umsetzbar sein.
- Bei besonderen Gefahren soll Information stets redundant vermittelt werden.
- Die Wirkung der Information soll im Bedarfsfall durch Zusatzinformationen zum Zweck der Plausibilität verstärkt werden.
- Nicht notwendige (nicht verkehrsrelevante) Informationen sollen beseitigt werden.

Die Information sollte möglichst über unterschiedliche Informationsträger (Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Leitelemente, usw) bzw über andere Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung geboten werden und somit als „Superzeichen“ (= das gleichzeitige Erscheinen vieler Einzelmerkmale, die richtig interpretiert ein frühes Abbild der kommenden Situation ergeben) wirken.

#### **3.1.2.4.2 Detaillierte Empfehlungen für „statische Informationsträger“**

Nachfolgende Empfehlungen können auf Grund der in den vorhergehenden Kapiteln näher erläuterten psychologischen Erkenntnisse gegeben werden (*Schmotzer, 1998, S 171-174*):

##### **3.1.2.4.2.1 Sichtbarkeit und Auffälligkeit**

Besonders wichtige Informationen sollten mehrfach über unterschiedliche Informationsträger dargeboten werden (zB Stopptafel und Haltelinie). Die Wartung der Informationseinrichtungen muss gesichert sein: Durch Verschmutzung und Abnutzung verlieren viele Informationseinrichtungen wesentlich an Auffälligkeit und können ihre Funktion nur mehr sehr eingeschränkt erfüllen. Stark verschmutzte Zeichen werden oft nicht gereinigt, Straßenmarkierungen nicht rechtzeitig erneuert.

Die Wahrnehmungsbedingungen bei Tag und Nacht bzw bei Nebel oder Gegenlicht unterscheiden sich grundlegend voneinander, sodass die Gestaltung der Verkehrsinformationen sehr viele – teilweise widersprüchliche – Anforderungen erfüllen muss. Alle Informationseinrichtungen sollten unbedingt bei Tag und Nacht auf Wahrnehmbarkeit und Verständlichkeit geprüft werden. Bei Nacht treten durch Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge Blendungen auf, sodass Informationseinrichtungen durch die herabgesetzte Abhebung vom Hintergrund übersehen werden können. Dies ist insbesondere beim Durchfahren von Kurven problematisch: die Rand- oder Mittellinie wird von der hohen Umgebungsleuchtdichte überlagert.

##### **3.1.2.4.2.2 Vereinheitlichung der Gestaltung und Anbringung**

Historisch über Jahre entstandene Beschilderungen mit allen Veränderungen, Ergänzungen und neuen Standorten sind formal, technisch und inhaltlich uneinheitlich. Die Anordnung von mehreren Informationen erfolgt häufig unsystematisch: Es gibt die verschiedensten Kombinationen von Informationen bei gleichen Situationen. Einerseits erhöht sich dadurch die Zeit, die benötigt wird, um alle Inhalte zu verstehen. Andererseits leidet häufig die Verständlichkeit, weil unerwünschte

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Inhalten auftreten oder ungünstige graphische Gestaltqualitäten entstehen.

Jeder Lenker hat Erwartungen, wo sich bestimmte Informationen befinden. Befindet sich eine Information an einer „ungewohnten“ Stelle, verlängern sich die Suchzeiten enorm. Es besteht eine relativ große Wahrscheinlichkeit des Übersehens, da solche Stellen normalerweise gar nicht angesehen werden.

Beim Autofahren überlegt der Lenker automatisch voraus, wie sich eine gerade ablaufende Situation weiter entwickeln könnte. Dieses vorausplanende Fahren ist entscheidend für das richtige Verhalten in tatsächlich gefährlichen Situationen. Je komplexer und unübersichtlicher eine Verkehrssituation gestaltet ist, desto weniger gut kann der Lenker vorausschauend fahren. Das Fehlen der Möglichkeit des vorausplanenden Fahrens bzw der Orientierung kann so weit gehen, daß der Fahrer die Fahrzeugkontrolle verliert oder eine sich anbahnende Gefahr viel zu spät wahrnimmt. Bei kurvenförmiger Annäherung an einen Kreuzungsbereich kann der Lenker wesentlich weniger Verkehrszeichen oder andere Informationen aufnehmen, da er die richtige Platzierung des Fahrzeuges auf der Fahrbahn ständig optisch kontrollieren muss. Probleme bei der Orientierung können in solchen Situationen zu besonders gravierenden Fahrverhaltensfehlern führen.

#### **3.1.2.4.2.3 Vermeidung eines Überangebots an Information**

Die Wahrnehmungsleistung kann durch zu hohe Informationsdichte beeinträchtigt werden. Ein Überangebot von Informationen führt bei Lenkern häufig zu Stress oder Überforderung. Dies kann entweder zu falscher Auswahl von Informationen führen und in weiterer Folge ein weitgehendes Ignorieren bzw eine persönliche Gewichtung der Beachtung von Verkehrsinformationen bewirken. Je komplexer die Verkehrssituation ist, desto stärker wird sich ein Lenker auf die für ihn wichtigsten Informationen konzentrieren: das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und die Fahrbahneigenschaften. Für die Beachtung von vielen Verkehrszeichen oder anderen Informationen bleibt wenig oder gar keine Kapazität: Es sollten daher nur wirklich wichtige Informationen angeboten werden. Ein Überangebot an Informationen („Überbeschilderung“) findet man häufig an baulich unbefriedigend gelösten Stellen aus Gründen der gesetzlichen Absicherung bei Unfällen.

#### **3.1.2.4.2.4 Vermeidung falscher Information**

Das Informationssystem soll verlässliche Angaben über die jeweiligen Anforderungen, lokale Besonderheiten, Straßenverhältnisse usw. übermitteln. Bereits sehr wenige falsche Informationen schwächen das Vertrauen in das Informationssystem erheblich. Besonders ungünstig für die Akzeptanz der Regeln seitens der Autofahrer sind Gebote, die unmöglich befolgt werden können (zB falsch platzierte Stopptafel). Es sollten keine Informationen angeboten werden, die sich als unrichtig oder unsinnig herausstellen, da ansonsten die Bereitschaft zur Beachtung von Informationen generell stark absinkt.

#### 3.1.2.4.3 Wiederholung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Fahrbahn

Nach *Klebensberg* (1982, S 194-195) liegt eine vielversprechende Möglichkeit zur Erhöhung der Wahrnehmbarkeit von Verkehrszeichen in ihrer Wiederholung auf der Fahrbahn; am häufigsten angewandt für Fußgängerüberwege, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Engstellen, Vorfahrtsbeachtung, Stoppstellen. (...) Der entscheidende Vorteil der Signalisierung durch Bodenmarkierungen ist darin zu sehen, dass das Verkehrszeichen, dessen Inhalt nicht peripher wahrgenommen werden kann, in das primäre Blickfeld des Fahrers verlagert wird, dh in das Blickfeld, das mit der durch die Fahrtrichtung bestimmten Blickrichtung übereinstimmt. Es ist anzunehmen, dass dadurch nicht nur die Wahrnehmungswahrscheinlichkeit, sondern auch die Wahrnehmungsintensität erhöht wird. Ein Nachteil ist die notwendige Wartung durch Abnutzung der Fahrbahn, sowie die schlechte Sichtbarkeit bsp bei Schnee oder bei Nacht. Da die Geschwindigkeitsbeschränkung jedoch nur als ergänzende Wiederholung des StVO-konformen Verkehrszeichen herangezogen wird, kann der Aspekt der Sichtbarkeit bei schlechten Witterungsverhältnissen jedoch vernachlässigt werden.

#### 3.1.2.4.4 Konzept der selbsterklärenden Straße

Mit zunehmender Fahrerfahrung entwickeln Kraftfahrer subjektive Kategorien der jeweiligen Straßenumwelt. Die Art und Weise, wie Nutzer die Umwelt subjektiv kategorisieren, bestimmt, was sie auf den jeweiligen Straßen erwarten. Diese Erwartungen wiederum bestimmen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht nur, was der Fahrer wahrnimmt oder eben auch übersieht respektive verzögert aufnimmt (Selektion und Akzentuierung), sondern im Weiteren auch, wie er sich bei knapper Entscheidungszeit verhält.

Das Konzept der selbsterklärenden Straße (SER) versucht diesen Erkenntnissen Rechnung zu tragen und die inhärente Sicherheit zu erhöhen. Unter inhärenter Sicherheit wird die Reduktion von Gefahrenpotentialen durch Fehleinschätzungen und Fehlverhalten verstanden, aber auch Folgenminderung. Sich selbst erklärend sind Straßen dann, wenn sie mit den Erwartungen der Straßennutzer übereinstimmen bzw – noch weiter gehend – stimmige Erwartungen produzieren. Selbsterklärende Straßen (SER) sollten deshalb sicheres Verhalten alleine durch ihre Gestaltung, ohne weitere externe Intervention (wie Verkehrszeichen), hervorrufen (*Theeuwes & Godthelp*, 1995). Dazu müssen Verhaltenserwartungen durch die Straßengestaltung eindeutig kommuniziert werden. Unter der Perspektive der Straßenraumgestaltung bedeutet dies bsp, dass jene wahrnehmbaren Aspekte betont werden, die geeignet sind, erwünschtes Verhalten hervorzurufen (*Gibson*, 1982). Diese Hinweisreize (Cues) sollten wie Prompts (im Sinne einer Verhaltensaufforderung) wirken und das erwünschte Verhalten unmittelbar evozieren. Ein großes Potential liegt für die Verkehrssicherheit darin, nicht nur die Gefahrenkognition, sondern bereits die Gefahrenantizipation zu verbessern. Frühzeitige Hinweisreize (zB Linienführung, gute optische Führung, dh der Verlauf der Straße ist überschaubar und somit rechtzeitig erfassbar) können idealerweise ein spezifisches sicheres Verhalten hervorrufen (*Schlag & Heger*, 2004, S 18-19).

#### 3.1.2.4.5 Zusammenfassung der psychologischen Empfehlungen bezogen auf das Thema Geschwindigkeit

Folgende psychologische Empfehlungen, bezogen auf das vorliegende Thema Geschwindigkeit, können zusammengefasst werden:

1. Informationen sollten mehrfach über unterschiedliche Informationsträger dargeboten werden (Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen – dies gilt besonders für Geschwindigkeitsbeschränkungen)
2. Vereinheitlichung der Gestaltung, Anbringung und Kombinationen von Verkehrszeichen - eine empirische Untersuchung der empfehlenswerten Kombinationen wäre dringend erforderlich
3. Einsatz von Geschwindigkeits-Wechselverkehrszeichen (StVO konform) bei gefährlichen Stellen
4. Vermeidung falscher oder nicht befolgbarer Information zur Erhöhung der allgemeinen Akzeptanz von dargebotenen Informationen
5. Straßenverlauf sollte so gestaltet sein, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung für den Lenker nachvollziehbar ist

#### 3.1.2.4.6 Schlussanmerkung

Die Metaanalyse vorhandener Untersuchungsversuche zeigte, dass an vielen Stellen keine ausreichenden empirischen Daten zur Problematik von Verkehrszeichen vorliegen.

Es wäre daher aus psychologischer Sicht ein Anliegen, dieser Tatsache entgegenzuwirken und mit einer umfassenden Grundlagenforschung zu beginnen.

Bei den folgenden Punkten zeigten sich unter anderem Forschungsdefizite im Rahmen dieser Metaanalyse:

- optimal wahrnehmbare Kombinationen und wahrnehmungsgerechte Aufstellung
- Einfluss der Wiederholung von Verkehrszeichen in bestimmten Zeitabständen auf die Behaltensleistung: Wie oft muss es angezeigt werden? Wie sehr wird die Informationsdichte (Schilderwald) dadurch erhöht?
- Untersuchungen zur Erkennbarkeit und wahrnehmungsgerechten Gestaltung von Wechselverkehrsanzeigen (Blinkraten, Maskierungs- und Ablenkungseffekte, Auffälligkeit etc)

- Auswirkungen von Zonenbeschilderung auf die mentale Belastung, das Gedächtnis und das Fahrverhalten

Gemeinsam mit einer begleitenden Evaluation der oben genannten Empfehlungen (Kap 3.1.2.4.5) wäre mithilfe dieser fundierten empirischen Forschungsergebnisse die Entwicklung eines Handbuchs mit Empfehlungen für die Aufstellung von Verkehrszeichen möglich.

### 3.1.3 E-Government

Die Verwendung des E-Government ist in sehr vielen Bereichen bereits bis ins Detail geregelt und die Basismodule für einen praktischen Einsatz sind auch schon vorhanden. Das E-Government Gesetz (E-GovG, BGBl. Nr. 10/2004) selbst ist mit 1. März 2004 in Kraft getreten. Es bietet die rechtliche Grundlage für die eingesetzten E-Government Instrumente und die Möglichkeit einer engeren Zusammenarbeit aller behördlichen E-Government Anbieter. Die neuen Instrumentarien wie elektronische Signatur, bereichsspezifische Personenkennzeichen oder elektronische Zustellung können von der Wirtschaft aber natürlich auch für die Zusammenarbeit zwischen Behörden genutzt werden.

Die wesentlichsten Bestimmungen und die Anwendung der neuen Instrumentarien des E-GovG werden in den folgenden Punkten kurz zusammengefasst:

#### 3.1.3.1 Bürgerkarte

Personen, die an die Verwaltung herantreten, können sich eindeutig identifizieren und authentifizieren. Anträge können der Person zugeordnet bzw kann ihr der Zugriff zu ihren personenbezogenen Daten ohne Risiken hinsichtlich des Datenschutzes gewährt werden. Um auch sicherzugehen, dass der Antrag echt ist und nicht von jemandem im Nachhinein verfälscht wurde, muss der Antrag jederzeit auf seine Authentizität geprüft werden können. Dieser Identitäts- und Echtheitsnachweis ist durch den Einsatz der Bürgerkarte und der elektronischen Signatur unter Wahrung der Datenschutzbestimmungen möglich. Die Bürgerkarte kann auch für den elektronischen Geschäftsverkehr (E-Commerce) zur Steigerung der technischen und rechtlichen Sicherheit bei Internettransaktionen eingesetzt werden. Es handelt sich um ein technologieneutrales Instrument. Ob als Trägermedium eine Chipkarte (Maestro-Karte (Bankomat), Dienstausweis, Mitgliedsausweis, etc) ein Mobiltelefon oder eine sonstige Technologie verwendet wird - entscheidend ist, dass die Bürgerkarte eine elektronische Signatur mit einer Personenbindung, die dazugehörigen Sicherheitsdaten und -funktionen und allenfalls vorhandene Vollmachtsdaten enthält.

#### 3.1.3.2 Personenbindung

Die Personenbindung stellt die eindeutige Bindung der Bürgerkarte an die rechtmäßigen Bürgerkarteninhaberin bzw den rechtmäßigen Bürgerkarteninhaber sicher. Konkret bestätigt die Stammzahlenregisterbehörde mit einer elektronischen Signatur, dass der Bürgerkarteninhaberin oder

dem Bürgerkarteninhaber ihre bzw seine Stammzahl zur eindeutigen Identifikation zugeordnet wurde. Die Personenbindung wird in die Bürgerkarte eingetragen.

### 3.1.3.3 Vollmacht

Personen können jemand anderen bevollmächtigen, für sie Anträge zu stellen. In diesem Fall werden durch die Stammzahlenregisterbehörde auf der Bürgerkarte der Vertreterin oder des Vertreters die Stammzahl der bzw des Vertretenen und das Vorliegen eines Vollmachtsverhältnisses mit eventuellen zeitlichen oder inhaltlichen Beschränkungen eingetragen. Vollmachten können auch durch gesetzliche Vertreter in Anspruch genommen werden.

### 3.1.3.4 Stammzahl

Jeder natürlichen Person, die in Österreich gemeldet ist, wird zur eindeutigen Identifizierung eine Stammzahl zugeordnet, die stark verschlüsselt aus der ZMR<sup>183</sup>-Zahl abgeleitet wird. Für alle anderen natürlichen Personen wird die Ordnungsnummer in einem Ergänzungsregister zur Ableitung der Stammzahl verwendet. Die Stammzahl natürlicher Personen darf nur auf der Bürgerkarte gespeichert werden. Bei juristischen Personen wird als Stammzahl die Firmenbuchnummer, die Zentrale Vereinsregisternummer oder die Ordnungsnummer im Ergänzungsregister herangezogen. Die Stammzahl ist in der Stammzahlenverordnung (StZRegV - BGBl. Nr. 57/2005) geregelt.

### 3.1.3.5 Bereichsspezifische Personenkennzeichen

Zur Wahrung des Datenschutzes darf die Stammzahl natürlicher Personen von Behörden nicht gespeichert werden. Natürliche Personen dürfen von Behörden nur über bereichsspezifische Personenkennzeichen (bPK) identifiziert werden. Diese werden aus der Stammzahl der betroffenen Person abgeleitet. Die Ableitung darf nicht rückführbar und nicht umkehrbar sein. Ein bereichsspezifisches Personenkennzeichen gilt nur für den Tätigkeitsbereich der betroffenen Behörde, in den das angestoßene Verfahren fällt. Zur Ermittlung eines bereichsspezifischen Personenkennzeichens ist die Stammzahl des Betroffenen notwendig. Die Stammzahl darf für die Berechnung des bPK nur mit Mitwirkung der oder des Betroffenen – durch Einsatz der Bürgerkarte – verwendet werden. Ist die Stammzahl nicht bekannt, darf ein bereichsspezifisches Personenkennzeichen ohne Bürgerkarte der oder des Betroffenen nur von der Stammzahlenregisterbehörde unter bestimmten Bedingungen erzeugt werden.

---

<sup>183</sup> Zentrales Melde-Register.

**3.1.3.6 Stammzahlenregister**

Über das Stammzahlenregister sind die Stammzahlen verfügbar, die zur eindeutigen Identifizierung von Personen verwendet werden. Stammzahlenregisterbehörde ist die Datenschutzkommission.

**3.1.3.7 Ergänzungsregister**

Alle natürlichen Personen, die nicht in Österreich gemeldet sind bzw juristische Personen, die nicht im Firmenbuch bzw im Zentralen Vereinsregister eingetragen sind, können sich in Ergänzungsregistern registrieren lassen.

**3.1.3.8 Verwaltungssignatur**

Die Verwaltungssignatur ist in der Hoheitsverwaltung bis Ende 2007 im Rahmen der Bürgerkartenfunktion der sicheren Signatur gleichgestellt. Sie kann daher bei allen behördlichen Verfahren anstelle einer sicheren Signatur verwendet werden. Als Verwaltungssignaturen gelten Signaturen, die ausreichende Sicherheit für den Identitäts- und Authentitätsnachweis bieten, aber nicht notwendigerweise alle Bedingungen der sicheren Signatur erfüllen, insbesondere nicht notwendigerweise auf einem qualifizierten Zertifikat beruhen. Die sicherheitstechnischen und organisationsrelevanten Voraussetzungen für die Verwaltungssignatur sind in der Verwaltungssignaturverordnung (BGBl Nr II, 159/2004) festgelegt.

**3.1.3.9 Amtssignatur**

Verwaltungsbeteiligte müssen darauf vertrauen können, dass elektronische Dokumente von Behörden echt sind. Die Amtssignatur ist eine elektronische Signatur, die von einer Behörde auf einen Bescheid oder ein Dokument aufgebracht wird. Elektronische Dokumente von Behörden sind dadurch leicht erkennbar. Durch die Amtssignatur kann nicht nur die Echtheit überprüft werden. Zusätzlich wird im Fall von ausgedruckten Dokumenten der Effekt der automatischen Beglaubigung durch die Amtssignatur erzielt, wenn das Dokument wieder in seine elektronische Form rückgeführt werden kann.

|  |                 |  |
|--|-----------------|--|
|  | Signiert von    | Für die Richtigkeit der Ausfertigung<br>Mara Musterf...<br>Magistrat der Stadt Wien, Meldestelle E-Government  |
|  | Datum           | 2005-02-08   |
|  | Verfahren       | urn:publicid:Wien.gv.at:ZP+beschaid+mb-1.0   |
|  | Zertifikat (SN) | A Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, Österreich<br>(SD:06:12)  |
|  | Signaturwert    | ZXs5BBZ7Eg/hWYHe8Zjfqx2VWkn0qo7DI8YtnGeYtOgIb...Fmmlqy3UEZh  |
|  | Hinweis         | Informationen die Rückführbarkeit der Amtssignatur in die elektronische Form<br>und die dazu verwendeten Prüfmechanismen betreffend unter<br><a href="http://www.gv.at/e-government/rueckfuehrung.htm">http://www.gv.at/e-government/rueckfuehrung.htm</a> |

Abb 1 – Muster für einen Signaturblock

Für das Aussehen der Amtssignatur – siehe Abb 1; Quelle [www.cio.gv.at](http://www.cio.gv.at) - gibt es (derzeit) keine verbindliche Regelung. Zur erleichterten Erkennbarkeit der Herkunft eines Dokuments von einer Behörde sieht das E-GovG im § 19 Abs. 3 vor, dass in der Darstellung zumindest Komponenten wie die Bildmarke der Behörde, der ausstellende Zertifizierungsdiensteanbieter (Name und Herkunftsland) sowie die Seriennummer des Zertifikates und der Signaturwert in BASE64 Codierung zu visualisieren sind.

### 3.1.3.10 Elektronische Zustellung

Dokumente von Verwaltungsbehörden, Gerichten und anderer amtlicher Stellen können elektronisch über einen Zustelldienst zugestellt werden. Bürger und Unternehmen, die eine elektronische Zustellung wünschen, können sich bei einem Zustelldienst mit der Bürgerkarte (Signaturkarte oder Mobiltelefon) registrieren. Sie erhalten sodann Dokumente von Behörden über diesen Zustelldienst. Dieser verständigt den Betroffenen, dass eine Sendung zur elektronischen Abholung bereit steht. Um die Dokumente vom Zugang vor Dritten zu schützen, kann das zugestellte Dokument nur über eine Identifizierung und Authentifizierung mit der Bürgerkarte abgeholt werden. Zusätzlich kann das Dokument verschlüsselt übermittelt werden. Nur der Besitzer des Entschlüsselungsschlüssels (Private Key) kann es entschlüsseln. Die Zustellwirkung tritt ein, sobald die Verständigung an den Empfänger des Dokuments versendet wurde. Als Zustellnachweis für die Behörde dient die elektronische Signatur, die den Empfänger bei der Abholung erbringt.



Darüber hinaus sind für das E-Government im Bereich der StVO noch weitere technische Spezifikationen maßgebend. Diese Spezifikationen wurden zwischen der Stabsstelle IKT-Strategie des Bundes (Stabsstelle im Bundeskanzleramt) und weiteren Vertretern des Bundes, der Länder und der Gemeinden in Arbeitsgruppen erarbeitet und abgestimmt. Diese sind unter anderem:

### 3.1.3.11 Bescheidstruktur

Es steht eine Konvention für den elektronischen Bescheid<sup>184</sup> – notificationxsd - 1.0.1 - XML-Spezifikation des elektronischen Bescheids zur Verfügung. Dieses Schema ist im Kontext-Bereich für die automatisierte Nutzung für Verordnungen nach der StVO durch ein ebenfalls in Arbeitsgruppen zu erarbeitendes Schema noch zu erweitern.

Der elektronische Bescheid ist eine generische Datenstruktur für standardisierte elektronische Bescheide und Erledigungen. Beilagen jeglicher Datenformate können fälschungssicher mittels sicherer Verkettung an den Bescheid gebunden werden. Der Einsatz der elektronischen Signatur gewährleistet Sicherheit und Überprüfbarkeit unter Einsatz der Standardmodule MOA-SS<sup>185</sup> und MOA-SP<sup>186</sup>.

### 3.1.3.12 Module für Onlineapplikationen (MOA)

Für die Schaffung von sicheren Online-Verfahren, die konventionelle Verwaltungsverfahren auf elektronischem Wege nachbilden, wird eine Reihe von Basisdiensten im Bereich der elektronischen Signatur benötigt. Um der Verwaltung eine möglichst sichere und rasche Umsetzung dieser Online-Verfahren zu ermöglichen, wurden MOA Servermodule im Auftrag von Bundeskanzleramt und dem Bundesministerium für Finanzen spezifiziert und entwickelt. Diese Servermodule lehnen sich an das Konzept der Bürgerkarte an und bilden das Gegenstück (auf der Seite der Verwaltung) zur so genannten Bürgerkartenumgebung (BKU) des Bürgers.

Bei der Umsetzung wurde größter Wert auf Sicherheit, Plattformunabhängigkeit sowie Modularität und Wiederverwendbarkeit gelegt.

Die Module für

- Serversignatur (MOA-SS)
- Signaturprüfung (MOA-SP)
- Authentifikation (MOA-ID)

---

<sup>184</sup> Larissa Naber, Udo Linauer, Peter Reichstädter, Stabsstelle IKT-Strategie des Bundes, notificationxsd - 1.0.1, Konvention, XML-Spezifikation des elektronischen Bescheids.

<sup>185</sup> MOA-SS = Module für Onlineapplikationen Serversignatur.

<sup>186</sup> MOA-SP = Module für Onlineapplikationen Signaturprüfung.

sind seit Juli 2003 fertig gestellt und können sowohl von Institutionen der öffentlichen Verwaltung als auch von der Privatwirtschaft kostenlos über die Stabsstelle IKT-Strategie des Bundes<sup>187</sup> lizenziert werden.

## **3.2 Problemlösungen und Projektergebnisse**

### **3.2.1 Verordnungen**

Die vorgeschlagenen Problemlösungen stellen grds Änderungsvorschläge hinsichtlich der gesetzlichen Grundlage, also der Straßenverkehrsordnung (StVO) dar. Einzelne Änderungen sind auch durch technische Richtlinien oder Änderungen der Handhabung zu erreichen.

#### **3.2.1.1 Verordnungsverfahren und Verordnungsinhalt**

Das bisher so heterogene Verfahren zur Verordnungserlassung sollte vereinheitlicht werden. Dies ist vor allem durch eine harmonisierte Vorgehensweise der zuständigen Verwaltungsbehörden zu erreichen. Für eine einheitliche Vorgehensweise sind interne Richtlinien des Bundeslandes für den Ablauf des Verfahrens festzulegen.

Noch wichtiger als die Harmonisierung des Verordnungsverfahrens ist die Vereinheitlichung von Verordnungsinhalten. So könnten zB standardisierte StVO-konforme Formulierungen verwendet werden, die etwa in jedem Bundesland intern den jeweiligen Behörden zur Verfügung gestellt werden könnten. Die Vorgaben an den Inhalt einer Verordnung sind Klarheit und Nachvollziehbarkeit im Sinne des Rechtsstaates. Nur durch die Festlegung des Inhaltes der Verordnung durch einen verbalisierten Text kann letztlich ein dem Verordnungsrecht entsprechendes rechtsstaatliches Niveau erreicht werden. Dem steht die nach außen vorgenommene Kundmachung durch Straßenverkehrszeichen nicht im Wege. Intern bedarf es aber einer exakten Festlegung des Verordnungsinhaltes, letztlich auch um eine gesetzmäßige Kundmachung des Verordnungsinhaltes zu ermöglichen

Um diese Ziel zu erreichen, ist bei der Erstellung von Verordnung tunlichst auf Verweise auf andere Rechtsakte wie Bescheide oder Grafiken zu verzichten. Auch die Erklärung derartige Rechtsakte zum integralen Bestandteil der Verordnung führt zu keiner Erleichterung der Nachvollziehbarkeit des Verordnungsinhaltes, Im Gegenteil, in der Verordnung entstehen Widersprüche und der Wille des Verordnungsgebers kann nicht mehr nachvollzogen werden.

Eine weitere – verhinderbare – Problematik der Rechtsstaatlichkeit zeigt sich im Falle der Derogation bestehender Verordnungen Typischerweise wird eine Verordnung im Straßenverkehrsrecht nicht an jener Stelle erlassen, an der bisher nichts verordnet war, sondern die neue zu erlassende

---

<sup>187</sup> Informationen zur Lizenzierung abgerufen aus dem WWW am 15. April 2005 unter <http://www.cio.gv.at/onlineservices/basicmodules/moa/implementation/index.html>.

Verordnung überlagert eine bestehende Verordnung. Um Klarheit hinsichtlich der geltenden Rechtslage zu schaffen, ist daher im Behördengebrauch dringend eine Vorgehensweise mittels formeller Derogation anzuraten. Es soll also – soweit ein Konflikt mit einer bestehenden Vorschrift besteht – explizit in der neuen Verordnung eine Regelung bestehen, die über den Verbleib der alten Verordnung abspricht. Ob diese in einem Bereich weiter bestehen soll oder aufgehoben werden soll, ist ausdrücklich in die Verordnung aufzunehmen. Die bisher übliche Vorgangsweise, eine neue Verordnung über die alte zu verordnen, verlagert Probleme, die vorweg gelöst werden können, in den Zeitpunkt von Strafverfahren, bei denen dann der eindeutige Inhalt der Verordnung vielleicht gar nicht mehr festgestellt werden kann.

Zur Rechtsklarheit, sowohl für die zuständige Behörde (der Rechtsanwenderin), als auch für den Normadressat (dem konkreten Betroffenen) ist das Bestehen ausdrücklicher Verordnungsermächtigungen von zentraler Bedeutung. Die in § 43 StVO bestehenden Verordnungsermächtigungen stellen sich dabei zB im Zusammenhang mit Wechselverkehrszeichen oder hinsichtlich des Ortsgebietes als unzureichend dar. Die Vervollständigung der Verordnungsermächtigung ist daher als unbedingt notwendig zu erachten. Überdies sollten die Verordnungsermächtigungen hinsichtlich der Verordnungen, die mittels Straßenverkehrszeichen kundzumachen sind, sich ausschließlich in § 43 StVO finden. Aus Gründen der Rechtssicherheit wären daher etwa die Verordnungsermächtigungen hinsichtlich Fußgängerzonen und Wohnstraßen in § 43 StVO zu integrieren.

Die Möglichkeit von Ausnahmen von Verordnungen ist in § 45 StVO geregelt und nur mit Bescheid zulässig. Dabei ist die allgemeine Regelung des § 45 StVO sehr offen und flexibel. Eine weitere Ausdifferenzierung und Konkretisierung von Ausnahmebestimmungen kann einerseits zu einer Eingrenzung derartiger Ausnahmen führen und andererseits würde damit die Rechtssicherheit gefördert werden.

### **3.2.1.2 Rechtliche Lösungsansätze und Vereinbarkeitsprüfung des neuen Kundmachungssystems**

Das vorgeschlagene Kundmachungssystem baut auf dem bestehenden Verordnungsrecht der Straßenverkehrsordnung auf und verlangt trotz erheblicher Verbesserungen der Verkehrssicherheit in der Praxis keine großen Änderungen der Straßenverkehrsordnung. Die zentrale Bestimmung hinsichtlich Geschwindigkeitsbeschränkungen, § 20 StVO, müsste allerdings angepasst werden.

Das neue Konzept hinsichtlich der Beschilderung von Geschwindigkeiten hat Auswirkung auf die Formulierung des § 20 Abs 2 StVO. Die Subsidiarität der gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen wäre insoweit aufgehoben, als eine Verordnung über die Grenzen von Ortsgebiet, Freilandstraße, Autobahnen, Fußgängerzone und Wohnstraße nicht zulässig wäre. Überdies würden verordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen *ex lege* mit Ende eines Bereiches (Ortsgebiet, Freilandstraße, Autobahn, Fußgängerzone und Wohnstraße) enden und die gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung gelten. Ein Verstoß gegen diese Regelung würde die zu Grunde liegende Verordnung mit Rechtswidrigkeit belasten.

Eine neue begriffliche Systematisierung für die gesetzlichen, ie subsidiären Geschwindigkeitsbeschränkungen (nach der oben vorgeschlagenen Systematik: zB Autobahnen, Ortschaften, Autostraßen, Wohnstraßen etc), ist durch entsprechende Änderungen der Begrifflichkeiten (§ 2 StVO) umsetzbar.

Eine Positivbeschilderung anstatt einer Anfang-Ende Beschilderung ist durch entsprechende Modifikation der Bestimmungen über Vorschriftszeichen in §§ 51 ff StVO umsetzbar.

Nicht zweckmäßig ist es, wenn in einer Zone Straßenzüge ausgenommen werden, eine solche Situation durch Zusatztafeln kundzumachen.<sup>188</sup> Schon allein deshalb, da in dem Bereich der Ausnahme die Geschwindigkeitsbeschränkung **nicht gilt**. Da der Geltungsbereich der grdsen Geschwindigkeitsbeschränkung die Ausnahme nicht erfasst, ist die Kundmachung durch eine bloße Zusatztafel auf Grund der Subsidiarität von Zusatztafeln nicht gerechtfertigt. Es ist daher eine Positivbeschilderung vorzunehmen. Die Zonenbestimmungen sind ansonsten im Sinne der StVO weiterhin anwendbar.

Die Einführung zusätzlicher Begriffsbestimmungen in die Straßenverkehrsordnung dient der Schaffung von Klarheit und der besseren begrifflichen Fassung des Verkehrsrechts im Allgemeinen. Eine diesbezügliche Anpassung hat durch Änderung bzw Ergänzung des § 2 StVO zu erfolgen. So sollten der Begriff des Straßenzuges erfasst und sprachlich soweit als möglich und sinnvoll hinsichtlich der Begriffsbestimmungen Transparenz hergestellt werden (zB Wohnzonen anstelle von Wohnstraßen). Der Begriff „Straßenzug“ ist für die technische Seite bedeutsam und soll daher definiert werden.

Die Einführung fahrstreifenbezogener Geschwindigkeitsbegrenzungen stellt für die Straßenverordnung eine Novität dar. Diesbezüglich bedürfte es einer Anpassung der Verordnungsermächtigungen gem § 43 StVO. Es sollten sowohl Verordnung der Behörde nicht nur in Bezug auf „ bestimmte Straßen, Straßenstrecken oder Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes“ zulässig sein, sondern auch hinsichtlich „Straßenteile, insbesondere einzelne Fahrrichtungen und Fahrstreifen“. Die Kundmachung würde gem § 44 StVO durch Straßenverkehrszeichen erfolgen. Die nötigen Anbringungsvorschriften oberhalb der Fahrbahn bestehen gem § 48 Abs 2 StVO ebenfalls. Nötig wäre aber eine Ergänzung der Kundmachungsvorschriften, dass soweit bei einem Fahrstreifen die Geschwindigkeit geändert wird, die Geschwindigkeitsbeschränkungen hinsichtlich aller Fahrstreifen angezeigt werden sollte.

Darüber hinausgehend wäre es auch möglich – im Sinne der obigen Vorschläge zur Umstrukturierung der Verordnungsermächtigungen – eine Neufassung des § 43 StVO generell anzudenken. Diese würde eine Strukturierung des historisch gewachsenen § 43 StVO bedeuten und die in § 43 Abs 1 StVO vorgenommenen allgemeinen Verordnungsermächtigungen entsprechend den notwendigen Verkehrsmaßnahmen konkretisieren. Strukturell wäre etwa folgende Zusammenstellung möglich:

Verordnungsermächtigung für die Grundstruktur der StVO:

---

<sup>188</sup> Zu Zusatztafeln als Teil der Verordnung und Kundmachung s die Ausführungen im Anhang.

- a) Festlegung von Ortsgebieten
- b) Festlegung von Wohngebieten
- c) Festlegung von Fußgängerzonen
- d) Festlegung von Autobahnen
- e) Festlegung von Autostraßen
- f) Festlegung von Vorrangstraßen

Verordnungsermächtigung für Verkehrsgebote und –verbote:

Allgemeine Bedingungen für die Festlegung von Verkehrsgeboten und –verboten, wie zB

- g) Fahrtrichtungen, Straßen, Straßenstrecken, Zonen, usw
- h) Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehr,
- i) Lage, Widmung, Pflege, Reinigung, Beschaffenheit der Straße, usw
- j) Lage, Widmung, Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes

Konkrete Verordnungsermächtigung:

- k) Festlegung zulässiger Höchstgeschwindigkeit
- l) Verbot des Halten und Parkens
- m) Gebot, bei einer Kreuzung anzuhalten
- n) Verbot zu Fahren
- o) usw

Die Kundmachung der entsprechenden Verordnung kann durch die Festlegung bestimmter Straßenverkehrszeichen konkretisiert werden. Anstatt der allgemeinen Aussage des § 44 Abs 1 StVO, Verordnungen primär durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen, wäre die Schaffung eines konkreten Zusammenhanges zwischen bestimmten Verkehrsgeboten und –verboten und entsprechenden Straßenverkehrszeichen durch eine explizite gesetzliche Grundlage wünschenswert. Damit würden Interpretationsspielräume bei der Kundmachung und damit divergierende Inhalte von Verordnung und Kundmachung vermieden, da für jede Verordnung ein entsprechendes

Verkehrszeichen vorgeschrieben wäre. Einer unterschiedlichen Praxis und Unklarheiten für den Verkehrsteilnehmer wäre damit auf Dauer vorgebeugt.

### **3.2.2 E-Government**

#### **3.2.2.1 Straßengraph**

Ein gemeinsamer, behördenübergreifender Straßengraph oder zumindest eine in allen Systemen vorhandene Schnittstelle zur gemeinsamen Nutzung der graphischen Daten ist eine Grundvoraussetzung für jede Art von gebietsübergreifenden verkehrstelematischen Applikationen.

Als Grundlage für die in der Schnittstelle verwendeten Datenstruktur bzw Codierungen soll die bereits etablierte Norm RVS 5.0.11 -- Verkehrsinformationssysteme Grundlagen -- dienen.

Über die Schnittstelle wird in der Regel nur der Austausch der Veränderungsdaten eines Systems ab einem bestimmten Datum automatisiert erfolgen; die Initialbefüllung wird durch die doch relativ großen Datenmenge außerhalb der Schnittstelle auf Grund eines bilateralen Abkommens und nur halbautomatisiert<sup>189</sup> durchgeführt werden.

Um die eigene Datenbank aktuell zu halten, ist eine Update-Aktivität zu setzen → Holschuld des Informationssuchenden. Eine Aufstellung aller Anbieter von Straßengrapheninformationen unter Bekanntgabe der jeweiligen Policy sollte von der obersten StVO-Behörde (BMVIT) geführt werden. Die Policy muss u.a. die Art und Weise der Datenerfassung, das Update-Intervall, Ansprechstellen, etc enthalten.

Da die Übernahme der Daten auch große Auswirkungen auf das eigene Informationssystem hat, ist die Authentizität der übermittelnden Stelle sehr wichtig. Diese kann durch Standardmechanismen wie zB zertifikatsbasierte Identifizierung gewährleistet werden. Zertifikate die von einer Verwaltungsorganisation eingesetzt werden, sind It Konvention - X.509 Zertifikatserweiterungen für die Verwaltung<sup>190</sup> - mit verwaltungsrelevanten Attributen versehen, unabhängig vom Zertifizierungsdiensteanbieter. Die so gekennzeichneten Zertifikate erlauben damit ein leichteres Management von Identitäten und Rollen.

#### **3.2.2.2 Verordnungsgenerator**

Eine Verordnung ist im Aufbau und in der Gliederung, nicht jedoch im Inhalt, eine doch strukturierte Art einer behördlichen Erledigung; Formvorschriften wie dies beim Bescheid der Fall ist, gibt es aber nicht. Einige Elemente sollten jedoch in jeder Verordnung vorhanden sein, wie zB

---

<sup>189</sup> ZB durch einen Systemadministrator.

<sup>190</sup> *Arno Hollosi*: X.509 Zertifikatserweiterungen für die Verwaltung, abgerufen aus dem WWW am 15.4.2005 unter <http://www.cio.gv.at/it-infrastructure/pki/X509ext-1.0.3-20050221.pdf>.

Behörde, Adressat, Datum, Geschäftszahl, u.a. mehr. Eine automatisationsunterstützte Erstellung unter Zuhilfenahme eines Formulars erscheint somit ohne extremen Aufwand möglich.

Die strukturelle Basis für die Erstellung eines Verordnungstextes ist die Konvention für den elektronischen Bescheid. Für das E-Government wurden daher schon frühzeitig zum Zweck der strukturierten Bescheiderstellung zwei prototypische Applikationen durch das A-SIT (Zentrum für Sichere Informationstechnologie – [www.a-sit.at](http://www.a-sit.at)) erstellt:

- Word2Bescheid
- Form2Bescheid

#### **3.2.2.2.1 Word2Bescheid**

Bei Word2Bescheid (sprich: Word to Bescheid = mit Word einen Bescheid erstellen) wird aus einem Worddokument, dem eine Template mit CI/CD der Behörde zu Grunde liegen kann, eine Verordnung erstellt.

Zur Erstellung von Dokumenten sind Office-Anwendungen wie Microsoft Word unangefochten am weitesten verbreitet. So auch im Bereich der öffentlichen Verwaltung. Die Ausstellung von elektronischen strukturierten und signierten Verordnungstexten könne auch mit Hilfe der für den Anwender gewohnten Word-Anwendung erstellt werden.

Die prototypische Applikation ermöglicht auch schon die Erstellung von XML-Dokumenten in einer vorgegebenen Struktur (Schema) mit der Software Microsoft Word. Konkret können damit elektronische Bescheide aber natürlich auch Verordnungen oder jede andere Art von behördlicher Erledigung direkt aus Microsoft Word als XML-Dokument exportiert, gegebenenfalls signiert und sogar elektronisch zugestellt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Basis-Word-Dokumente (Verordnung) strikt einer vorgegebenen Formatvorlage entsprechen. In der Praxis werden Basis-Word-Dokumente (Templates) durch vorgegebene Word-Formulare zu erstellen sein. Die derzeitige Anwendung stellt folgende Funktionalitäten zur Verfügung:

- Erstellung eines XML-Dokuments entsprechend eines vorgegebenen Schemas auf Basis eines Microsoft Word Dokuments.
- Wenn erforderlich und gewollt, wird das so erstellte XML-Dokument elektronisch signiert; Dies kann mit Bürgerkarte oder mit der Amtssignatur erfolgen.
- Auf Anforderung wird das erstellte XML-Dokument ob signiert oder nicht signiert elektronisch an den Adressaten, sofern die Zustellbedingungen erfüllt sind, zugestellt.

In der derzeitigen Ausprägung der Software handelt es sich um eine Client-Server-Architektur. Voraussetzung ist Microsoft Word in der Version 2003 und Microsoft .NET-Framework (v 1.1 oder höher). Dazu sind die Client-Einstellungen für das Word-Plugin notwendig, die jedoch mit der umfangreichen Dokumentation selbst für PC-Einsteiger leicht nachvollziehbar sein sollten.

Die Einfachheit der Installation und Bedienung ist auch Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und großflächige Verwendung der Applikation.

Diese Form der Applikation kann als Basis für die Umsetzung für Verordnungstexte dienen; die Wirtschaft wird mit Sicherheit dies zum Anlass nehmen und eine entsprechende professionelle Umsetzung auf den Markt bringen.

#### **3.2.2.2 Form2Bescheid**

Dieser Dienst ermöglicht das Ausstellen und das elektronische Zustellen eines signierten Bescheides über vorgegebene Formulareingabefelder.

Ziel dieser prototypisch auch wieder von A-SIT umgesetzten Applikation ist es, eine Zustellung von signierte Bescheiden einer Behörde an die Bürger, ein Unternehmen, oder eine andere Behörde zu ermöglichen. Mit Hilfe eines Webservices soll auf den mit in das Formular eingegebenen Daten erstellter Bescheid eine Amtssignatur angebracht werden und dieser signierte Bescheid wird dann der Empfängerin bzw dem Empfänger durch ein Zustellservice zugestellt.

Auf Seiten der Behörden ist dazu nur ein Internetzugang sowie gängiger Web-Browser erforderlich; die Services können gesammelt zB bei einem Gemeinde-Software-Anbieter (GemDat) betrieben werden.

#### **3.2.2.3 Verordnungsregister**

In einem Verordnungsregister kann die rechtlich verbindliche Kundmachung des Verordnungstextes durchgeführt werden. Möglich wird dies dadurch, dass der Verordnungstext in seiner rechtlich verbindlichen Form in einem signierten XML-Format vorliegt.

Das Auffinden der gewünschten Verordnungstexte in dem Register kann auf Grund unterschiedlichster Suchkriterien auch im Volltextsuchmodus erfolgen.

Die Basis für den Verordnungstext ist die Konvention für den elektronischen Bescheid. Um dieses Schema für eine Verordnung im Bereich der StVO noch besser nutzen zu können, ist auch ein Teil des Textes der Verordnung selbst zu strukturieren. Im Detail müssen die Daten der Verkehrszeichen und des Ortes (Verkehrszeichennorm als Punkt, Linie oder Zone) der Aufstellung in strukturierter Form vorhanden sein. Nur dadurch ist auch eine weitere automatisierte Nutzung der Verordnung möglich.

Die verordnungserstellende Behörde sendet den mit Hilfe des VO-Generators erstellten und signierten Verordnungstext im XML-Format an den Betreiber des Verordnungsregisters. Dieser importiert automatisch auf Grund der Signatur<sup>191</sup> oder händisch nach entsprechender anderer Prü-

---

<sup>191</sup> Damit ist die Behörde eindeutig identifiziert.



fungen auch Echtheit den Verordnungstext in das Register. Somit steht die Information sofort im Register zur Verfügung. Welche Personen- und/oder Behörden auf diese Daten zugreifen dürfen, aber auch können, kann durch verschiedene Sicherheits- oder Authentifizierungsmechanismen im Bedarfsfall geregelt werden. Auch dazu kann eine zertifikatsbasierte Identifizierung über MOA-ID<sup>192</sup> verwendet werden.

Ein ähnlicher Dienst ist bereits in Form des Rechtsinformationssystemes (RIS - <http://ris.bka.gv.at/>) seit dem Jahr 2004 Betrieb. Im Rechtsinformationssystem werden die Bundesgesetzblätter rechtlich verbindlich kundgemacht, wobei zu beachten ist, dass nur die signierte Fassung des BGBIs rechtlich verbindlich ist (XML) und die anderen Fassungen (bsp im Dateiformat PDF) rechtlich unverbindlich sind.

#### 3.2.2.4 Verkehrszeichenregister

Die Attribute eines (aufgestellten) Verkehrszeichens setzen sich aus zwei großen Blöcken zusammen:

- amtlicher Teil
- individueller Teil

Im amtlichen Teil sind jene Eigenschaften enthalten, die auf Grund der Gesetze, Verordnungen und Richtlinien festgelegt sind – diese Attribute sind auch jene, die in der Verkehrszeichenreferenztabelle – siehe Punkt 3.2.2.5.1 – enthalten sind.

Alle weiteren Eigenschaften wie zB Hersteller, Typenbezeichnung, Folienklasse, tatsächliches Aufstellungsdatum, etc können erst nach bzw im Zuge der Aufstellung des Verkehrszeichens selbst eingetragen werden -> individueller Teil.

Die tatsächliche Auswahl der „passenden“ Verkehrszeichen samt Zusatztafeln liegt beim Strassenerhalter. Dieser hat die weiteren Eingaben in das Verkehrszeichenregister durchzuführen. Er stellt die Verkehrszeichen auf, dokumentiert die Standorte sowie die erforderlichen technischen Parameter (Größe, Folie, Befestigungsart, ...) und legt auch den Link zur zu Grunde liegenden Norm aus dem Verordnungsregister.

Die Abfragen über das Verkehrszeichenregister kann in dem Stand der Technik üblichen Verfahren wie zB WEB-Abfragemasken, SOAP<sup>193</sup>-Service etc erfolgen.

Der Betrieb eines Verkehrszeichenregisters selbst ist eine Frage der Zuständigkeiten als auch der Finanzierung und der technischen Kompetenz der Umsetzung und der Betriebsführung. Eine verteilte Variante ist auch umsetzbar.

---

<sup>192</sup> MOA-ID ... Module für Online-Applikationen – Identifikation.

<sup>193</sup> SOAP ... Simple Object Access Protocol.

Bei der verteilten Variante ist ein zentraler Einstiegspunkt, der aber selbst keine Daten hält, anzustreben. Damit ist sichergestellt, dass an einem Punkt die Abfrage gestellt werden kann und alle verfügbaren/bekanntes Register abgefragt werden. Der Anfragersteller darf sich nicht darum kümmern müssen, an welchen Stellen er überall anfragen muss. Die zentrale Stelle – das Verkehrszeichenzentralregister (VK<sup>2</sup>Z) - kennt die Adressen aller dezentralen Verkehrszeichenregister und kann ähnlich wie bei einem verteilten Verzeichnisdienst (LDAP<sup>194</sup>) anfragen. Dieser leitet die Anfragen an das entsprechende Register weiter und gibt die entsprechende Antwort zurück. Ein „Mischbetrieb“, in dem auch die Zentrale Daten als Dienstleister für zB kleinere Einheiten hält, ist natürlich auch möglich.

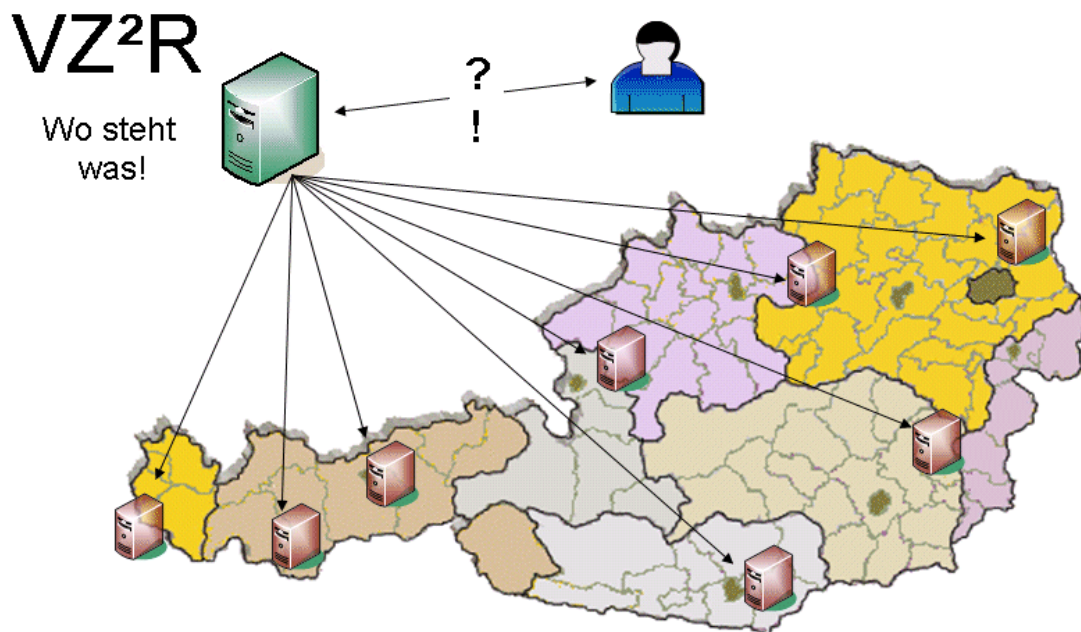


Abb 2 - Verkehrszeichen-Zentral-Register

### 3.2.2.5 Referenztabellen

Bei der automatisierten Verarbeitung von Informationen ist es oft erforderlich, dass bestimmte Begriffe und/oder Bezeichnungen nicht manuell eingegeben werden, sondern auf Referenztabellen verwiesen wird, um so auch die eigentliche Datenstruktur nicht zu überfrachten, bzw von dieser unabhängig agieren zu können. Durch diese Art des Verweises ist ein größtmöglichstes Maß an Flexibilität als auch eine Trennung von Inhalt und Struktur gegeben.

Im Bereich der StVO und der automatisierten Verarbeitung der Verordnungsdaten erscheinen zumindest Referenztabellen für die Verkehrszeichen und die Verkehrszeichennormen notwendig.

<sup>194</sup> LDAP ... Lightweight Directory Access Protocol.  
122/190

Die Daten der Referenztabellen sind nicht nur für den Prozess „Verordnung“ von Interesse, sondern auch für sich allein als Informationsquelle für Behörden und die Wirtschaft. Aus diesem Grund sind derartige Informationen an einer (zentralen) Stelle zur freien Nutzung durch den Stand der Technik entsprechende WEB-Services anzubieten. Welche Stelle in welcher Umgebung dieses Service anbietet, hängt im Wesentlichen von der Finanzierung der Erstellung und der des Betriebes ab. Die verschiedensten Modelle sind hier vorstellbar, von der staatlichen Erstfinanzierung und anschließender Betriebsführung durch Private oder die Form eines PPP-Modells. Die Art und Weise hängt sicher auch vom Inhalt des Services ab. So kann es für das Verkehrszeichenservice von der Schilderindustrie unter der fachlichen Aufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und Innovation (BMVIT) geschehen, das Service der Verkehrszeichennormen könnte vom BMVIT selbst betrieben werden.

### 3.2.2.5.1 Referenztablelle Verkehrszeichen

In der RVS 5.2 und in deren Unterkapiteln, in der Straßenverkehrszeichenverordnung (StVZVO) sowie auch in der StVO in den § 50 Gefahrenzeichen, § 52 Vorschriftzeichen, § 53 Hinweiszeichen, § 54 Zusatztafeln und im § 57 (2) weitere Zeichen zur besseren Kenntlichmachung des Verlaufes einer Straße, wie Leitplanken, Leitbaken und Leitmale) sind das Aussehen und die erforderliche Beschaffenheit der Verkehrszeichen selbst geregelt.

Verkehrszeichen selbst sind zwar nicht oft, aber doch einem Wandel in Form, Gestaltung und zB Beschriftung unterworfen. Man denke nur an die Verkehrszeichen nach § 52 (10a und 10b) – Geschwindigkeitsbeschränkungen – die einst mit der Einheitenangabe [km/h] versehen waren. Bei einer elektronischen Speicherung in zB einer Datenbank ist es möglich, auch die historischen Daten eines Verkehrszeichens zu speichern. In der Verordnung selbst muss dann nur über einen eindeutigen Schlüssel der Verweis auf die Verkehrszeichenreferenztablelle erfolgen.

Vorteil dieser Art der Verspeicherung bzw Referenzierung ist, dass das Aussehen der Verkehrszeichen zu jedem Zeitpunkt feststell- und auch nachvollziehbar ist.

Wenn der Betreiber dieses Services auch noch die Verkehrszeichen in dem lizenzfreien Encapsulated Postscript Format (EPS) zum Download kostenlos zur Verfügung stellt, hat diese zwangsläufig auch die Vereinheitlichung aller Verkehrszeichen zur Folge, da kein Schilderhersteller die Vorlage für das Verkehrszeichen selbst entwickeln muss. Durch eine digitale Signatur der Verkehrszeichen-Dateien durch die Behörde kann diese Vorlage dann auch als „offizielle“ Grundlage zur Schilderherstellung genutzt werden.

Die notwendigen Attribute der Verkehrszeichen in der Datenbank sind auch zum Großteil in den für Verkehrszeichen relevanten Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften und Normen schon festgelegt. Dies sind zB die Abmessungen und Verhältnisse zwischen Bildern und Schrift (kann als Grafik mit Bemaßung in der Datenbank hinterlegt werden) bis hin zur Größe der Tafel. Zur Historisierung sind natürlich auch der Gültigkeitszeitraum bzw das Datum der Außerkraftsetzung des Verkehrszeichens enthalten. Diese Attribute können als „amtliche“ Attribute bezeichnet werden. Alle weiteren zusätzlichen Angaben sind dann im Verkehrszeichenregister einzutragen.

Eine detaillierte Aufstellung aller Attribute würde den Umfang dieses Projektberichtes sprengen und ist im Ursächlichen auch nicht Projektgegenstand.

### 3.2.2.5.2 Referenztabelle Verkehrszeichen-Normen

Verkehrszeichennormen stellen die Kombination von einzelnen Verkehrszeichen mit Zusatztafel wie bsp das Halteverbot (Anfang-Ende) dar. Die Verkehrszeichennorm kann für einen Punkt, eine Linie oder eine Zone gelten. Dies könnte sein:

- Die Ausbildung als Punkt kann zB das Verkehrszeichen „HALT“ lt § 52 (24) sein.
- Die Linie wird durch einen Anfangspunkt zB Halteverbot (Anfang) und durch einen Endpunkt Halteverbot (Ende) bestimmt.
- Als typisches Beispiel für die Zone – Begrenzung durch mehrere Anfangs- und Endpunkte - sei hier die Zonenbeschränkung für die Geschwindigkeit nach § 52 (11a) und §52 (11b) erwähnt.

Vorteil dieser Referenztabelle für Verkehrszeichen-Normen wäre wieder eine einfache und klare Referenzierungsmöglichkeit in der textlichen Darstellung der Verkehrszeichenverordnung.

Die Erstellung und der Betrieb kann wie schon wie im Punkt 3.2.2.5.1 beschrieben erfolgen. Da auf Grund des Inhaltes der Hauptnutzer eher die Behörden sein werden, sollte dieser Dienst durch behördliche Institutionen wie zB dem BMVIT betrieben werden.

E-Government erfordert eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Stellen. Vor allem im Bereich der Schnittstellen und Basisfunktionen ist eine einheitliche und gemeinsame Vorgangsweise entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung.

Im Juni 1998 wurde zwischen Bund und Ländern eine Kooperation<sup>195</sup> mit dem Ziel abgeschlossen, die in weiten Bereichen bereits positive vorhandene Zusammenarbeit zwischen den IT-Verantwortlichen des Bundes und der Länder fortzuführen, aber auch zu vertieft und zu konkretisieren. Im Besonderen soll es eine Zusammenarbeit auf dem Gebiete der behördenübergreifenden, standardisierten Kommunikationsstruktur, dem Intranet der öffentlichen Verwaltung sowie bei der Anwendungsentwicklung auf Web-Technologie geben.

Aufbauend auf dieser Kooperation sind auch die für dieses Spezialgebiet erforderlichen Spezifikationen zu erstellen. Die Erarbeitung der Spezifikationen für Schnittstellen muss daher auf der Basis eines breiten Konsenses aller (StVO) relevanter Stellen von Bund, Land und Gemeinde erfolgen.

Spezifikationen werden in jedem Fall für die Bereiche der Referenztabelle (3.2.2.5 ), aber vor allem für den Straßengraphen (3.2.2.1 ), das Verordnungsregister (3.2.2.3 ) und das Verkehrszei-

---

<sup>195</sup> Völlständiger Text am 15. April 2005 im WWW unter <http://www.ref.gv.at/Kooperation.241.0.html> abgerufen.

chenregister (3.2.2.4 ) zu erarbeiten sein. Dies umfasst nicht nur die Spezifikation der Datenstruktur sondern auch die Ausprägungen der technischen und organisatorischen Funktionen selbst.

### 3.2.2.6 Schnittstellen

Nicht nur die unter Punkt 3.2.2.5.1 und Punkt 3.2.2.5.2 angeführten Dienste, auch alle anderen für das reibungslose Gelingen eines elektronischen (E-Government)-Prozesses erforderlichen Dienste, müssen „offene Schnittstelle“ aufweisen. Offene Schnittstelle bedeutet nicht immer, dass jedermann die Dokumente frei im Internet downloaden kann. Es zielt vielmehr darauf, dass alle am Prozess interessierten Stellen – von der Behörde bis hin zum Softwareanbieter – die Information über die technische und organisatorische Ausbildung der Schnittstelle gegen Bekanntgabe von (Firmen)Name und Adresse kostenfrei beziehen können.

Das E-Government hat dies bereits bei einigen seiner Services sehr positiv umgesetzt und aufgezeigt. Stellvertretend sei hier das Bundesministerium für Inneres mit seinen Informationen zum ZMR(2) unter (<http://zmr.bmi.gv.at/pages/home.htm>) als auch die Stabsstelle IKT-Strategie des Bundes mit seinen Modulen für Onlineapplikationen (MOA-Module) unter (<http://www.cio.gv.at/online-services/basicmodules/moa/>) erwähnt.

## 3.3 Verkehrsmaßnahmen und deren Kundmachung

### 3.3.1 Einleitung

Für die Wahl der korrekten Fahrgeschwindigkeit sind für den Verkehrsteilnehmer nicht nur die Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ relevant. Vielmehr hat er in erster Linie die mit der Kategorisierung des Straßennetzes (bsp Ortsgebiet, Autobahn, etc) verbundenen gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitslimits zu beachten. Aus diesem Grund wurde das Thema der Straßenkategorisierung und der damit verbundenen Geschwindigkeitslimits von Anfang an in die Überlegungen miteinbezogen.

In der nachstehenden Beschreibung der Verkehrsmaßnahmen und deren Kundmachung wurde nach Möglichkeit auf Formulierungen der bestehenden StVO zurückgegriffen. *Diese Passagen sind in kursiver Schrift hervorgehoben.* Trotzdem ist an dieser Stelle ausdrücklich zu erwähnen, dass es sich bei den folgenden Formulierungen **nicht um einen Entwurf für einen möglichen adaptierten Gesetzestext** handelt, sondern um eine allgemeine Formulierung, die vor allem dazu geeignet ist, den Inhalt zukünftiger Festlegungen zu beschreiben. Bei den eingerückten Texten in den folgenden Abhandlungen handelt es sich um Erläuterungen bzw Kommentare.

### 3.3.2 Ein erster Überblick

Bei der Entwicklung der neuen Systematik wurden die Rahmenbedingungen und Anforderungen sämtlicher am Projekt beteiligten Fachdisziplinen bestmöglich berücksichtigt. Im Zentrum sämtli-

cher Überlegungen steht jedoch der Verkehrsteilnehmer als Individuum sowie dessen Anspruch auf größtmögliche Sicherheit im Straßenverkehr. Aus diesem Grund wird vorab die neue Systematik aus der Sichtweise des Verkehrsteilnehmers im Überblick dargestellt.

Im Freilandgebiet beträgt die höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit grds 100 km/h.

Im Ortsgebiet liegt das Geschwindigkeitslimit grds bei 50 km/h. Ein Ortsgebiet ist zwingend durch die entsprechenden Anfangs- und Ende-Schilder kundgemacht. Das bedeutet, dass ab dem Verkehrszeichen „Ortsgebiet“ 50km/h und ab dem Schild „Ende des Ortsgebietes“ wieder 100 km/h gelten, sofern nicht an derselben Stelle andere Verkehrszeichen eine andere Geschwindigkeit vorschreiben.

Innerhalb von Ortsgebieten können Fußgängerzonen bzw Wohnzonen (entspricht dem derzeitigen Begriff der Wohnstraße) liegen, in denen eine maximale Geschwindigkeit von 5 km/h (derzeit „Schrittgeschwindigkeit“ als nicht exakt definierter Begriff) zulässig ist. Sowohl Fußgänger- als auch Wohnzonen sind zwingend durch die entsprechenden Anfangs- und Ende-Schilder kundzumachen. Während nach einem Schild „Fußgängerzone“ oder „Wohnzone“ ein Geschwindigkeitslimit von 5 km/h gilt, so gilt ab den Schildern „Ende der Fußgängerzone“ bzw „Ende der Wohnzone“ wieder die Geschwindigkeit von 50 km/h (da im Ortsgebiet), sofern nicht an derselben Stelle der Ende-Schilder andere Verkehrszeichen (zu denen in diesem Fall auch ein „Ende des Ortsgebietes“ zählt) eine andere Geschwindigkeit vorschreiben.

Im Freilandgebiet – also außerhalb von Ortsgebieten – können Autobahnen und Autostraßen aber auch Wohnzonen liegen. Die Beschilderung und die damit verbundenen Höchstgeschwindigkeiten funktionieren nach dem selben System. Während auf Autobahnen die höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit 130 km/h und auf Autostraßen 100km/h beträgt, ist für Wohnzonen wiederum ein Limit von 5 km/h gültig. Autobahnen, Autostraßen und Wohnzonen sind zwingend durch die entsprechenden Anfangs- und Ende-Schilder kundzumachen. Daraus folgt, dass ab dem Schild „Autobahn“ 130 km/h, ab dem Schild „Autostraße“ 100 km/h und ab dem Schild „Wohnzone“ 5 km/h gefahren werden darf, bzw ab den Schildern „Ende der Autobahn“, „Ende der Autostraße“ und „Ende der Wohnzone“ wieder die Geschwindigkeit von 100 km/h (da im Freilandgebiet) gilt, sofern nicht an derselben Stelle andere Verkehrszeichen eine andere Geschwindigkeit vorschreiben.

Diesem zwingend aus Anfangs- und Ende-Schildern bestehenden, und damit in jeglicher Hinsicht eindeutigen System ist das System der expliziten Geschwindigkeitsbeschränkungen untergeordnet. Dh, eine durch das Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ kundgemachte Geschwindigkeit gilt entlang einer Verkehrsachse so lange, bis sie durch das Schild „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ aufgehoben wird. Danach gilt wieder eine Geschwindigkeit von 50 km/h auf Ortsstraßen, von 100 km/h auf Freiland- oder Autostraßen bzw von 130 km/h auf Autobahnen. Explizite Geschwindigkeitsbeschränkungen in Wohn- oder Fußgängerzonen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulässig.

Das Schild „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ hat dann zu entfallen, wenn an derselben Stelle eine weitere explizite Geschwindigkeitsbeschränkung durch ein entsprechendes Verkehrszeichen kundgemacht ist, oder dann, wenn an derselben Stelle die Autobahn, die Autostraße oder

das Ortsgebiet zu Ende ist bzw eine Autobahn, eine Autostraße, ein Ortsgebiet, eine Wohnzone oder eine Fußgängerzone beginnt. Auf diese Weise wird die Anzahl der Verkehrsschilder im System der expliziten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf das absolut erforderliche Minimum reduziert, und es wird gleichzeitig der wahrnehmungspsychologisch motivierten Anforderung nach möglichst „positiver Beschilderung“ bestmöglich entsprochen.

Diese Entsprechung wird zusätzlich dadurch untermauert, dass die derzeit ungewisse Frage, ob es sich beim bestehenden System der expliziten Geschwindigkeitsbeschränkungen um ein hierarchisches System handelt oder nicht, klar im Sinne eines nicht hierarchischen und somit einfach verständlichen Systems beantwortet werden kann:

Derzeit gibt es „Geschwindigkeitsbeschränkungen für eine Fahrtrichtung“ und „Geschwindigkeitsbeschränkungen für eine Zone“. Nun ist es der Fall, dass, wenn innerhalb einer Zonenbeschränkung eine fahrtrichtungsbezogene Beschränkung gegeben ist, keine Klarheit darüber herrscht, ob nach dem Ende der fahrtrichtungsbezogenen Beschränkung nun wieder das Limit der Zonenbeschränkung oder das „allgemeine“ Geschwindigkeitslimit wie bsp 50 km/h auf Ortsstraßen gilt. Auf diese Frage gibt die neue Systematik eine klare Antwort: Unabhängig von der räumlichen Auswirkung (Fahrtrichtung oder Zone) einer expliziten Geschwindigkeitsbeschränkung hebt ein Anfangsschild das zuvor gültige Limit in jedem Fall nachhaltig auf. Durch dieses klare und einfach verständliche Grundprinzip wurde es auch möglich, dem Wunsch nach einer dritten Kategorie der expliziten Geschwindigkeitsbeschränkungen, nämlich der „Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Fahrstreifen“ nachzukommen.

Aus der Sicht des Verkehrsteilnehmers reduzieren sich die vorangegangenen Ausführungen auf folgende Prinzipien:

1.  
BLAU MIT WEISS  
VOR  
WEISS MIT BLAU

Das bedeutet, dass innerhalb eines Ortsgebietes („weiß mit blau“) hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit Wohn- und Fußgängerzonen („blau mit weiß“) mit 5 km/h höhere Priorität einzuräumen, und erst nach deren Ende wieder das Geschwindigkeitslimit von 50 km/h auf Ortsstraßen relevant ist.

2.  
ROT UND RUND  
VOR  
ECKIG UND BLAU

Trifft der Verkehrsteilnehmer auf eine explizite Geschwindigkeitsbeschränkung („rot und rund“), so gilt ab diesem Punkt nicht die im Zusammenhang mit Autobahnen, Autostraßen oder Ortsgebieten („eckig und blau“) kundgemachte „Grundgeschwindigkeit“ von 130, 100 oder 50 km/h, sondern bis zu deren Aufhebung die jeweilige explizite Geschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit.

3.  
ALLES  
BEENDET  
ROT UND RUND

Ist eine explizite Geschwindigkeitsbeschränkung ("rot und rund") kundgemacht, so wird diese durch sämtliche geschwindigkeitsrelevanten Schilder, wie das Ende der expliziten Geschwindigkeit, der Anfang einer neuerlichen expliziten Geschwindigkeit bzw ein Schild im Zusammenhang mit Autobahnen, Autostraßen, Ortsgebieten, Wohnzonen oder Fußgängerzonen aufgehoben.

4.  
BEI ROT UND RUND  
ZÄHLT  
KLEIN IST FEIN

Trifft der Verkehrsteilnehmer auf eine Stelle, an der gleichzeitig mehrere unterschiedliche explizite Geschwindigkeitsbeschränkungen (bsp mit unterschiedlichen Zusatztafeln) gelten, so ist für ihn das niedrigste auf seine aktuelle Situation zutreffende Limit einzuhalten.

### 3.3.3 Begriffsbestimmungen

#### 3.3.3.1 Verkehrsmaßnahme

Verkehrsmaßnahmen sind nach inhaltlichen und räumlichen Kriterien kategorisierte Normen, welche seitens der Behörde im Zuge der Erlassung von Verordnungen festgelegt werden.

Die Einführung dieses Begriffs resultiert klar aus den Anforderungen des E-Governments sowie der Verkehrstelematik. Die Notwendigkeit der klaren Kategorisierung ergibt sich aus dem Bestreben, den Inhalt von Verordnungen automatisiert weiterverarbeiten zu können.

Beispiele für Typen von Verkehrsmaßnahmen sind ein „Ortsgebiet“, eine „Autobahn“ oder eine „Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Zone“. Im Zuge einer Verordnung können seitens der Behörde ein oder mehrere Verkehrsmaßnahmen verordnet werden. Jede dieser Verkehrsmaßnahmen enthält eindeutige Regeln für den Straßenerhalter hinsichtlich der Kundmachung durch Verkehrszeichen sowie eindeutige Verhaltensanweisungen an den Verkehrsteilnehmer.

An einer Stelle im Straßennetz können mehrere Verkehrsmaßnahmen unterschiedlichen Typs wirksam sein, deren Kombination den endgültigen Handlungsspielraum des Verkehrsteilnehmers determiniert. Gleichzeitig können anhand dieser Typisierung auch für die verordnungsgebende Behörde Restriktionen festgelegt werden, die besagen, welche Kombinationen von Verkehrsmaßnahmen in welchem räumlichen und inhaltlichen Zusammenhang zulässig sind und welche nicht.



### 3.3.3.2 Straßenkategorisierung

Die nachstehende Grafik zeigt in übersichtlicher Form den hierarchischen Aufbau der Begriffe im Zusammenhang mit der Kategorisierung des Straßennetzes.

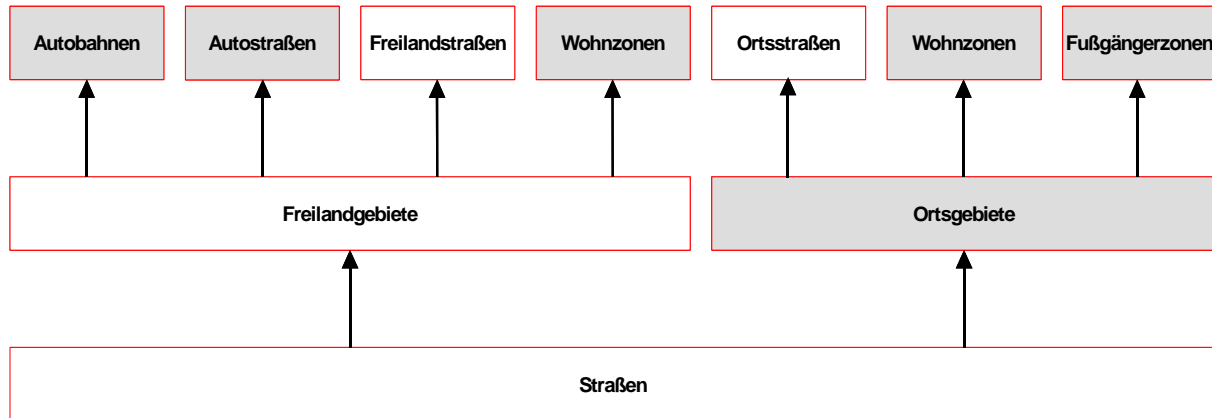


Abb 3: Begriffsbestimmung Straßenkategorisierung

Demnach werden Straßen grds in Ortsgebiete und Freilandgebiete unterschieden. Straßen innerhalb von Ortsgebieten unterscheiden sich in Fußgängerzonen, Wohnzonen und Ortsstraßen, während sich Straßen in Freilandgebieten in Autobahnen, Autostraßen, Freilandstraßen und Wohnzonen gliedern.

In Unterscheidung zur bestehenden StVO liegt mit dieser Definition eine klare Struktur der Begrifflichkeit vor. Um hier die erforderliche Konsistenz zu erhalten, musste sowohl bereits in der bestehenden StVO verwendeten Begriffen eine veränderte Bedeutung gegeben werden, als auch bestehende Begriffe durch andere ersetzt sowie neue Begriffe geschaffen werden.

Dies stellt einen erheblichen Eingriff in das bestehende System dar, wird jedoch auf Grund der derzeitiger heterogener Begriffsstruktur als notwendig erachtet.

Die grau hinterlegten Begriffe bedeuten, dass die betroffenen Straßen durch Verordnung der Behörde zu den jeweils genannten Kategorien zugeordnet werden.

#### 3.3.3.2.1 Straße

Straßen sind die für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlage;

Dieses Bundesgesetz gilt für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Als solche gelten Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können.

*Für Straßen ohne öffentlichen Verkehr gilt dieses Bundesgesetz insoweit, als andere Rechtsvorschriften oder die Straßenerhalter nichts anderes bestimmen. Die Befugnisse der Behörden und Organe der Straßenaufsicht erstrecken sich auf diese Straßen nicht.*

Die StVO bezieht sich also ausdrücklich ausschließlich auf „Straßen mit öffentlichem Verkehr“. Die Frage, unter welchen Umständen es sich bei einer Straße um eine Straße mit öffentlichem Verkehr handelt, wurde bereits diskutiert. Auf Grund offensichtlicher Interpretationsprobleme in der täglichen Praxis wäre es allerdings in Zukunft wünschenswert, eine exaktere Definition zu geben, da die Beurteilung einer Straße hinsichtlich ihrer Eigenschaft als Straße mit öffentlichem Verkehr vor allem in Bezug auf die Kundmachung von Verordnungen von essenzieller Bedeutung ist.

#### **3.3.3.2.2 Ortsgebiet**

Straßenstrecken, für die seitens der Behörde die Verkehrsmaßnahme "Ortsgebiet" verordnet wurde.

#### **3.3.3.2.3 Freilandgebiet**

Sämtliche Straßenstrecken, die nicht Ortsgebiet sind;

Der hier angeführte Begriff „Freilandgebiet“ entspricht dem in der derzeit geltenden StVO verwendeten Begriff „Freilandstraße“. Er sollte jedoch aus Konsistenzgründen auf „Freilandgebiet“ (Pendant zu „Ortsgebiet“) abgeändert werden.

#### **3.3.3.2.4 Autobahn**

Straßenstrecken, für die seitens der Behörde die Verkehrsmaßnahme „Autobahn“ verordnet wurde.

#### **3.3.3.2.5 Autostraße**

Straßenstrecken, für die seitens der Behörde die Verkehrsmaßnahme „Autostraße“ verordnet wurde.

#### **3.3.3.2.6 Freilandstraße**

Sämtliche Straßenstrecken im Freilandgebiet, die weder Autobahnen noch Autostraßen noch Wohnzonen sind.

Dies stellt eine Abänderung hinsichtlich dem in der derzeit geltenden StVO verwendeten Begriff "Freilandstraße" dar, da mit dem Begriff Freilandstraße bis dato alle Straßen, die nicht Ortsgebiet sind, gemeint sind.

### 3.3.3.2.7 Wohnzone

Straßenstrecken, für die seitens der Behörde die Verkehrsmaßnahme „Wohnzone“ verordnet wurde.

Der Begriff „Wohnzone“ anstelle von „Wohnstraße“ ist insofern angebracht, da es sich auch tatsächlich um eine Zone im Sinne der räumlichen Ausdehnung handelt, was auch weitere Verwirrungen hinsichtlich der Kundmachung bzw des Verständnisses der Verkehrsteilnehmer verhindern würde.

So ist es in der behördlichen Praxis nicht bekannt, dass eine Wohnstraße grds ein Gebiet – also eine Zone analog zur Fußgängerzone – beschreibt. Durch die Änderung des Begriffs auf „Wohnzone“ wäre auch im Sinne des Pendant „Fußgängerzone“ die Konsistenz in der Begriffsbestimmung hergestellt.

Außerdem geht der Begriff „Wohnzone“ mit dem im Wiener Übereinkommen definierten Begriff „Residential Area“ konform.

### 3.3.3.2.8 Fußgängerzone

Straßenstrecken, für die seitens der Behörde die Verkehrsmaßnahme „Fußgängerzone“ verordnet wurde.

### 3.3.3.2.9 Ortsstraße

Sämtliche Straßenstrecken in Ortsgebieten, die weder Wohnzonen noch Fußgängerzonen sind.

Der Begriff „Ortsstraße“ stellt eine Neueinführung dar und rundet das konsistente Gebilde der Begriffsstruktur der Straßenkategorisierung ab.

### 3.3.3.3 Sonstige Begriffe

Die bereits diskutierte Tatsache, dass die in der StVO geführten Begriffe Straßenzug und Straßenverlauf keiner klaren Definition unterliegen und somit zu Verwirrungen führen, ist in Bezug auf die Anforderungen der Verkehrstelematik und des E-Governments ein unhaltbarer Zustand. Denn die Frage, ob bsp eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem Verlassen einer Kreuzung ohne die (erneute) Kundmachung durch Verkehrszeichen noch gültig ist oder nicht, muss spätestens beim Aufbau eines Verkehrstelematik-Services wie ISA eindeutig beantwortbar sein. (Grds sollte sie auch bereits jetzt von jedem Verkehrsteilnehmer eindeutig beantwortet werden können).

Die in weiterer Folge formulierten Festlegungen stellen somit den Versuch einer Definition der für das Thema Geschwindigkeit relevanten Begriffe dar.

### 3.3.3.3.1 Verkehrsachse und Achsknoten

Verkehrsachsen stellen die abstrahierte Abbildung des vorgesehenen Verkehrsflusses auf Straßen in einem geometrischen Netzwerk als Kanten-Knoten-Modell dar. Der geometrische Verlauf einer Verkehrsachse ist die gedachte Mittellinie zwischen den seitlichen Abgrenzungen der für den nicht ruhenden Verkehr bestimmten Teile von Straßen unabhängig davon, ob sie in eine oder in beide Richtungen zu benutzen sind.

Verkehrsachsen gehen von Achsknoten zu Achsknoten. In einem Achsknoten können - bsp an Kreuzungen – auch mehrere Verkehrsachsen zusammentreffen. Eine geometrische Überschneidung bzw Überlagerung niveaugleicher Verkehrsachsen ist hingegen nicht zulässig.

Wesentlich ist in diesem Zusammenhang, dass nicht von Straßenachsen und Kreuzungen – wie es die Begriffe Straßenzug und Straßenverlauf wohl fordern könnten - sondern von Verkehrsachsen und Achsknoten gesprochen wird. Nachdem die Definition der Straße den gesamten Straßenquerschnitt, also auch Bereiche für den ruhenden Verkehr sowie sämtliche baulichen Anlagen beschreibt, ist der daraus wohl abzuleitende Straßenverlauf oder Straßenzug für eine Beurteilung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit in vielen Fällen nicht geeignet.

Aus diesem Grund wird der Begriff der Verkehrsachse eingeführt. Auf Grund der getroffenen Definition kann es in einem Straßenquerschnitt durchaus mehrere Verkehrsachsen geben (Fahrbahn, Nebenfahrbahnen, Radwege, Gehsteige, etc), die an jenen Stellen, an denen sie aufeinandertreffen, durch Achsknoten verknüpft sind. Somit kann es im Bereich der Kreuzung zweier Straßen durchaus mehrere Achsknoten geben.

### 3.3.3.3.2 Achsverlauf

Der Achsverlauf ist eine Folge von durch Achsknoten unmittelbar zusammenhängenden Verkehrsachsen, an deren Achsknoten dem ankommenden Verkehrsteilnehmer auf Grund des baulichen oder durch gestalterische Maßnahmen erzielten Umfeldes ersichtlich ist, dass sich der Verlauf der Achse nach dem Achsknoten eindeutig fortsetzt. An Achsknoten, an denen diese Fortsetzung nicht gegeben oder mehrdeutig ist, endet der Achsverlauf.

In weiterer Konsequenz wird nun auch nicht vom Straßenzug oder Straßenverlauf sondern vom Achsverlauf, also dem Verlauf von Verkehrsachsen an Achsknoten gesprochen.

Wenngleich es von Anfang an klar ist, dass eine exakte Definition, die an dieser Stelle für die Eindeutigkeit aller darauf aufbauenden Festlegungen wesentlich wäre, in der Praxis nicht möglich ist, stellt sie einen ernstzunehmenden Versuch dar, der in jedem Fall dazu geeignet ist, die bestehende Situation deutlich zu verbessern.

### 3.3.4 Verkehrsmaßnahmen und Verordnungsermächtigung

In diesem Kapitel sind die mit dem gegenständlichen Projekt in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Verkehrsmaßnahmen – gemeinsam mit für die Verordnungsgebung relevanten Eigenschaften und Einschränkungen – (inklusive der Verordnungsermächtigung) taxativ aufgelistet.

Die genannten Eigenschaften und Einschränkungen beziehen sich sowohl auf die räumliche Kombination mit anderen Verkehrsmaßnahmen (überlagernd, sequenziell etc) als auch auf mögliche Einschränkungen der Verbindlichkeit der durch die Verkehrsmaßnahmen ausgedrückten Normen.

#### 3.3.4.1 Straßenkategorisierung

##### 3.3.4.1.1 Autobahn

*Die Behörde hat zum Zwecke der Erleichterung oder Beschleunigung des Verkehrs, insbesondere des Durchzugsverkehrs Bundesstraßen, die das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl 286 als Bundesautobahn bezeichnet, sowie Straßen ohne Überschneidungen mit anderen Straßen, sofern sie sich für den Schnellverkehr eignen und besondere Anschlussstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, einschließlich der Zu- und Abfahrtsstraßen durch Verordnung der Verkehrsmaßnahme des Typs „Autobahn“ zu Autobahnen zu erklären.*

Autobahnen befinden sich im Freilandgebiet und dürfen auch in Teilbereichen nicht zugleich Autostraßen oder Wohnzonen sein oder an Wohnzonen oder Fußgängerzonen grenzen.

Die Einschränkung der Verbindlichkeit einer derartigen Norm ist nicht zulässig.

Im Zuge der Diskussionen wurde festgestellt, dass entgegen der bestehenden Praxis für Autobahnparkplätze und Raststationen nicht die Verkehrsmaßnahme „Autobahn“ zu verordnen ist, da sämtliche Festlegungen vor allem im Bezug auf die Zulässigkeit von Fußgängerverkehr dort keine Anwendung finden können.

##### 3.3.4.1.2 Autostraße

*Die Behörde hat zum Zwecke der Erleichterung oder Beschleunigung des Verkehrs, insbesondere des Durchzugsverkehrs Straßen, die sich für den Schnellverkehr eignen und für welche die Voraussetzungen zu einer Erklärung zu Autobahnen nicht zutreffen, durch Verordnung der Verkehrsmaßnahme des Typs „Autostraße“ zu Autostraßen zu erklären, sofern dadurch die Verkehrsinteressen der von der Benützung der Autostraße ausgeschlossenen Straßenbenützer nicht wesentlich beeinträchtigt werden.*

Autostraßen befinden sich im Freilandgebiet und dürfen auch in Teilbereichen nicht zugleich Autobahnen oder Wohnzonen sein oder an Wohnzonen oder Fußgängerzonen grenzen.

Die Einschränkung der Verbindlichkeit einer derartigen Norm ist nicht zulässig.

#### 3.3.4.1.3 Ortsgebiet

Die Behörde hat Straßen innerhalb des verbauten Gebietes durch Verordnung der Verkehrsmaßnahme des Typs „Ortsgebiet“ zu Ortsgebieten zu erklären. *Ein Gebiet ist dann verbaut, wenn die örtliche Zusammengehörigkeit mehrerer Bauwerke leicht erkennbar ist.* Jedes Ortsgebiet hat einen Ortsnamen aufzuweisen.

Die Einschränkung der Verbindlichkeit einer derartigen Norm ist nicht zulässig.

#### 3.3.4.1.4 Wohnzone

*Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, Straßen durch Verordnung der Verkehrsmaßnahme „Wohnzone“ zu Wohnzonen erklären.*

Wohnzonen befinden sich im Ortsgebiet oder im Freilandgebiet und dürfen auch in Teilbereichen nicht zugleich Fußgängerzonen, Autobahnen oder Autostraßen sein oder an Autobahnen oder Autostraßen grenzen.

Die Einschränkung der Verbindlichkeit einer derartigen Norm ist nicht zulässig.

Nach der bestehenden gesetzlichen Regelung können Wohnstraßen zeitlich begrenzt sein, was aus der Sicht der Verkehrssicherheit abzulehnen ist, da vor allem Fußgängern – im speziellen Fall Kindern – nicht zuzumuten ist, ihr Verhalten an die jeweilige Uhrzeit anzupassen, vor allem auch deshalb, da sie – im Gegensatz zum motorisierten Verkehrsteilnehmer, sich unter Umständen über einen längeren Zeitraum innerhalb der Wohnzone aufhalten, ohne dabei durch die entsprechenden Verkehrszeichen erinnert zu werden.

#### 3.3.4.1.5 Fußgängerzone

*Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, Straßen durch Verordnung der Verkehrsmaßnahme „Fußgängerzone“ zu Fußgängerzonen erklären.*

Fußgängerzonen befinden sich im Ortsgebiet und dürfen auch in Teilbereichen nicht zugleich Wohnzonen sein oder an Autobahnen oder Autostraßen grenzen.

Die Verbindlichkeit einer derartigen Norm kann dauernd oder zeitlich beschränkt folgenden Einschränkungen unterliegen:

Gestattung des Befahrens der Fußgängerzone

3. zum Zweck der Ladetätigkeit,
4. für Fahrräder,
5. für Kraftfahrzeuge des Gästewagen-Gewerbes zum Zubringen oder Abholen von Fahr-  
gästen von Beherbergungsbetrieben,
6. für Kraftfahrzeuge des Taxi- und Mietwagengewerbes und Fiaker zum Zubringen und  
Abholen von Gästen sowie
7. für Kraftfahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3.500 kg, die zur  
Ausübung der Tätigkeit als Handelsvertreter dienen.

3.3.4.1.6 Räumliche Abfolge von Verkehrsmaßnahmen – Zusammenfassende Übersicht

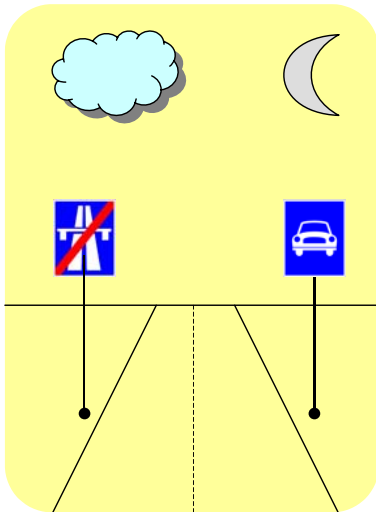
Die nachstehende Abbildung zeigt die Zulässigkeit des Übergangs zwischen einzelnen Typen von Verkehrsmaßnahmen. Grüne Smilies bedeuten, dass der Übergang zulässig ist, rote Smilies bedeuten, dass diese beiden Typen von Verkehrsmaßnahmen nicht unmittelbar aneinander grenzen dürfen.

|                |                          | Freilandgebiet |                 |                          |               | Ortsgebiet A    |               |                         | Ortsgebiet B    |               |                         |
|----------------|--------------------------|----------------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|---------------|-------------------------|-----------------|---------------|-------------------------|
|                |                          | Auto-<br>bahn  | Auto-<br>straße | Frei-<br>land-<br>straße | Wohn-<br>zone | Orts-<br>straße | Wohn-<br>zone | Fuß-<br>gänger-<br>zone | Orts-<br>straße | Wohn-<br>zone | Fuß-<br>gänger-<br>zone |
| Freilandgebiet | Auto-<br>bahn            | ☹️             | 😊               | 😊                        | ☹️            | 😊               | ☹️            | ☹️                      | 😊               | ☹️            | ☹️                      |
|                | Auto-<br>straße          |                | ☹️              | 😊                        | ☹️            | 😊               | ☹️            | ☹️                      | 😊               | ☹️            | ☹️                      |
|                | Frei-<br>land-<br>straße |                |                 |                          | 😊             | 😊               | 😊             | 😊                       | 😊               | 😊             | 😊                       |
|                | Wohn-<br>zone            |                |                 |                          | ☹️            | 😊               | 😊             | 😊                       | 😊               | 😊             | 😊                       |
| Ortsgebiet A   | Orts-<br>straße          |                |                 |                          |               |                 | 😊             | 😊                       | 😊               | 😊             | 😊                       |
|                | Wohn-<br>zone            |                |                 |                          |               |                 | ☹️            | 😊                       | 😊               | 😊             | 😊                       |
|                | Fuß-<br>gänger-<br>zone  |                |                 |                          |               |                 |               | ☹️                      | 😊               | 😊             | 😊                       |
| Ortsgebiet B   | Orts-<br>straße          |                |                 |                          |               |                 |               |                         |                 | 😊             | 😊                       |
|                | Wohn-<br>zone            |                |                 |                          |               |                 |               |                         |                 | ☹️            | 😊                       |
|                | Fuß-<br>gänger-<br>zone  |                |                 |                          |               |                 |               |                         |                 |               | ☹️                      |

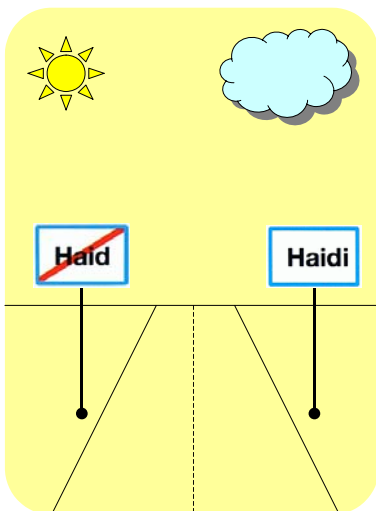
Abb 4: Zulässigkeit des unmittelbaren Übergangs zwischen Verkehrsmaßnahmen

Zur Verdeutlichung sind in weiterer Folge einige Beispiele dargestellt, wobei in diesem Fall die Anordnung der Verkehrszeichen links und/oder rechts der Fahrbahn nicht relevant ist.

Zulässiger Übergang von Autostraße auf Autobahn:

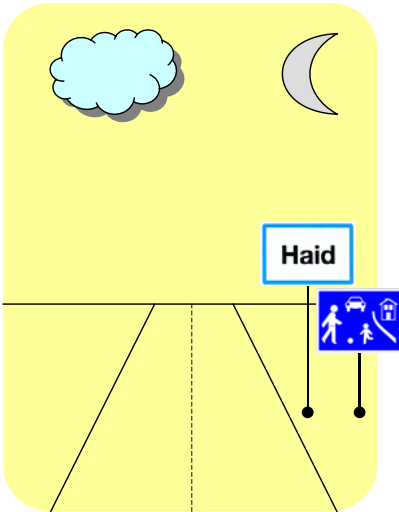


Zulässiger Übergang von Ortsstraße im Ortsgebiet A auf Ortsstraße im Ortsgebiet B:

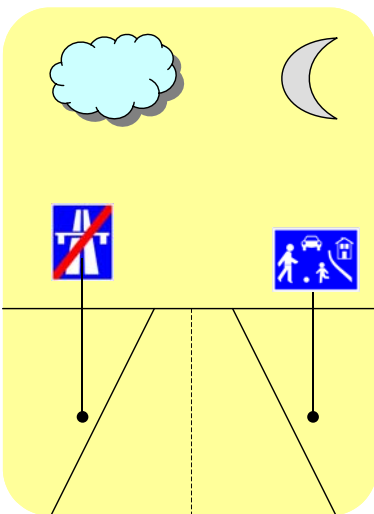




Zulässiger Übergang von Freilandstraße auf Wohnzone im Ortsgebiet:



NICHT zulässiger Übergang von Autobahn auf Wohnzone im Freilandgebiet:



### 3.3.4.2 Höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit

Die Behörde kann auf Autobahnen, Autostraßen, Freilandstraßen sowie auf Ortsstraßen für bestimmte Teile von Verkehrsachsen, für einzelne Fahrrichtungen bzw für einen Fahrstreifen durch Verordnung eine von der auf die Straßenkategorie bezogenen gesetzlichen höchst zulässigen Fahrgeschwindigkeit abweichende höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit verordnen.

Die Unterscheidung der Typen von Verkehrsmaßnahmen erfolgt dabei nach ihrem räumlichen Geltungsbereich:

- Soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung für alle Verkehrsachsen innerhalb eines Gebietes für beide Fahrtrichtungen gelten, so hat die Behörde eine Verkehrsmaßnahme des Typs „**Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Zone**“ zu verordnen.
- Soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung entlang eines Achsverlaufes für eine Fahrtrichtung gelten, so hat die Behörde eine Verkehrsmaßnahme des Typs „**Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Fahrtrichtung**“ zu verordnen.
- Soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung entlang eines Achsverlaufes für einen Fahrstreifen einer Fahrtrichtung gelten, so hat die Behörde eine Verkehrsmaßnahme des Typs „**Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Fahrstreifen**“ zu verordnen.

Verkehrsmaßnahmen des Typs „Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Zone“ dürfen sich nicht auf dieselben Teile von Verkehrsachsen beziehen, auf die sich Verkehrsmaßnahmen der Typen „Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Fahrtrichtung“ oder „Geschwindigkeitsbeschränkungen für einen Fahrstreifen“ beziehen. Genauso dürfen sich Verkehrsmaßnahmen des Typs „Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Fahrstreifen“ nicht auf dieselben Teile von Verkehrsachsen beziehen, auf die sich für dieselbe Fahrtrichtung Verkehrsmaßnahmen des Typs „Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Fahrtrichtung“ beziehen.

Im Ortsgebiet ist die Einschränkung der Verbindlichkeit derartiger Normen nicht zulässig. Im Freilandgebiet hingegen kann die Verbindlichkeit für Verkehrsmaßnahmen der Typen „Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Fahrtrichtung“ bzw. „Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Fahrstreifen“ folgenden **Einschränkungen** unterliegen:

- a) Es kann die Verbindlichkeit der Norm auf einen speziellen Adressatenkreis eingeschränkt werden, wobei die Einschränkung ausschließlich nach fahrzeugbezogenen Kriterien (Typ, Gewicht, etc) erfolgen darf.
- b) Es kann die Verbindlichkeit der Norm auf gewisse Zeiträume eingeschränkt werden, wobei die Einschränkung durch fixe Zeitangaben oder nach witterungs-, verkehrs- bzw umweltbedingten Kriterien erfolgen darf.

Die Zweckmäßigkeit einer derartigen Spezifizierung der zulässigen Einschränkungen der Verbindlichkeit wurde im Zuge der Diskussionen mehrmals in Frage gestellt. Die Argumentation für die letztendliche Aufnahme dieser Passage war, dass – obwohl damit der behördliche Handlungsspielraum theoretisch eingeschränkt ist – das Potenzial für in der gängigen Praxis anzutreffende verwirrende oder gar fragwürdige Einschränkungen der Verbindlichkeit auf ein Minimum reduziert werden kann.

Als Beispiel sein an dieser Stelle die derzeit zulässige Ausnahme einer ortsweiten Geschwindigkeitsbeschränkung für bestimmte Straßenklassen („gilt nur für Gemeindestraßen“ oder „ausgenommen Landesstraßen“) zu erwähnen, die für den Verkehrsteilnehmer nahezu überhaupt nicht nachvollzogen werden kann.

Die Festlegung, dass eine Einschränkung der Verbindlichkeit nur im Freilandgebiet zulässig ist, stellt ebenfalls eine Antwort auf Erfahrungen aus der bisherigen Praxis dar. So dienen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet in der Regel der Verkehrsberuhigung bzw der Verkehrssicherheit, was Ausnahmen zu derartigen Normen als nicht zweckmäßig erscheinen lässt. Genauso sollten Zonenbeschränkungen, die in der Regel ausschließlich der Verkehrsberuhigung dienen, auch im Freilandgebiet Möglichkeit der Einschränkung der Verbindlichkeit haben.

### 3.3.5 Straßenverkehrszeichen

#### 3.3.5.1 Vorschriftszeichen

##### 3.3.5.1.1 Geschwindigkeitsbeschränkung



*Dieses Zeichen zeigt an, dass das Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit, die als Stundenkilometeranzahl im Zeichen angegeben ist, für die betreffende Fahrtrichtung entlang der Verkehrsachse im Achsverlauf ab dem Standort des Zeichens verboten ist.*

##### 3.3.5.1.2 Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung



Dieses Zeichen zeigt an, dass ab dem Standort des Zeichens die gesetzlich festgelegte Höchstgeschwindigkeit gilt.

##### 3.3.5.1.3 Geschwindigkeitsbeschränkung – Zone



*Dieses Zeichen zeigt an, dass das Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit, die als Stundenkilometeranzahl im Zeichen angegeben ist, ab dem Standort des Zeichens unabhängig vom Achsverlauf in beide Fahrtrichtungen verboten ist.*

**3.3.5.1.4 Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung – Zone**



Dieses Zeichen zeigt an, dass ab dem Standort des Zeichens die gesetzlich festgelegte Höchstgeschwindigkeit gilt.

**3.3.5.2 Hinweiszeichen**

**3.3.5.2.1 Ortsgebiet**



Dieses Zeichen zeigt den Beginn eines Ortsgebietes an.

**3.3.5.2.2 Ende des Ortsgebietes**



Dieses Zeichen zeigt das Ende eines Ortsgebietes an.

**3.3.5.2.3 Autobahn**



Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Autobahn an.

**3.3.5.2.4 Ende der Autobahn**



Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Autobahn an.

## 3.3.5.2.5 Autostraße



Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Autostraße an.

## 3.3.5.2.6 Ende der Autostraße



Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Autostraße an.

## 3.3.5.2.7 Wohnzone



Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Wohnzone an.

## 3.3.5.2.8 Ende der Wohnzone



Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Wohnzone an.

## 3.3.5.2.9 Fußgängerzone



Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Fußgängerzone an.

### 3.3.5.2.10 Ende der Fußgängerzone



Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Fußgängerzone an.

### 3.3.5.3 Zusatztafeln

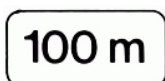
Details zu den Zusatztafeln, deren Gestaltung und bsp das Ersetzen von Texten durch Piktogramme ist nicht Gegenstand dieser Arbeit, wengleich es sich dabei um einen wesentlichen Aspekt handelt.

#### 3.3.5.3.1 Zusatztafel „gilt für einen Fahrstreifen“



Diese Zusatztafel zeigt an, dass das darüber befindliche Straßenverkehrszeichen nur für den unmittelbar unterhalb der Verkehrszeichen befindlichen Fahrstreifen gilt. Sind dem Straßenverkehrszeichen mehrere Zusatztafeln zugeordnet, so ist diese Zusatztafel als unterste anzubringen.

#### 3.3.5.3.2 Zusatztafel „in einer Entfernung von ...“



Diese Zusatztafel gibt die Entfernung bis zu der Straßenstelle an, auf die sich das betreffende Straßenverkehrszeichen bezieht. Bei Entfernungen bis zu 2 Kilometern hat die Angabe in Metern, darüber hinaus in Kilometern (mit maximal einer Nachkommastelle) zu erfolgen.

### 3.3.6 Kundmachung von Verkehrsmaßnahmen

#### 3.3.6.1 Straßenkategorisierung

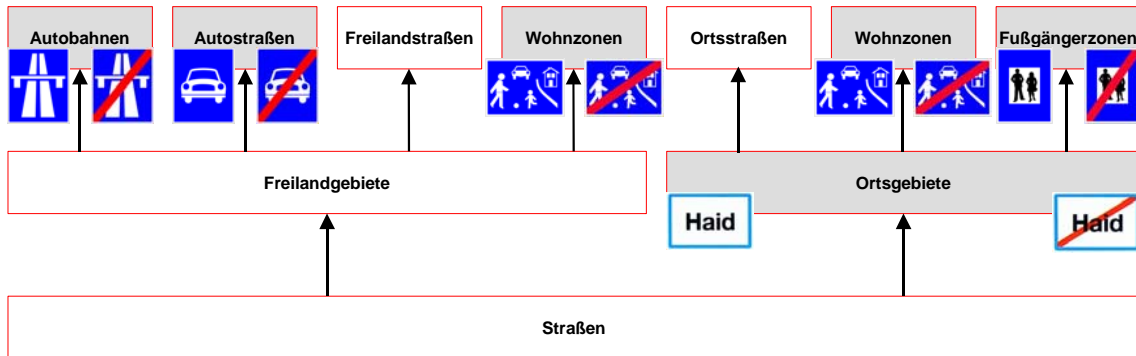


Abb 5: Kundmachung der Straßenkategorisierung durch Verkehrszeichen

##### 3.3.6.1.1 Autobahn

Die Verkehrsmaßnahme „Autobahn“ ist an den Zufahrtsmöglichkeiten durch die Verkehrszeichen „Autobahn“ und an den Abfahrtsmöglichkeiten durch die Verkehrszeichen „Ende der Autobahn“ kundzumachen. Dies gilt auch in jenen Fällen, wo die Grenze einer Autobahn mit der Grenze einer Autostraße zusammenfällt.

Sind zur Unterstützung des Verkehrsteilnehmers Wiederholungsverkehrszeichen erforderlich, so ist an diesen Stellen das Verkehrszeichen „Autobahn“ anzubringen. Erfordert es die Verkehrssicherheit, dass das Ende einer Autobahn dem Verkehrsteilnehmer im Voraus angekündigt wird, so ist an der entsprechenden Stelle das Verkehrszeichen „Ende der Autobahn“ mit der Zusatztafel „in einer Entfernung von ...“ anzubringen. Diese Ankündigung ersetzt das am tatsächlichen Ende der Autobahn anzubringende Verkehrszeichen nicht.

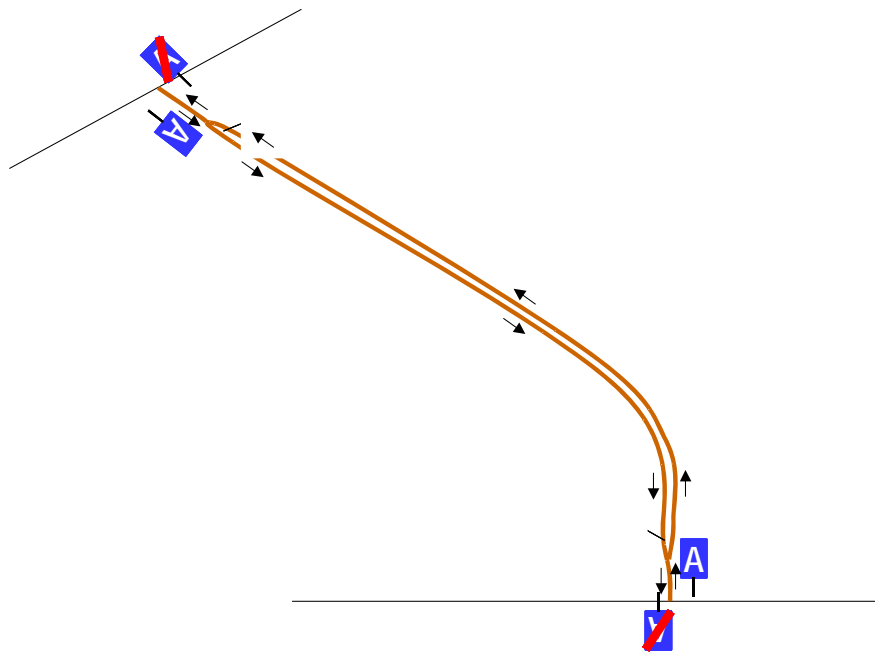


Abb 6: Kundmachung von Autobahnen und Autostraßen (Skizze)

### 3.3.6.1.2 Autostraße

Die Verkehrsmaßnahme „Autostraße" ist an den Zufahrtsmöglichkeiten durch die Verkehrszeichen „Autostraße" und an den Abfahrtsmöglichkeiten durch die Verkehrszeichen „Ende der Autostraße" kundzumachen. Dies gilt auch in jenen Fällen, wo die Grenze einer Autostraße mit der Grenze einer Autobahn zusammenfällt.

Sind zur Unterstützung des Verkehrsteilnehmers Wiederholungsverkehrszeichen erforderlich, so ist an diesen Stellen das Verkehrszeichen „Autostraße" anzubringen. Erfordert es die Verkehrssicherheit, dass das Ende einer Autostraße dem Verkehrsteilnehmer im Voraus angekündigt wird, so ist an der entsprechenden Stelle das Verkehrszeichen „Ende der Autostraße" mit der Zusatztafel „in einer Entfernung von ..." anzubringen. Diese Ankündigung ersetzt das am tatsächlichen Ende der Autostraße anzubringende Verkehrszeichen nicht.

### 3.3.6.1.3 Ortsgebiet

Die Verkehrsmaßnahme „Ortsgebiet" ist durch die Verkehrszeichen „Ortsgebiet" und die an der gleichen Stelle entgegen gerichteten Verkehrszeichen „Ende des Ortsgebietes" kundzumachen, beide mit der Angabe des betreffenden Ortsnamens. Ortsgebiete sind, ungeachtet der Tatsache, ob und in welche Fahrtrichtung Fahrzeugverkehr zulässig bzw möglich ist, rundum zu beschildern. Auch der unmittelbare Übergang zweier Ortsgebiete stellt keine Ausnahme zu dieser Regel dar.

Die Festlegung, dass das Verkehrszeichen „Ortsgebiet" **an der gleichen Stelle** wie das Verkehrszeichen „Ende des Ortsgebietes" anzubringen ist, bedeutet nicht, dass es auf ein und derselben Anbringungsrichtung zu montieren ist. Sie besagt le-



diglich, dass der Beginn und für den aus der entgegengesetzten Richtung kommenden Verkehr das Ende des Ortsgebietes an derselben Stelle der Verkehrsachse kundzumachen ist.

In der Praxis ist nämlich zu beobachten, dass beim direkten Übergang zweier Ortsgebiete vor allem dann, wenn die Gemeindegrenze in der Straßenmitte verläuft, sich die Kundmachung an der Gemeindegrenze orientiert, was auf diese Weise unterbunden werden soll.

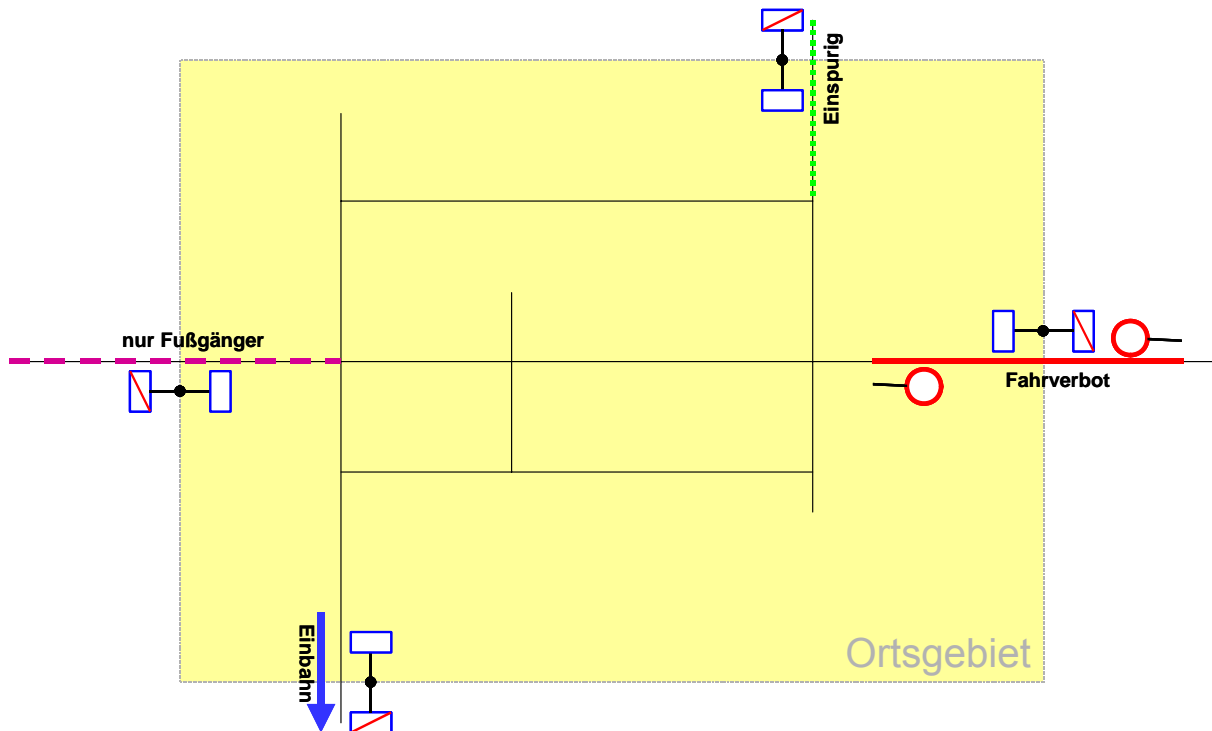


Abb 7: Beidseitige Rundum-Kundmachung von Ortsgebieten unabhängig von der Zulässigkeit des Fahrzeugverkehrs (Skizze)

#### 3.3.6.1.4 Wohnzone

Die Verkehrsmaßnahme „**Wohnzone**“ ist durch die Verkehrszeichen „Wohnzone“ und die an der gleichen Stelle entgegengerichteten Verkehrszeichen „Ende der Wohnzone“ kundzumachen. Wohnzonen sind, ungeachtet der Tatsache, ob und in welche Fahrtrichtung Fahrzeugverkehr zulässig bzw möglich ist, rundum zu beschildern. Das gilt auch in jenem Fall, wo die Grenze einer Wohnzone mit der Grenze eines Ortsgebietes oder einer Fußgängerzone zusammenfällt.

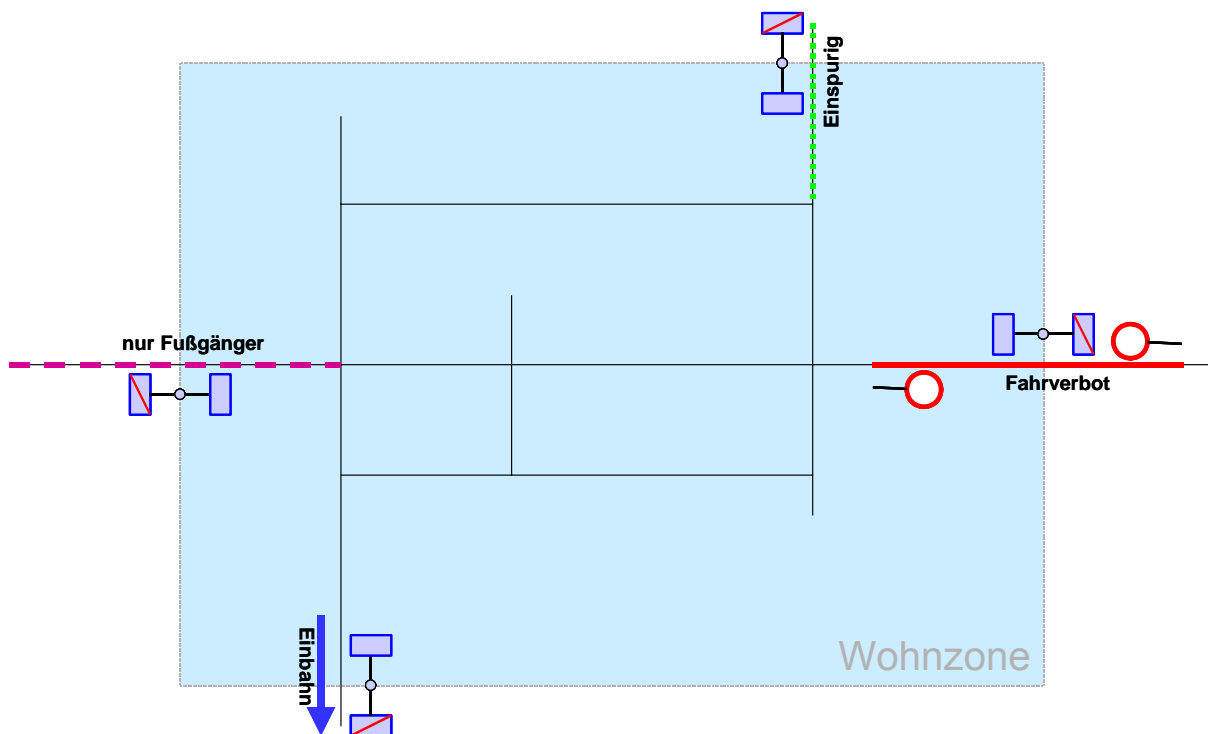


Abb 8: Beidseitige Rundum-Kundmachung von Wohnzonen und Fußgängerzonen unabhängig von der Zulässigkeit des Fahrzeugverkehrs (Skizze)

### 3.3.6.1.5 Fußgängerzone

Die Verkehrsmaßnahme „Fußgängerzone“ ist durch die Verkehrszeichen „Fußgängerzone“ und die an der gleichen Stelle entgegen gerichteten Verkehrszeichen „Ende der Fußgängerzone“ kundzumachen. Fußgängerzonen sind, ungeachtet der Tatsache, ob und in welche Fahrtrichtung Fahrzeugverkehr zulässig bzw möglich ist, rundum zu beschildern. Das gilt auch in jenem Fall, wo die Grenze einer Fußgängerzone mit der Grenze eines Ortsgebietes oder einer Wohnzone zusammenfällt.

Einschränkungen der Verbindlichkeit sind mittels Zusatztafeln gemeinsam mit jedem Verkehrszeichen „Fußgängerzone“ kundzumachen.

3.3.6.2 Höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit

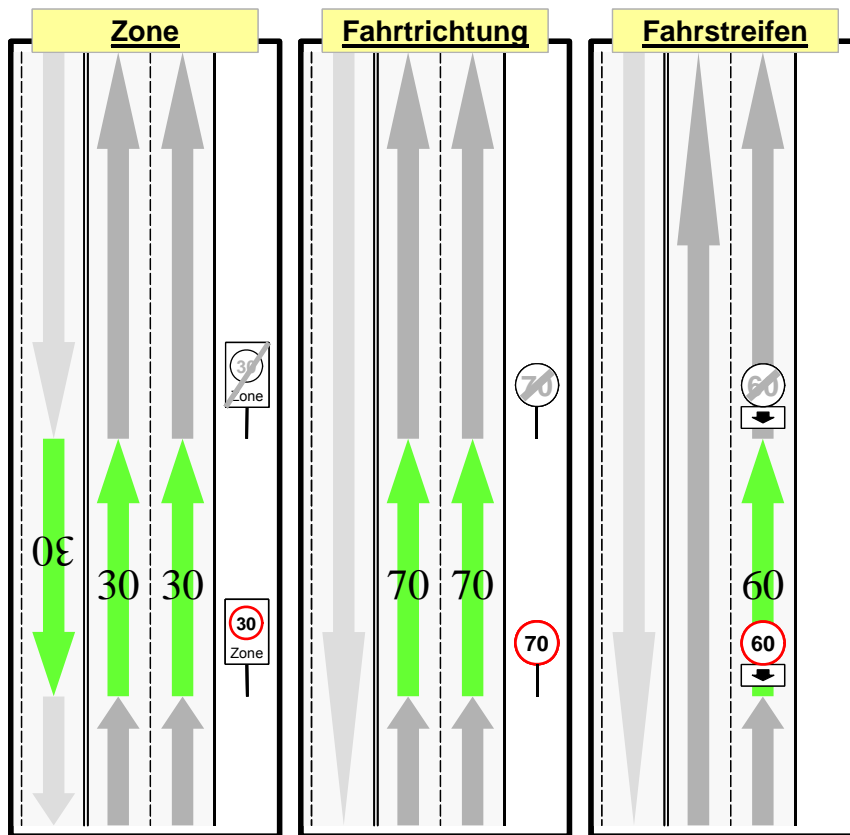


Abb 9: Beschilderung von Anfang und Ende (Skizze)

3.3.6.2.1 Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Zone

Die Kundmachung einer Verkehrsmaßnahme des Typs „Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Zone“ erfolgt an den für den Fahrzeugverkehr zulässigen Einfahrten durch das Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung - Zone“ sowie an den für den Fahrzeugverkehr zulässigen Ausfahrten durch das Verkehrszeichen „Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung - Zone“.

3.3.6.2.2 Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Fahrtrichtung

Die Kundmachung einer Verkehrsmaßnahme des Typs „Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Fahrtrichtung“ erfolgt an deren Beginn durch das Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ sowie an deren Ende durch das Verkehrszeichen „Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung“.

**3.3.6.2.3 Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Fahrstreifen**

Die Kundmachung einer Verkehrsmaßnahme des Typs „Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Fahrstreifen“ erfolgt an deren Beginn durch das Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ mit der Zusatztafel „gilt für einen Fahrstreifen“ sowie an deren Ende durch das Verkehrszeichen „Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung“ wiederum mit der Zusatztafel „gilt für einen Fahrstreifen“.

**3.3.6.3 Übergang zwischen Normen**

Das Verkehrszeichen „Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung“ bzw. „Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung - Zone“ hat zu entfallen, wenn an derselben Stelle die Kundmachung einer neuerlichen höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit erfolgt. Ausgenommen davon sind ein Übergang von einer Verkehrsmaßnahme der Typen „Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Zone“ oder „Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Fahrtrichtung“ auf eine Verkehrsmaßnahme des Typs „Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Fahrstreifen“. In diesen Fällen ist das Ende der ersteren Verkehrsmaßnahme in jedem Fall durch die entsprechenden Verkehrszeichen kundzumachen.

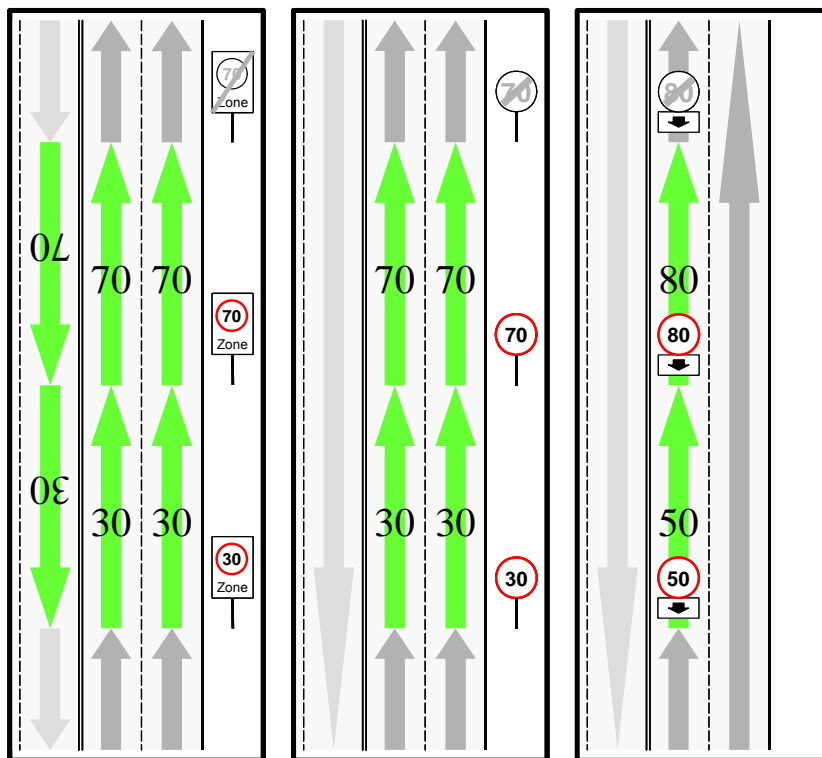


Abb 10: Übergang von Normen bei gleichem Typ:

|         |                                  |                                |
|---------|----------------------------------|--------------------------------|
| Links:  | Zone auf Zone:                   | nur Anfang-Schild erforderlich |
| Mitte:  | Fahrtrichtung auf Fahrtrichtung: | nur Anfang-Schild erforderlich |
| Rechts: | Fahrstreifen auf Fahrstreifen:   | nur Anfang-Schild erforderlich |

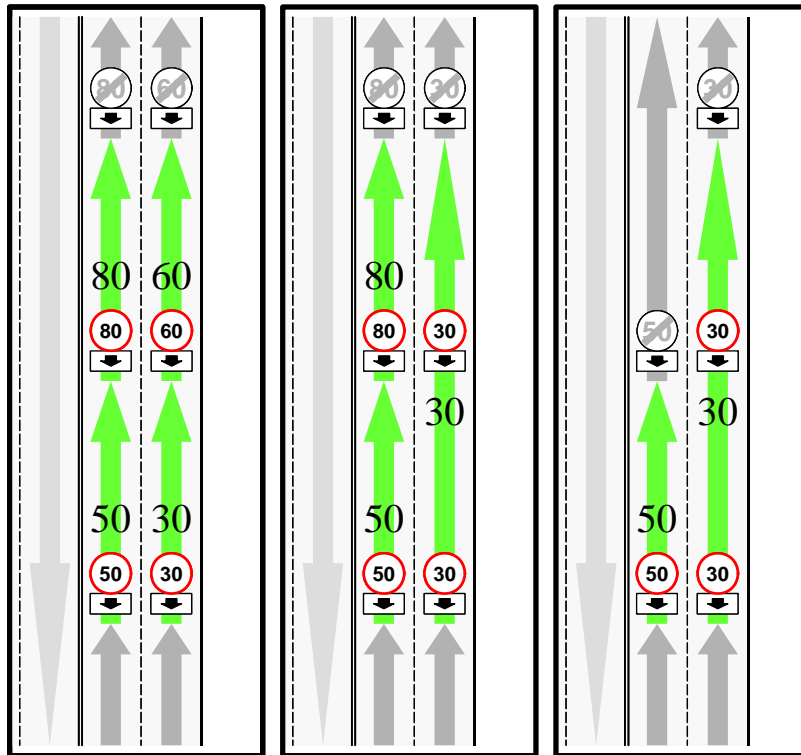


Abb 11: Übergang von Normen bei gleichem Typ (Fahrstreifen):

|         |                            |  |
|---------|----------------------------|--|
| Links:  | beide Limits ändern sich:  | nur Anfang-Schilder  |
| Mitte:  | nur ein Limit ändert sich: | zwei Anfang-Schilder, davon eines als Wiederholungsverkehrszeichen     |
| Rechts: | ein Limit wird beendet:    | ein Ende Schild und ein Anfang-Schild als Wiederholungsverkehrszeichen |

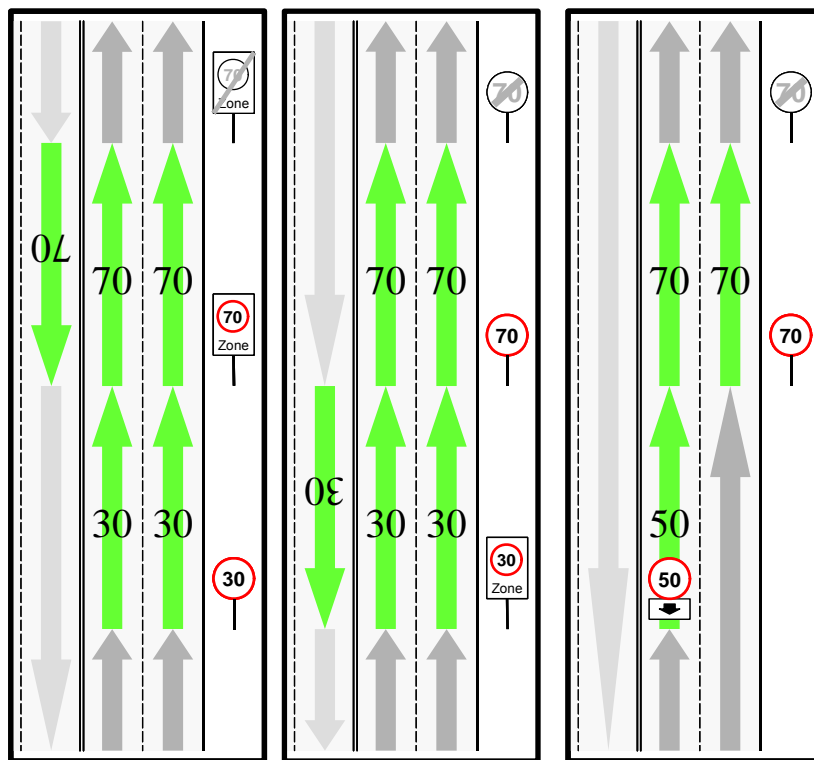


Abb 12: Übergang von Normen bei unterschiedlichem Typ:

- |         |                                |                   |
|---------|--------------------------------|-------------------|
| Links:  | Fahrtrichtung -> Zone:         | nur Anfang-Schild |
| Mitte:  | Zone -> Fahrtrichtung:         | nur Anfang-Schild |
| Rechts: | Fahrstreifen -> Fahrtrichtung: | nur Anfang-Schild |

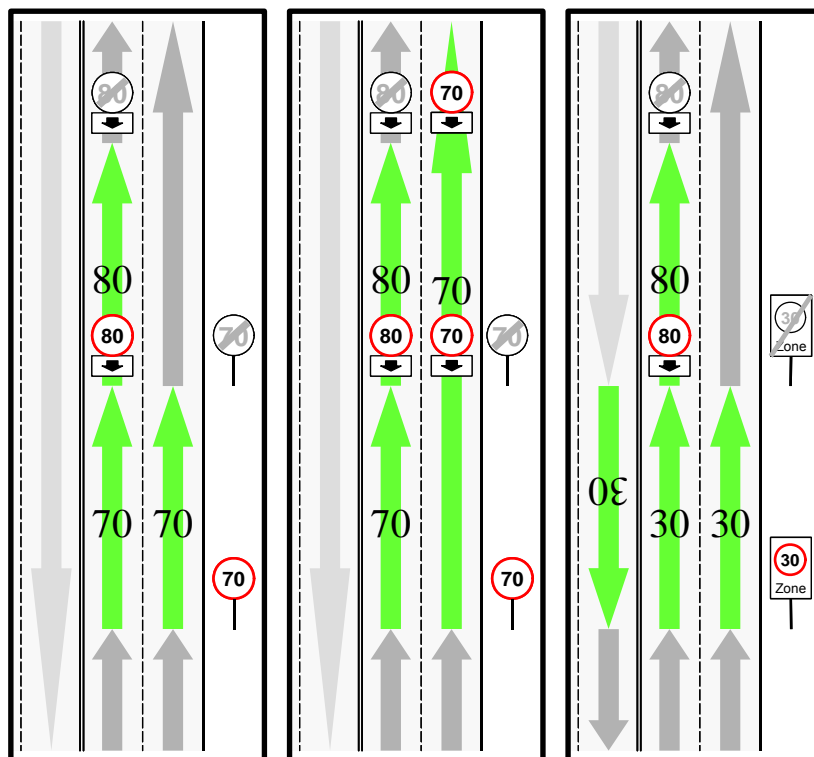


Abb 13: Übergang zweier Normen bei unterschiedlichem Typ:

- |         |                                |                                 |
|---------|--------------------------------|---------------------------------|
| Links:  | Fahrtrichtung -> Fahrstreifen: | Ende-Schild und Anfang-Schild   |
| Mitte:  | Fahrtrichtung -> Fahrstreifen: | Ende-Schild und Anfang-Schilder |
| Rechts: | Zone -> Fahrstreifen:          | Ende-Schild und Anfang-Schild   |

Das Verkehrszeichen „Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung“ bzw. „Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung - Zone“ hat zu entfallen, wenn an derselben Stelle die Kundmachung einer Änderung der Straßenkategorie erfolgt. Sollte an einer derartigen Stelle jedoch ein Beibehalten der höchst zulässigen Fahrgeschwindigkeit gewünscht sein, so ist die entsprechende Verordnung durch erneutes Anbringen der Verkehrszeichen kundzumachen.

**Einschränkungen** der Verbindlichkeit sind – sofern das Zutreffen der festgelegten Kriterien durch den Verkehrsteilnehmer beurteilt werden kann – in Kombination mit der Kundmachung des Beginns der Verkehrsmaßnahme durch entsprechende Zusatztafeln kundzumachen. Kann der Verkehrsteilnehmer das Zutreffen einzelner Kriterien nicht beurteilen, so hat die Kundmachung durch Wechselverkehrszeichen zu erfolgen.

Auf diese Weise ist für bestimmte zeitbezogene Kriterien (Lärmemissionen, Verkehrsaufkommen, etc) der Einsatz von Wechselverkehrszeichen festgeschrieben.

Sofern innerhalb des Achsverlaufes einer Verkehrsmaßnahme eine weitere Verkehrsmaßnahme mit abweichender Einschränkung der Verbindlichkeit beginnt, ohne dass erstere Verkehrsmaßnahme zu Ende ist, so ist an jener Stelle, an der zweite Verkehrsmaßnahme beginnt, für erstere

ein entsprechendes Wiederholungsverkehrszeichen anzubringen. Diese Regelung gilt sinngemäß auch für sämtliche Wiederholungs- und Ende-Schilder.

Die Beschilderung ist jedoch weiters unter der Berücksichtigung jenes Gesichtspunktes zu reduzieren, dass der Verkehrsteilnehmer bei mehreren Geschwindigkeitsbeschränkungen mit unterschiedlichen, auf seine aktuelle Situation zutreffenden Einschränkungen der Verbindlichkeit die jeweils niedrigste Geschwindigkeit als seine höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit anzuerkennen hat.

Diese Festlegungen regeln erstmals die Beschilderung von "überlagernden" Verkehrsmaßnahmen mit unterschiedlicher Einschränkung der Verbindlichkeit. In der Praxis erfolgt diese zur Zeit lediglich durch Anbringung jeweils eines Anfang- und eines Ende-Schildes, was letztendlich auf Grund hoher Unübersichtlichkeit zu geringer Akzeptanz und in weiterer Folge zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führt.

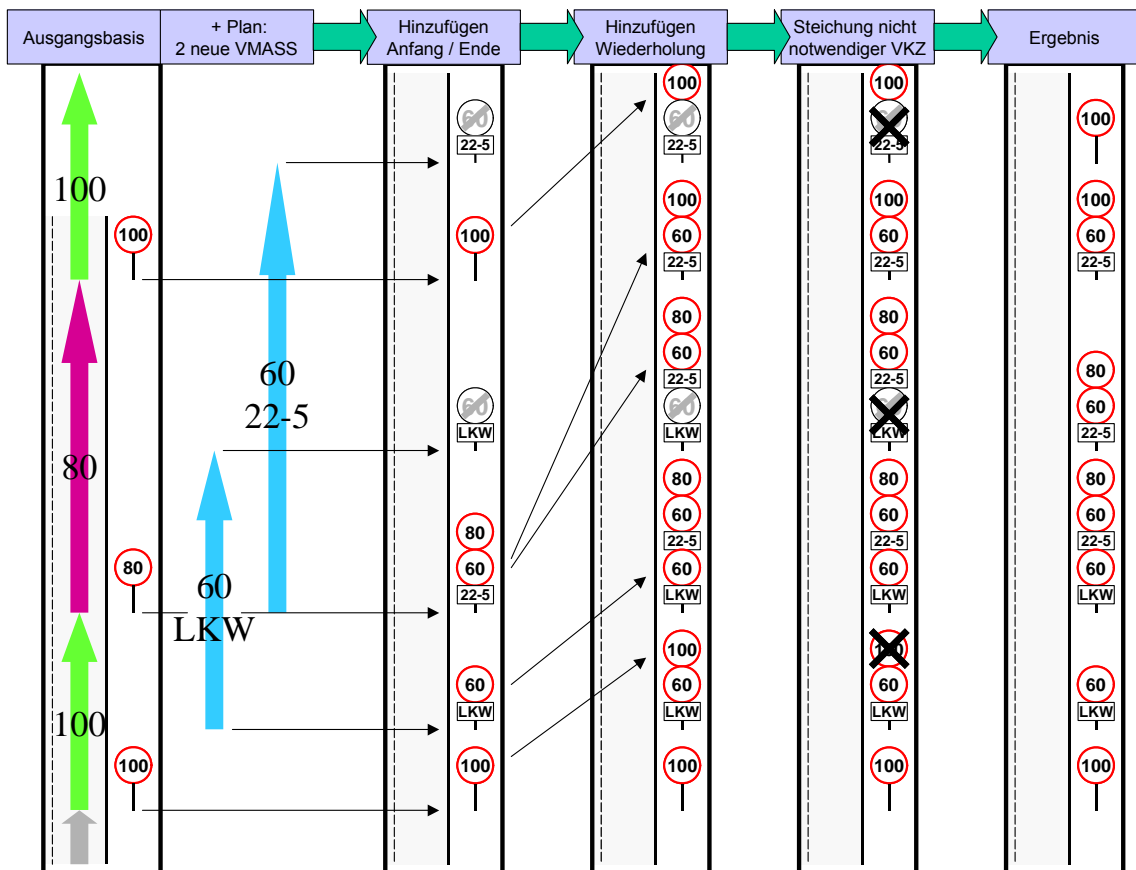


Abb 14: Beschilderung eines Tempolimits für LKW parallel zu anderen Tempolimits

Es ist bewusst, dass diese Regelung wie im angegebenen Beispiel dazu führt, dass die bestehende Regelung der maximal 2 Verkehrszeichen pro Anbringungsrichtung



tung nicht eingehalten werden kann. Diese bestehenden Regelungen wären in Zukunft jedoch ohnehin zu hinterfragen gewesen ...

### 3.3.6.4 Beispiel

Zusammenfassend werden die Grundzüge des neuen Kundmachungssystems anhand eines Beispiels nochmals dargestellt.

Nachstehende Skizze zeigt die „Zielvorstellung“ der Behörde in Bezug auf die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in einem Ortsgebiet dar. So soll es von der linken Seite kommend mit Beginn des Ortsgebietes einen in beide Fahrrichtungen geltenden Geschwindigkeitstrichter mit 70 km/h geben. Von der rechten Seite kommend ist ein einseitiger Geschwindigkeitstrichter vorgesehen, welcher vor dem Ortsgebiet beginnen und im Ortsgebiet enden soll. In die Gegenrichtung beginnt im Ortsgebiet bereits eine 70 km/h Beschränkung, die sich nach Ende des Ortsgebietes fortsetzen soll. Weiters ist im Ortsgebiet der "rechte, hellblaue Teil" mit einer Beschränkung von 30 km/h zu versehen.

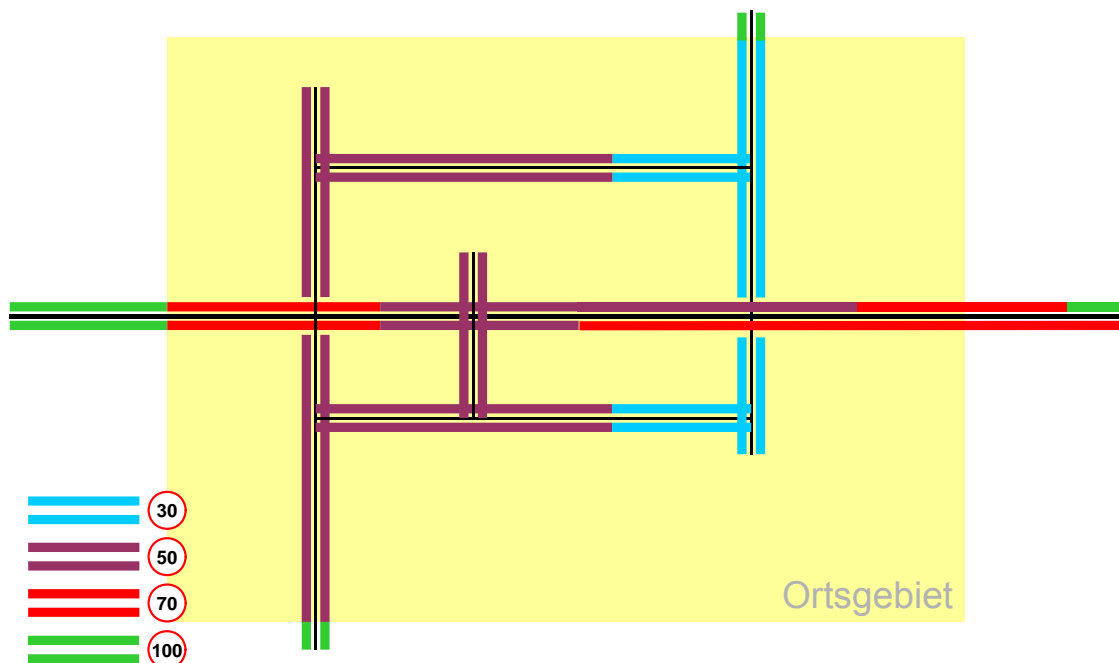


Abb 15: Zielvorstellung in Bezug auf die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

Aus dieser Zielvorstellung ergibt sich unter Berücksichtigung sämtlicher in der gegenständlichen Studie getroffenen Festlegungen nachstehend dargestellte Kundmachung durch Verkehrszeichen:

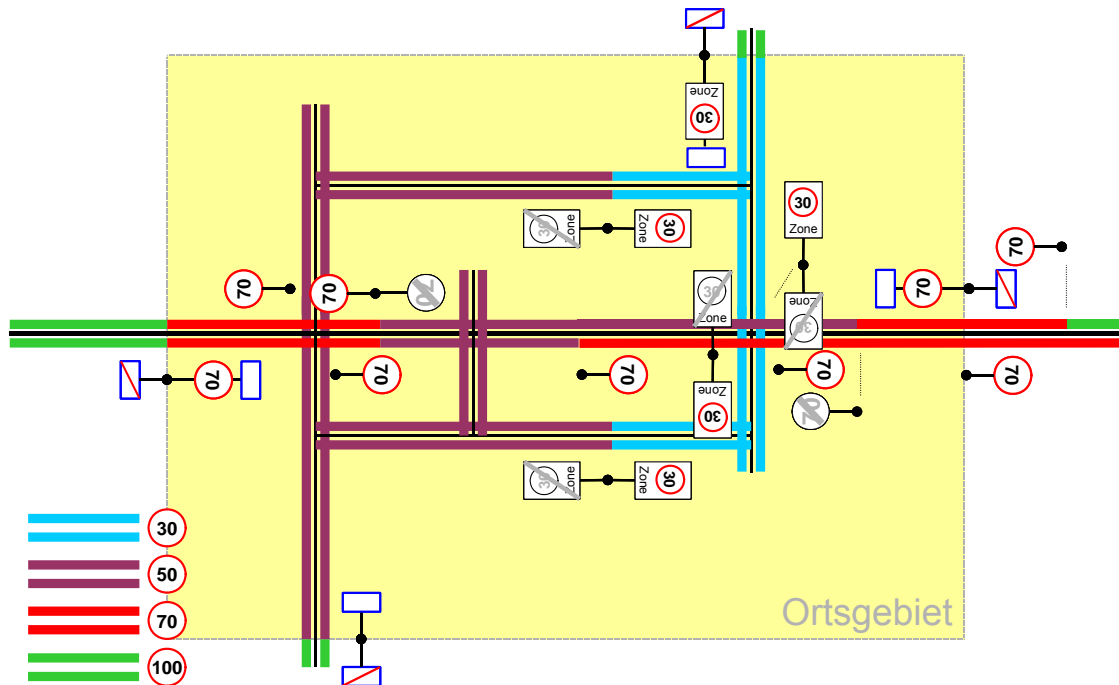


Abb 16: Beschilderung eines Ortschaftes mit Geschwindigkeitsbeschränkungen

Prinzipiell gleich vorzugehen ist bei Kreuzungen von Straßen mit Eisenbahnlinien: Da hier die im Zusammenhang mit der Eisenbahnkreuzung stehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen jedoch von der Eisenbahnbehörde verordnet werden, ist eine Abstimmung mit der Straßenpolizeibehörde erforderlich, welche im Rahmen des Ablaufs des Ordnungsverfahrens zu klären wäre.

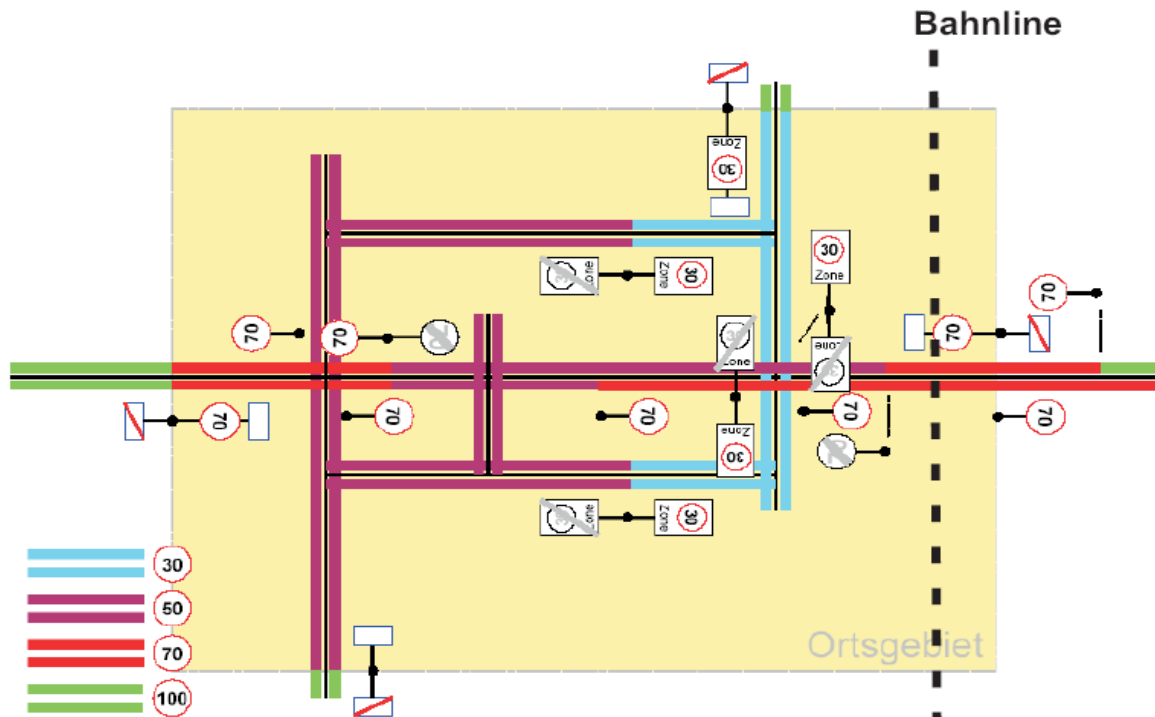


Abb 17: Beschilderung eines Ortsgebietes mit Geschwindigkeitsbeschränkungen in Zusammenhang mit kreuzender Bahnlinie

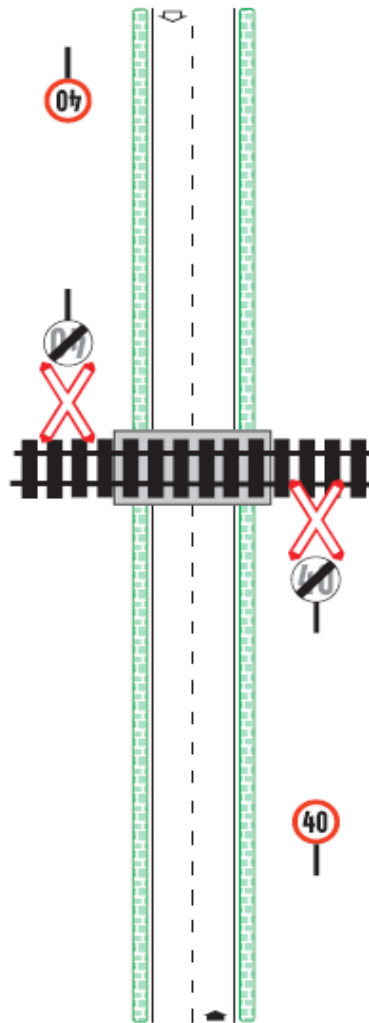


Abb 18: Regelbeschilderung bei Eisenbahnkreuzung mit Geschwindigkeitsbeschränkung

### 3.3.7 Verhalten von Verkehrsteilnehmern

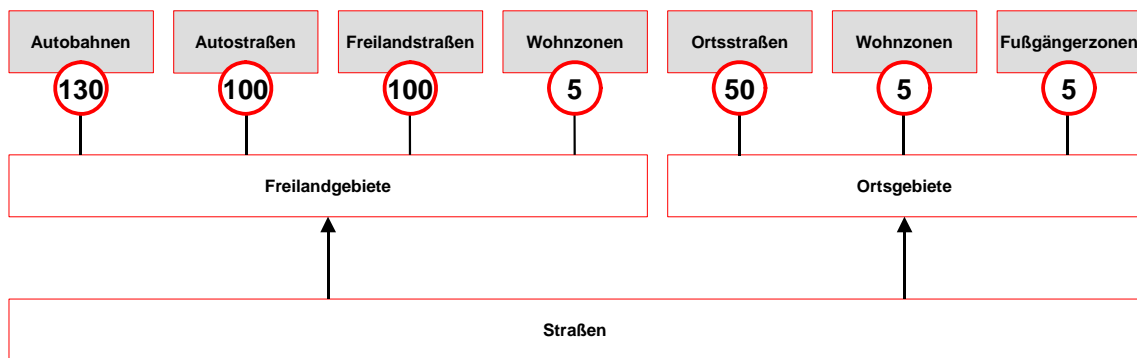
#### 3.3.7.1 Fahrgeschwindigkeit

*Der Lenker eines Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Verkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.*

Sofern die angepasste Geschwindigkeit darüber liegen sollte, gilt als höchst zulässige Fahrge-  
schwindigkeit:

- auf Autobahnen 130 km/h,
- auf Autostraßen 100 km/h,
- auf Freilandstraßen 100 km/h,
- auf Ortsstraßen 50 km/h,
- in Wohnzonen 5 km/h sowie
- in Fußgängerzonen 5 km/h.

Mit dem Ersetzen der derzeit in Wohnstraßen und Fußgängerzonen bestehenden  
Schrittgeschwindigkeit durch 5km/h würde man die mit dem Begriff "Schrittge-  
schwindigkeit" verbundenen Interpretationsprobleme beseitigen.



Diese höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit kann für Teile von Verkehrsachsen, Fahrtrichtungen bzw für einzelne Fahrstreifen durch Verordnung der Normen "Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Zone", "Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Fahrtrichtung" bzw "Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Fahrstreifen" hinauf- oder herabgesetzt werden. Trifft der Verkehrsteilnehmer auf eine Stelle, an der auf diese Weise mehrere höchst zulässige Fahrgeschwindigkeiten bsp mit unterschiedlichen Einschränkungen der Verbindlichkeit verordnet sind, so ist für ihn die niedrigste der auf seine aktuelle Situation zutreffenden höchst zulässigen Fahrgeschwindigkeiten verbindlich.

Letztere Festlegung ist bis dato nicht explizit getroffen, wenngleich sie seitens der Verkehrsteilnehmer offensichtlich "in vorauseilendem Gehorsam" ohnehin befolgt wird. Die Tatsache, dass durch die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung das gesetzlich festgelegte Tempolimit nicht zwingend reduziert werden muss, sondern auch erhöht werden kann, ließe nämlich den Schluss zu, dass im Falle unterschiedlicher, auf die Situation des jeweiligen Verkehrsteilnehmers zutreffender Einschränkungen der Verbindlichkeit auch die höchste der angegebenen Fahrgeschwindigkeiten als erlaubte Höchstgeschwindigkeit verbindlich ist.

## 4 Umsetzung der Projektergebnisse

### 4.1 E-Government

Österreich ist ein föderaler Staat, dadurch ergibt sich ein Spannungsfeld zwischen Bund, Ländern und Gemeinden. Auf Grund dieses Umstandes lassen sich neue Ideen zeitweise nur sehr schwer verwirklichen.

Ein weiter Grund der oft gegen Neuerungen spricht, ist die Akzeptanz des Neuen durch die Behördenvertreter und deren (Geschäfts)Partner. Auch wird der Nutzen von den Beteiligten oft nicht sofort erkannt. Aus diesen Gründen erscheint eine moderate, schrittweise Änderung des Sachthemas „Verordnung und E-Government“ zweckmäßig.

Zur Sicherstellung der Akzeptanz durch die Behörden aber auch um der Wirtschaft die Möglichkeit zu geben, für diese Prozesse entsprechende Software zu entwickeln, ist es erforderlich, dass alle Schnittstellen gemeinsam erarbeitet werden und anschließend offen gelegt werden. Vor allem im Bereich der Schnittstellen und Basisfunktionen ist eine einheitliche und gemeinsame Vorgangsweise entscheidend für die erfolgreiche Umsetzung. Eine hochgradig integrierte und automatisierte Verarbeitung wie sie teilweise in den einzelnen, in den nächsten Punkten vorgeschlagenen Umsetzungsphasen auftreten, bedingt aber die Vereinbarung entsprechender technischer Schnittstellen sowie zugehöriger organisatorischer Rahmenbedingungen.

Die Erstellung der Verordnung durch Zuhilfenahme von Softwaretools und die Erweiterung der strukturierten Information muss in einem positiven Verhältnis zum zusätzlichen Nutzen stehen – eine WIN-WIN-Situation erhöht in jedem Fall die Akzeptanz und die Motivation der Beteiligten zum Mitmachen.

Ein Drei-Phasen-Modell erscheint für die Umsetzung jener Variante, der die meisten Chancen einzuräumen sind...

#### 4.1.1 Phase I

Der technisch im Punkt 3.2.2.2 beschriebene VO-Generator erstellt neben Dateien im Word- und/oder PDF-Format als Ausgabe auch eine elektronisch signierbare XML- Datei nach der Bescheidstruktur gemäß Punkt 3.1.3.11 . Das Ergebnis ist somit eine strukturierte Verordnung im XML-Format. Signiert kann die Verordnung mit der Bürgerkarte oder mit einer Amtssignatur werden.

Die Textbausteine die in das (Web-)Formular eingefügt werden, enthalten ihrerseits bereits eine Struktur für den Verordnungsbereich. Nachdem eine Verordnung aus mehreren Normen – siehe dazu auch Punkt 3.2.2.5.2 – bestehen kann, ist, um diese auch automatisationsunterstützt weiter verarbeiten zu können, auf die Tabelle für Verkehrszeichen-Normen zu referenzieren.

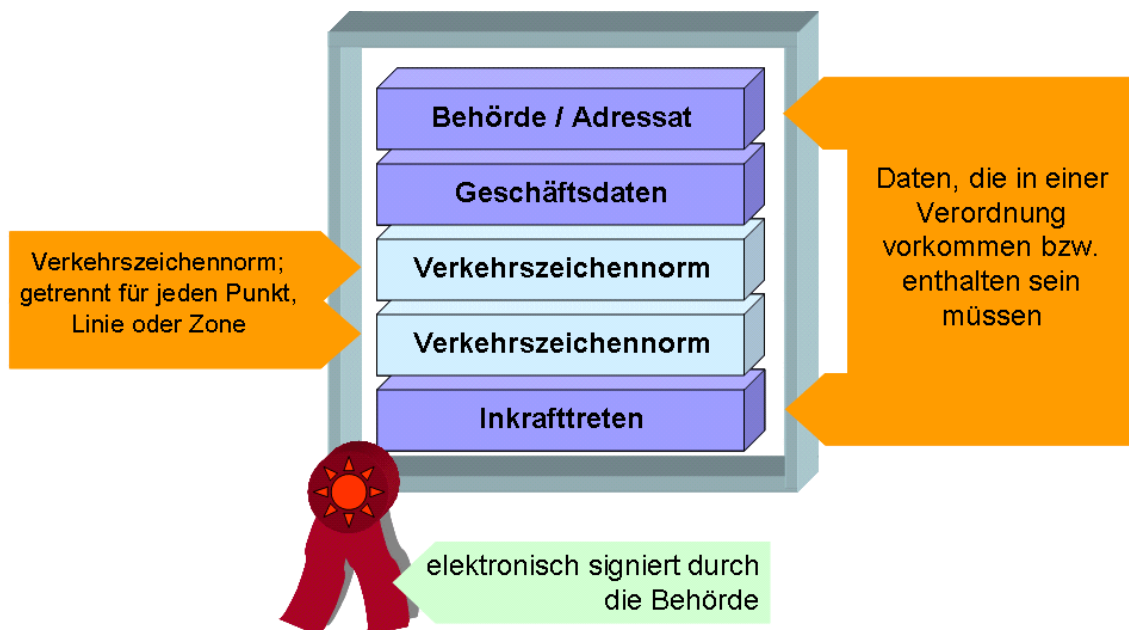


Abb 1: Einfache Verordnung

Die XML-Version wird in das im Punkt 3.2.2.3 beschriebene Verordnungsregister eingepflegt. Die Übermittlung der signierten Verordnung an eine andere Stelle/Behörde kann wie bisher per E-Mail aber auch über einen/den amtlichen Zustellserver – siehe Punkt 3.1.3.10 – erfolgen.

Die Zielgruppe sind alle Behörden in Österreich, die vorwiegenden Hauptnutzer werden jedoch kleine Behörden sein. Der Nutzen liegt in der universellen Einsetzbarkeit der elektronisch signierten strukturierten Verordnung im XML-Format. Die Identität des Absenders sowie auch die Authentizität des Verordnungstextes sind gegeben.

Diese Phase hat zwar keine Relevanz für verkehrstelematische Anwendungen, sie dient ausschließlich der Information – sie wird daher als Informationsphase bezeichnet. Diese kann sowohl zur schnelleren Bearbeitung von Verfahren als auch zur behördenübergreifenden Information genutzt werden.

#### 4.1.2 Phase II

Um von der Informationsphase auf die nächste höhere Stufe und somit auf eine für die Verkehrstelematik verwendbare Stufe zu gelangen, muss der Bezug der Verkehrszeichennorm zum tatsächlichen Ort des Verkehrszeichens hergestellt werden.

Jede Verkehrszeichennorm hat je nach Ausprägung (Punkt, Linie, Fläche) ein bis mehrere ( $n$ ) Punkte. Diese Punkte müssen auf einen/den Straßengraph referenziert werden – siehe Abb 2: Verordnung mit Ortsbezug.

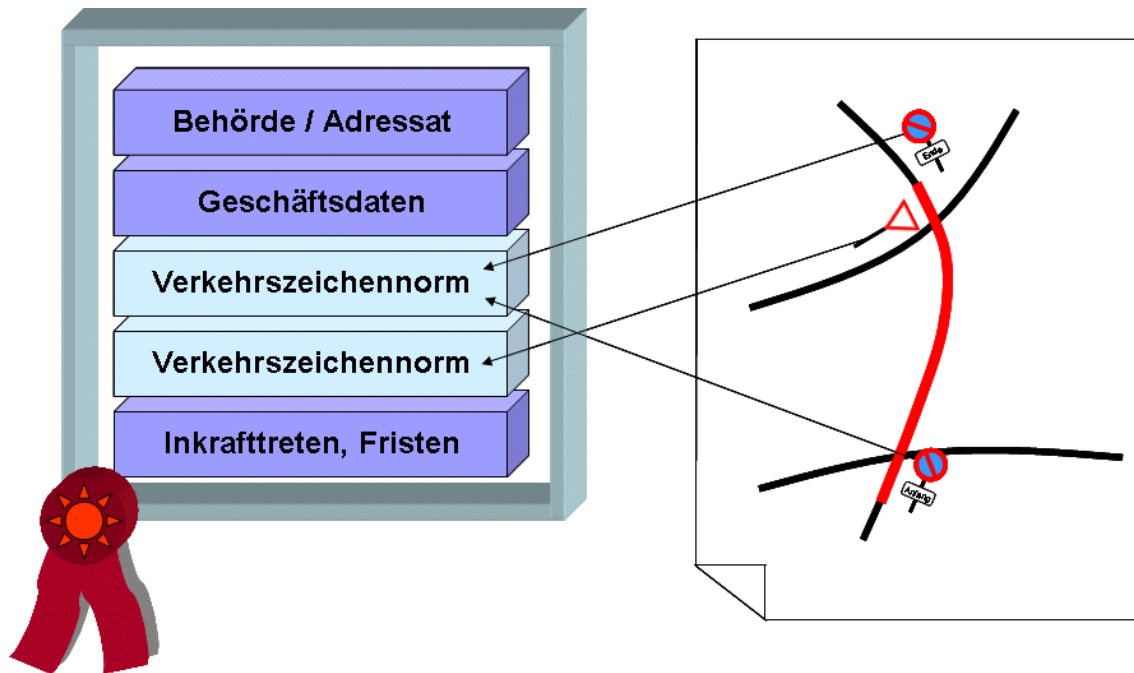


Abb 2: Verordnung mit Ortsbezug

Diese so strukturierte Verordnung kann nun (ein)gelesen und auf Grund des bekannten Schemas, aus dem sie aufgebaut ist, ausgewertet werde. Die Überführung der Daten zur Speicherung in eine Datenbank stellt dir Basis für weite Anwendungen dar. Dies können Applikationen bzw Anwendungenfälle von der einfachen Suche bis hin zur statistischen Auswertung sein – je nach Anforderung.

Auch hier ist wieder eine, den Bedürfnissen und dem Datenschutz angepasste Zugangsform umzusetzen.

#### 4.1.3 Phase III

Um die Informationen über die verordneten Verkehrszeichen zu komplettieren, ist auch die Verbindung zu einem Verkehrszeichenregister zu setzen.

Das Einfügen des amtlichen Teils der Attribute in den Verordnungstext kann bei deren Erstellung über Auswahllisten bewerkstelligt werden, die auch graphisch aufbereitet sein können.

Die individuellen Teile der Verkehrszeichenattribute werden, wie schon im Punkt 3.2.2.4 beschrieben, durch den Straßenerhalter im Zuge oder nach der Aufstellung des Verkehrszeichens in die Datenbank eingetragen. Das Schema des Datenflusses zeigt die Abb 3 – Verkehrszeichenregister.



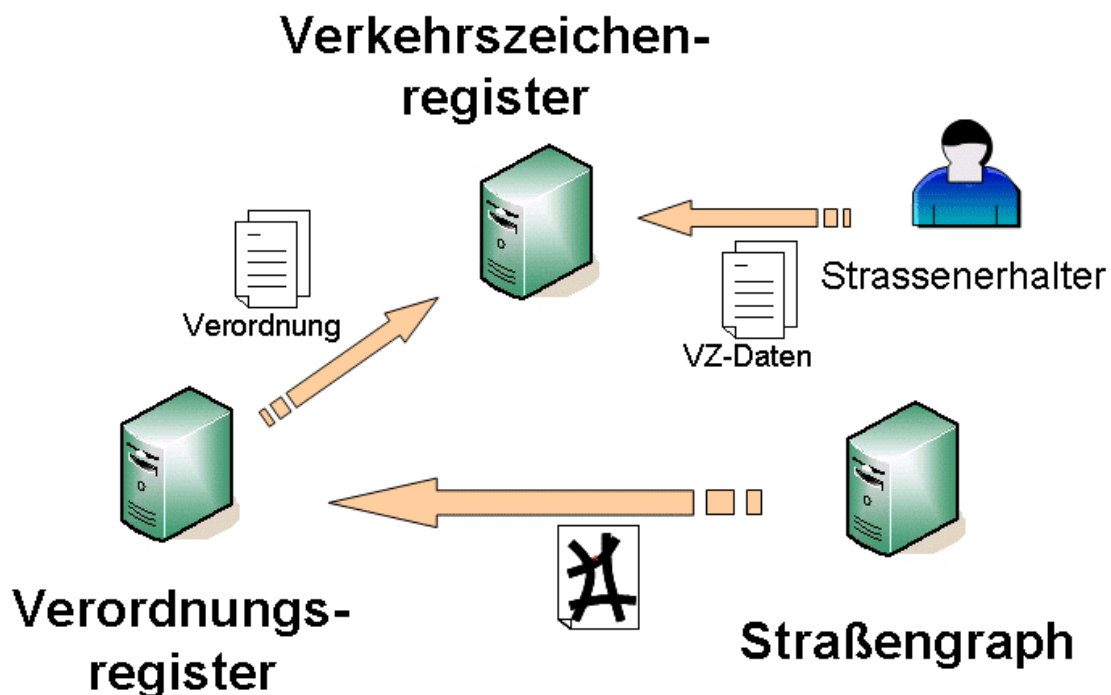


Abb 3 – Verkehrszeichenregister Informationsfluss

Diese Datenbank wird vor allem für die Straßenerhalter von großem Vorteil sein. Es können so Auswertungen über die in ihrem Betreuungsgebiet montierten Verkehrszeichen nach jedem in der Datenbank enthaltenen Attribute erstellt werden. Damit wird zB die Qualität des Zustandes des Verkehrszeichens auf einem hohen Niveau gehalten, denn es wird rechtzeitig das Verkehrszeichen überprüft und im Bedarfsfall erneuert. Auch im Falle einer Änderung der Gesetzeslage ist eine gezielte Maßnahmen leichter zu setzen, da alle Einzelheiten bekannt sind – von der Type des Verkehrszeichens bis hin zu dessen Aufstellungsort.

## 4.2 Recht

### 4.2.1 Rechtliche Überlegungen zum E-Government

Durch die Etablierung eines E-Government Systems im Rahmen des straßenpolizeilichen Verordnungssystems bedeutet einen Paradigmenwechsel der Verordnungserlassung der StVO. Diese Entwicklung steht im grundlegenden Zusammenhang mit der technischen Entwicklung der drei geschilderten Register: einem Straßenregister, einem Verordnungsregister und einem Verkehrszeichenregister.

Es wird dabei von einem gesetzlichen Gesamtkonzept ausgegangen und nicht von einem Gemeindekonzept. Die Integration derartiger Verordnungsregister auf Gemeindeebene kann nur intern bzw freiwillig ohne gesetzliche Grundlage erfolgen. Ergebnis wären uneinheitliche Stan-

dards und keine rechtlich bindenden Vorgaben, die auch die rechtsstaatlichen Rahmenbedingungen verbessern würden. Insoweit wird – aus Perspektive der Rechtssicherheit – ein bundesweites Gesamtkonzept auf gesetzlicher Ebene befürwortet. Da mit dieser Form des E-Governments Kosten verbunden sein werden, ist im Rahmen des Konsultationsmechanismus die Finanzierung zu sichern und gleichzeitig die Zustimmung der Ländern notwendig.

Für die Umsetzung eines E-Government Gesamtkonzeptes ist eine gesetzliche Grundlage notwendig, um die Anwendung der unterschiedlichen Register verpflichtend vorzusehen. Das Straßenregister stellt eine technische Voraussetzung für das Verordnungsregister dar. Soll dieses im Bereich des Straßenbaus bzw der Straßenerhalter eingesetzt werden oder eine verpflichtende Erstellung durch das Zusammenwirken unterschiedlicher staatlicher Organe erfolgen, ist eine gesetzliche Grundlage erforderlich. Ist dieses bloß als Vorbereitung für das Verordnungsregister gedacht und wird dieses nicht-hoheitlich erstellt, kann das Straßenregister auch ohne gesetzliche Grundlage aufgebaut werden.

Das Verordnungsregister soll in ein Kundmachungskonzept eingebaut werden. Insoweit ist die Ergänzung von § 44 StVO erforderlich. Die Kundmachung der straßenpolizeilichen Verordnungen soll nicht nur durch Straßenverkehrszeichen erfolgen, sondern auch durch Kundmachung im Verordnungsregister. Um diese textuelle Kundmachung zu gewährleisten, die auf dem Straßenregister aufbaut, ist die technische Umsetzung in elektronischen Formaten – wie etwa in Form des XML-Formats – erforderlich. Die Festlegung technischer Standards kann durch Verordnung erfolgen, eine entsprechende rechtliche Grundlage wäre aber notwendig, um die Ziele und Rahmenbedingung für die technische Ausgestaltung festzulegen (Art 18 B-VG).

Die Etablierung eines darüber hinausgehenden Straßenverkehrszeichenregister, ist nur im Falle eines verpflichteten Einsatzes bei der Anbringung durch den Straßenerhalter (§§ 31 f, 48, 98 StVO) gesetzlich zu konkretisieren. Die Einsicht der Betroffenen in das Register bzw das Ausmaß der Einsicht könnten auch durch gesetzliche Bestimmungen festgelegt werden. Durch die Öffnung der bisher internen Vorgänge der Verwaltung würde einerseits die Rechtssicherheit erhöht werden und andererseits eine Qualitätskontrolle für die Verordnungsverfahren der Verwaltung geschaffen werden.

Bei einer gesetzlichen Grundlegung der Register könnten überdies für das Verordnungsverfahren in Zusammenhang mit straßenpolizeilichen Verordnungen bestimmte Standards gesetzlich festgelegt werden. Neben der erweiterten Kundmachung kann auch das Verfahren zur Überprüfung der Notwendigkeit von straßenpolizeilichen Regelungen konkretisiert werden (Gesetzlich vorgesehenes Ermittlungsverfahren). Die Festlegung verpflichtender „formelle Delegation“ von bestehender konfligierender Verordnung erscheint aber als zu weit gehende Überlegung.

Die technischen Anforderungen an den Kundmachungstext sollten – wie erwähnt – durch Verordnung konkretisiert festgelegt werden. Diesbezüglich ist darauf zu achten, dass auf Grund des verwendeten XML-Formates die verbale Grundlage in CAD-Programme einlesbar ist. Dadurch kann die bestehende Praxis überwunden werden, Straßengraphiken in Verordnungstext normative einzubinden. Durch die Kompatibilität von Text und Graphik, ist erstmals eine verba-

le Kundmachung der straßenpolizeilichen Verordnung möglich. Es würde dadurch ein wesentlicher Beitrag zur rechtstaatlichen Konzeption des Straßenpolizeirechts geleistet werden.

Für eine Umsetzung eines derartigen E-Government Konzeptes auf gesetzlicher Ebene sind entsprechende Übergangsfristen von bis zu 10 Jahren erforderlich, um die organisatorischen, administrativen und technischen Voraussetzungen zu schaffen. Als besondere Problematik ist der Altbestand an Verordnung und Straßenverkehrszeichen zu berücksichtigen.

#### 4.2.2 Anpassung der StVO durch legislative Maßnahmen

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen lässt sich auf gesetzlicher Ebene (StVO) umsetzen und betrifft zahlreiche Bestimmungen der bestehenden Straßenverkehrsordnung. Die umfassende systemkonforme Ausgestaltung des Ordnungs- und Kundmachungsbereichs im Bereich Geschwindigkeitsbeschränkungen hat wesentlichen Einfluss auf die bisherigen rechtlichen Bestimmungen. Dabei müssen aber nicht alle Maßnahmen durch Gesetzesänderung erfolgen.

Interne Maßnahmen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene zur Vereinheitlichung der Form und des Inhaltes von Verordnungen könnten wesentlich zu Rechtssicherheit beitragen. Vor allem im Bereich der Anbringenvorschriften wären allgemeine technische Richtlinien für die Straßenerhalter besser, als eine exakte gesetzliche Ausformulierung.<sup>196</sup>

Aus den bisherigen Ergebnissen der Studie lässt sich folgender legislativer Handlungsbedarf zusammenfassend festhalten:

- **Begriffsbestimmungen**

Die bisherigen Begriffe der StVO sollten vereinheitlicht werden bzw weitere Begriffe einer Definition dem § 2 StVO zugeführt werden. Primär sind Neudefinition von Straße und Straßenverlauf anzuregen. Überdies wäre eine begriffliche Fassung von Autobahn, Autostraße, Vorrangstraße und Fußgängerzone wünschenswert.

- **Anpassung des § 20 StVO an das vorgeschlagene Konzept der Geschwindigkeiten**

Das neue Konzept hinsichtlich der Beschilderung von Geschwindigkeiten hat Auswirkung auf die Formulierung des § 20 Abs 2 StVO. Die Subsidiarität der gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen wäre insoweit aufgehoben, als eine Verordnung über die Grenzen von Ortsgebiet, Freilandstraße, Autobahnen, Fußgängerzone und Wohnstraße nicht zulässig wäre. Überdies würden verordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen *ex lege* mit Ende eines Bereiches (Ortsgebiet, Freilandstraße, Autobahn, Fußgängerzone und Wohnstraße) enden und die gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung gelten. Ein Verstoß gegen diese Regelung würde die zu Grunde liegenden Verordnungen mit Rechtswidrigkeit belasten.

---

<sup>196</sup> Vgl § 48 StVO.

Die Behörde kann weiterhin per Verordnung gem § 20 Abs 2a StVO die Geschwindigkeit für ein gesamtes Ortsgebiet festlegen. Die Regelung des § 20 Abs 2a StVO sollte aber aus Systemkonformität in § 43 StVO integriert werden und die Kriterien für die Gesamtverordnung in Bezug auf das Legalitätsprinzip konkretisiert werden bzw durch ein genaueres Verordnungsverfahren die Kriterien im Einzelfall festgelegt werden (Legitimation durch Verfahren).

- **Regelung der Wechselverkehrszeichen (§ 38a StVO)**

Eine Regelung von Wechselverkehrszeichen kann im Rahmen der Verordnungsermächtigung gem § 43 StVO oder aber auch im Rahmen der Regelung von Lichtzeichen in Anlehnung an § 38 StVO vorgenommen werden. Dabei sollte überlegt werden, ob nicht standardisierte Werte von Wechselverkehrszeichen gesetzlich geregelt werden sollten (40, 60, 80, 100, 130) und eine Anzeige, in welche Richtung die bevorstehende Änderung der Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen wird, festgeschrieben werden sollte. Bei einer detaillierten Ausgestaltung der Wechselverkehrszeichen wäre auch die entsprechende Verordnungsgrundlage für diese geschaffen.

- **Schaffung weiterer Verordnungsermächtigungen und Integration bestehender in § 43 StVO**

§ 43 sollte die einzige Bestimmung für Verordnungsermächtigungen in der StVO in Bezug auf durch Straßenverkehrszeichen kundzumachende Verordnungen darstellen und alle diesbezüglichen Fälle zusammenfassen. Insofern wären etwa für die Ortsgebiete und die Wechselverkehrszeichen neue Verordnungsermächtigungen im Rahmen des § 43 StVO zu schaffen. Überdies wären andernorts bestehende Verordnungsermächtigungen, wie zB im Zusammenhang mit Wohnstraßen und Fußgängerzonen oder gem § 20 Abs 2a StVO in § 43 StVO zu integrieren.

§ 43 müsste auch im Bezug auf die fahstreifenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen eine entsprechende Grundlage zur Verfügung stellen.

Überlegenswert ist auch, ob im Rahmen von § 43 bzw eines allfälligen § 43a StVO weitergehende Regelungen des Verordnungsverfahrens getroffen werden sollten. Die bestehende Uneinheitlichkeit und Unsicherheit hinsichtlich des Verordnungsverfahrens könnte durch eine ausführlichere gesetzliche Ausgestaltung verringert werden. Diesbezüglich ist auch auf die getroffenen Überlegungen zum E-Government hinzuweisen, das per eigener gesetzlicher Bestimmung in das Verordnungsverfahren integriert werden könnte.

- **Neukonzeption von § 44 StVO**

Zuallererst ist die Frage nach einer schriftlichen Kundmachung neben der Kundmachung durch Straßenverkehrszeichen dringend erforderlich. Auf Grund der bestehenden Probleme zeigt sich der dringend notwendige Bedarf der Kundmachung durch verbalisierte Texte; diese könnten sodann je nach Behörde an unterschiedlichen Stellen erfolgen. Im Optimalfall wird

durch eine E-Government-Lösung eine einheitliche Kundmachungsplattform zu Verfügung gestellt. All diese Vorschläge bedürften einer gesetzlichen Grundlage in § 44 StVO. Die konkrete technische Ausgestaltung der Kundmachung im Rahmen eines E-Government-Konzeptes könnte durch Verordnung erfolgen. Dadurch würden sich auch bestimmte Kundmachungsvarianten, etwa durch Amtstafel, erübrigen.

Einer Neuregelung bedürfte auch § 44 Abs 4 StVO: Die Verknüpfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung mit der Ortstafel hätte zur Folge, dass diese Geschwindigkeit – wie bisher in § 20 Abs 2a StVO – für den ganzen Ort Gültigkeit besitzt, wenn eine Kundmachung mit einem Zonenschild erfolgt. Wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung mit einem Straßenverkehrszeichen gem § 52 lit a Z 10a StVO kundgemacht, gilt diese nur für die Straße, aus der dieses Straßenverkehrszeichen kundgemacht wurde.

Eine spezielle Kundmachungsregel hinsichtlich fahrstreifenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen sollte festlegen, dass jeweils eine Kundmachung für alle Fahrstreifen zu erfolgen hat, selbst wenn sich die Geschwindigkeitsbeschränkung nur auf einem Fahrstreifen verändert.

- **Anpassung der Anbringung von Straßenverkehrszeichen (§ 48 StVO)**

Die Anbringungsregeln der Straßenverkehrsordnung sollten auflockert werden und mehr einzelfallbezogene allgemeine Regeln mit breiteren Rahmen aufstellen. Es kann nicht Ziel sein, die Gültigkeit der Verordnung mit den Anbringungsregeln zu verbinden. Insoweit könnten detaillierte technische Richtlinien in Bezug auf die Anbringung erarbeitet werden. Diese sollten bei der Anbringung auf untergesetzlicher bzw interner Ebene Beachtung finden.

- **Anpassung der Vorschriftenzeichen – Straßenverkehrszeichen (§ 51 ff StVO)**

Gem den allgemeinen Bestimmungen über Vorschriftenzeichen (§ 51 Abs 1 StVO) besteht die Grundregel, das Ende einer Vorschrift durch ein Straßenverkehrszeichen mit der Zusatztafel „ENDE“ anzuzeigen. Konkretisierte Varianten finden sich in § 52 StVO in Bezug auf Straßenverkehrszeichen in Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbeschränkungen (Vgl § 52 lit a Z 10b StVO, § 52 lit a Z 11 StVO, § 52 lit a Z 11b StVO). Im angestrebten Falle einer Positivbeschilderung wären diese Bestimmungen neu zu fassen.

Die gem § 51 StVO vorgesehenen Wiederholungen von Straßenverkehrszeichen sind von der Verkehrssicherheit abhängig. In diesem Zusammenhang kann eine auf Zeit und Durchschnittsgeschwindigkeit abstellende Konkretisierung von Wiederholungen von Straßenverkehrszeichen erfolgen. Dies kann nicht nur in Form einer gesetzliche Regelung erfolgen, sondern auch im Zusammenhang mit technischen Richtlinien, die Standardwerte vorgeben würden.

Im Zusammenhang mit dem Hinweisenzeichen „Ortstafel“ (§ 53 Abs 1 Z 17a StVO) sind die materiellen Bestimmungen, die sich in dieser Regelung befinden, an die entsprechenden Bereiche zu verlagern – etwa die Ordnungsbedingung in § 43 StVO.

- **Adaptierung von Fußgängerzone und Wohnstraße §§ 76a ff StVO**

Die Neukonzeption der Geschwindigkeitsregelungen beziehen Fußgängerzonen und Wohnstraßen mit ein. Insoweit wären entsprechende Bestimmungen aufzunehmen, durch die Fußgängerzonen und Wohnstraßen nur in Ortsgebieten möglich sind und ebenfalls deren Beginn und Ende als gesetzliche Geschwindigkeitsbeschränkung den verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgeht. Insoweit wäre ein Verweis auf den neu zu fassenden § 20 StVO notwendig.

Die Verordnungsermächtigung und die Kundmachungsbezüge sind in die entsprechenden Bestimmungen (§§ 43 ff StVO) zu verlagern.

- **Rechte und Pflichten des Straßenerhalters § 98 StVO**

Bei der Neukonzeption des Verordnungsregimes durch E-Government Applikationen sind auch die Anbringungspflichten des Straßenerhalters zu integrieren.

- **Maßnahmen im Rahmen des E-Governments**

#### **Digitaler Straßengraph**

Die Einführung eines Digitalen Straßengraphen bedarf einer grundlegenden rechtlichen Regelung. Diese könnte in einem eigenen Gesetz erfolgen oder sowohl in straßenrechtliche als auch in straßenpolizeiliche Gesetze Aufnahme finden. Soweit an diesen Digitalen Straßengraphen verpflichtend angeknüpft werden soll – etwa im Rahmen der Verordnungserstellung in der StVO – bedarf es entsprechender rechtlicher Grundlagen in § 43 StVO.

#### **Digitales Verordnungsregister**

Der Aufbau eines Digitalen Verordnungsregisters bedarf der gesetzlichen Grundlage in der StVO. Da es sich dabei um eine Form der Kundmachung von Verordnungen handeln würde, wäre eine Regelung in § 44 StVO notwendig.

#### **Digitales Straßenverkehrszeichenregister**

Auch das Digitale Straßenverkehrszeichenregister sollte gesetzlich geregelt werden, um dessen Anwendung durch die betroffenen Behörden verbindlich zu gestalten. Dieses würde vor allem in Kooperation mit dem Straßenerhalter Anwendung finden. Da es sich nicht um ein Kundmachungs-, sondern ein Anbringungsregister handeln würde, wäre eine Regelung in § 48 StVO möglich.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass alle Register einer gesetzlichen Grundlage bedürfen und der Ausbau derartiger Register ein eigenständiges Gesetz als Grundlage vorteilhaft erscheinen lassen würde. Die Integration derartiger Register inklusive der damit verbundenen technischen Details in die StVO erscheint nicht opportun.

- **Sonstige generelle Maßnahmenanpassungen**

Unabhängig von den bisher geschilderten Maßnahmen würde eine derartige Neukonzeption der Straßenverkehrsordnung auf Grund bestehender Verweise und Bezugnahmen zahlreiche legislative Anpassungen sowohl in der StVO als auch im gesamten Verkehrsrecht mit sich bringen, die auf Grund ihrer Komplexität in diesem Rahmen nicht dargestellt werden können.<sup>197</sup>

---

<sup>197</sup> Man denke an die Strafbestimmungen der StVO, die Verweise aus dem Führerscheinrecht auf die StVO oder die straßenrechtlichen Verknüpfungen zwischen Straßengesetzen und Straßenverkehrsordnung.

## 5 Fazit und Ausblick

Das Projekt GONZALES ermöglicht auf Grund seiner umfassenden Einbindung der Disziplinen Recht, Verkehrstelematik, E-Government, Wahrnehmungspsychologie und Fahrausbildung eine detaillierte und vielschichtige sowie insbesondere kritische Analyse des Bereichs Geschwindigkeitsbeschränkungen mitsamt der einhergehenden Beschilderungspraxis. Die Einbeziehung der Anliegen der Verkehrstelematik sowie die Intention der Schaffung einer zweigliedrigen E-Government-Struktur (Behörde-Behörde und Behörde-Bürger) gewährleisten zudem die zukunftsgerichtete Ausrichtung der Studie sowie die Nachhaltigkeit ihrer Ergebnisse.

Die Vereinheitlichung und Sinnhaftigkeit der Beschilderungspraxis war das bedeutendste Anliegen der Studie. Beschilderung meint rechtlich dabei die Kundmachung von Verordnungen, die auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Einhaltung einer bestimmten Geschwindigkeit) abzielen. Sowohl Kundmachung als auch Verordnung sind Rechtsbegriffe, die es zu klären und kritisch zu hinterfragen galt. Die Verordnung ist Rechtsgrundlage für die Aufstellung von Verkehrszeichen; sie stammt von einer Verwaltungsbehörde und beschreibt detailliert den Inhalt dessen, was kundzumachen ist sowie die räumliche Ausdehnung des/der in ihr festgeschriebenen Verkehrsverbots-/beschränkung. Die „Umsetzung“, „Sichtbarmachung“, die die Kundmachung jenes Inhalts erfolgt durch die Aufstellung von Verkehrszeichen, die durch den Straßenerhalter durchgeführt wird. In der Praxis kommt es zu oftmals erheblichen Abweichungen der Kundmachung von der Verordnung. Es fragt sich dabei, welche Auswirkungen die Fehlerhaftigkeit des einen Aktes auf den jeweils anderen hat: so sind durchaus Fälle denkbar, in denen das, was durch die Verkehrszeichen ausgedrückt wird so stark von dem Inhalt der betreffenden vorliegenden Verordnung abweicht, dass die Kundmachung schlechthin nicht mehr als Kundmachung jenes Verordnungsinhalts angesehen werden kann. Während die Extrempunkte relativ leicht zu bestimmen sind, ist die Determinierung der Grenze zu jenen Extremfällen mit zT erheblichen Problemen verbunden. Um indes die konkreten rechtlichen Schlussfolgerungen ziehen zu können, bedarf es einer genauen Analyse der jeweiligen Voraussetzungen und Rechtsfolgen. Die dabei analysierten Wechselbeziehungen waren zudem Grundvoraussetzung für das wichtigste Ergebnis der Studie: die Schaffung eines neuen Kundmachungssystems. Denn die bedeutendsten Mankos sind in jenem Bereich zu konstatieren – folglich ist die Verordnungsgrundlage in den meisten Fällen klar ausgestaltet, scheitert es aber an sinnhafter Umsetzung in der Beschilderungspraxis. Um diesbezüglich Klarheit zu schaffen, sollten die grundlegenden Kundmachungsvorgänge und Regeln untersucht und revidiert werden (s noch u). Auf Grund der Definition der telematischen Determinanten eines solchen Systems war die Eindeutigkeit der Kundmachung ins Zentrum der Ausarbeitungen gerückt. Die Eindeutigkeit, bzw umfassender, die Verständlichkeit der Verhaltensanforderungen war zudem Anliegen der Verkehrspsychologie; letzthin zielt auch die Fahrausbildung in jene Richtung, da ihre Funktion (Vermittlung der geltenden Verkehrsregeln) nicht sinnvoll erfüllt werden kann, wenn die geltenden Regelungen uneinheitlich und damit unverständlich sind.

Die Umsetzung der Ergebnisse erfolgte unter Bedachtnahme auf Anliegen des E-Governments: Diese Form des Verwaltungshandelns wird mit zunehmender Digitalisierung der Kommunikation und Rechtssetzung (zB RIS als Kundmachungsmedium anstelle der vorherigen aus Papier bestehenden Bundesgesetzblätter) immens an Bedeutung gewinnen und Österreich wäre in der Lage, durch entsprechende Umsetzung seine diesbezügliche führende Stellung weiter auszubauen.



en. Auf Grund der hier erarbeiteten Vorschläge können die Verwaltungsabläufe standardisiert und digitalisiert werden; es könnte zudem letztlich eine Einsichtnahme sowohl auf Behördenebene (Vermeidung widersprüchlicher oder doppelter Verordnungserlassung) als auch vonseiten der Bürger erfolgen (E-Government-Struktur auf zwei Ebenen). Die Schaffung eines zentralen Verordnungs- bzw Verkehrszeichenregisters ermöglicht die Abstimmung des behördlichen Handelns, darüber hinaus wird auf Grund der Gewähr von Einsicht auch die Transparenz und Rechtssicherheit für den einzelnen Bürger erhöht.

Konkret liegen nach Abschluss des Projektes bedeutende und zukunftsweisende Ergebnisse vor:

**Die verkehrstelematischen Ausführungen** zu dem neuen Kundmachungssystem beachten in umfassender Weise die Defizite, die sich aus der bestehenden gesetzlichen Regelungsstruktur sowie aus Fehlentwicklungen in der Rechtsprechung ergeben. Die Kundmachungspraxis wird insgesamt vereinheitlicht, um so ein eindeutiges und verständliches System zu schaffen: es werden klare Regeln aufgestellt, welche Verkehrszeichen bsp mit Anfang und Ende zu beschildern sind, was nach einem Endeschild für eine Geschwindigkeitsbegrenzung gilt, welche konkreten Verkehrszeichen für welche Verordnungsinhalte zu verwenden sind oder auch welche Regeln hinsichtlich des Übergangs zweier unterschiedlicher Verkehrszeichen zu gelten haben (streckenbezogene, fahrtrichtungsbezogene oder fahstreifenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen). Es bleibt zu erwarten, dass das neue Kundmachungssystem auf Grund seiner Einheitlichkeit zudem das Verständnis und die Akzeptanz des Verkehrsteilnehmers erhöhen wird (praktischer Aspekt). Darüber hinaus wird es aber auch zu einer Erhöhung der Einheitlichkeit und Sinnhaftigkeit der Verwaltungspraxis bzw der legislativen Konsistenz kommen (rechtlicher Aspekt), da auf Grund der vorgenommenen Adaptionen bzw im Rahmen ihrer Etablierung auch systematische Schwächen in der Regelungstechnik des Gesetzes auffielen, die zu beseitigen gesucht wurde: so ging es bsp darum, die Begrifflichkeiten Straße, Straßenzug und Straßenverlauf aufeinander abzustimmen und für sie ein in sich logisches Konzept zu entwickeln.

Wichtigstes Anliegen an das neue Kundmachungssystem war die Wegbereitung einer möglichst umfassenden Kompatibilität des Systems mit verkehrstelematischen Applikationen. Die Eindeutigkeit geschwindigkeitsbezogener Verordnungen und insbesondere deren Kundmachung waren eine zentrale Determinante der Analysen. Jenes (technische) Moment ist es denn auch, welches das systemimmanente Spannungsfeld zu den Ergebnissen der juristischen Bearbeitung aufzeigt: Im Lichte denkbarer Anpassungen der StVO-Normen an die sonach postulierten Anforderungen kann und wird es immer nur um eine (rechts-)systemkonforme Anpassung gehen. Die gesetzlichen Bestimmungen sind ihrer Natur sowie ihrem Wesen und Zweck nach generell-abstrakt; sie müssen auf Grund der dem Gesetzgeber obliegenden Aufgabe einer umfassenden Berücksichtigung der (gesamt-)gesellschaftlichen Verhältnisse und der Vielzahl denkbarer Fälle (Typisierung) eine gewisse Unschärfe aufweisen, will man denn auf der anderen Seite eine Paragraphenflut vermeiden. Insofern wurde genau jener Bereich auszuloten gesucht, in dem sich die Anliegen des Rechts sowie der Technik überschneiden und gegenseitig ergänzen. An jenen Stellen, wo keine rechtliche Anpassung im Sinne einer Neukonzipierung von Normen oder Inkorporation bestimmter Anliegen in die StVO erfolgen konnte, wurde im Sinne einer weitestgehenden Umsetzbarkeit darauf verwiesen, die verwaltungsrechtliche Praxis möge die jeweiligen Aspekte in einer Richtlinie festhalten und damit das Handeln ihrer Organe koordinieren und vereinheitlichen.

Auf Grund der **rechtlichen Ausführungen** wird klar, dass eben diese Umsetzbarkeit durchaus gegeben ist. Es wird nicht nur die StVO dem Wortlaut, der Systematik und des Telos (Ziel) entsprechend untersucht, sondern vielmehr auch die höchstgerichtliche Rechtsprechung als die „praktische Seite“ eingebunden; dabei wurden zu kritisierende Entwicklungen aufgedeckt, die einer wissenschaftlichen Analyse nur bedingt standhalten. Mit den vorgenommenen Änderungsvorschlägen wird dem technischen Ansatz legislativ der Weg bereitet und werden die rechtlichen Umsetzungsmöglichkeiten durch Formulierungs- oder inhaltliche Vorschläge konkretisiert.

Die **wahrnehmungspsychologische Analyse** fügt sich in die beiden Themen ein, indem die Wege der Informationsverarbeitung sowie die einzelnen Komponenten der Wahrnehmung von Verkehrszeichen, deren gestaltungspsychologische Aspekte dargestellt und ausgewählte psychologische Aspekte diskutiert werden. Die gefundenen Ergebnisse reichen dabei von einer Skizzierung der Problematik von aus psychologischer Sicht ungünstigen Kombinationen von Verkehrszeichen bis hin zu der sinnhaften Verwendbarkeit von Wechselverkehrszeichen. Die Darstellung der Wahrnehmungsweise beim Verkehrsteilnehmer liefert bedeutende Einsichten in die Zulässigkeit bestimmter Verkehrszeicheninhalte, die Dauer des Erfassens der Inhalte und damit bsp die zurückgelegte Wegstrecke von dem Verkehrszeichen bis zu der tatsächlichen Reaktion sowie in die zu formulierenden Anforderungen an die Aufstellungsorte und -weise der Verkehrszeichen.

Die Analysen und Ergebnisse jener drei Bereiche zeigten deutlich, dass für die sinnvolle Weiterführung des Projektes bzw der Umsetzung seiner Ergebnisse weitere wissenschaftliche Untersuchungen vonnöten sind. So erhellte bsp die Betrachtung etwaig unzulässiger Verkehrszweckkombinationen, dass insoweit noch ein erheblicher Forschungsbedarf in Österreich besteht. Darüber hinaus würde sich insbesondere durch eine Klarstellung bsp der aus wahrnehmungspsychologischer Sicht zulässigen Kombinationen von Straßenverkehrszeichen (Stichwort: Verwirrungspotential) für die Straßenerhalter Handlungsdirektiven für die Aufstellung ergeben. Aufseiten der Behörden käme die Erarbeitung entsprechender Richtlinien in Frage, an die sich die Straßenerhalter bei der Aufstellung zu halten hätten; zudem könnte sich durch entsprechende Ergebnisse selbst bei rechtlicher Zulässigkeit eine Ungeeignetheit oder mangelnde Sinnhaftigkeit bestimmter Kombinationen ergeben, die wiederum durch Richtlinien bzw Verordnungen klargestellt werden könnten.

Durch die Einbeziehung des **E-Government** wird zudem ein für die weitere Entwicklung der Verwaltungspraxis als überaus bedeutsam zu erachtender Aspekt mit den oben stehenden Disziplinen gepaart: es wird eine Serviceoptimierung aufseiten der Verwaltung stattfinden, da die verwaltungsrechtlichen Abläufe einheitlich und transparenter gestaltet werden. Die technische Ausgestaltung wird dabei ebenso aufgezeigt, wie die strukturelle Ausgestaltung (Aufbau): Steht am Ende letztlich eine E-Government-Struktur auf zwei Ebenen (Behörde – Behörde und Behörde – Bürger), so wird ferner die Rechtssicherheit insgesamt erhöht (Erhöhung der Kontrolldichte; Transparenz des Verwaltungshandelns). Österreich baut damit seine Position bezüglich E-Government-Strukturen weiter aus. Nicht zu unterschätzen ist darüber hinaus der Nutzen, der sich aus der weitergehenden Verwendung der elektronischen Daten ergeben kann (Nutzbarkeit für die Wirtschaft: Telematik-Applikationen; Routenplanung; Nutzbarkeit für statistische Zwecke). Die Einbindung führt auch zu einem Paradigmenwechsel im Bereich des Kundmachungsrechts der StVO: während bisher die Verordnungen durch Verkehrszeichen kundgemacht werden, würde die Schaffung und Speisung eines Verordnungsregisters diesen Weg dahingehend ablösen, dass jene

Kundmachungsform nur neben eine solche tritt, die über das Register erfolgen würde: der Text würde als konstitutive Kundmachung der Verordnung im Register aufscheinen, die „Kundmachung“ durch Straßenverkehrszeichen wäre danach inhaltlich nur mehr deklaratorisch.

Auf Grund der verschiedenen Disziplinen birgt die Studie einen hohen fachlichen und wissenschaftlichen Anspruch in sich. Die gefundenen Ergebnisse sind nicht nur von allgemeinem Interesse, sondern es werden zugleich Handlungsvorschläge für den Gesetzgeber (Gesetzesänderung) aber auch für andere Institutionen bzw. Forschungseinrichtungen (Richtlinienvorschläge oder entsprechende Anregungen) unterbreitet. Es sind damit Folgeprojekte in Rechnung zu stellen. Es wird sich anhand derer Anzahl das Interesse an der Verwertung der in dieser Studie beinhalteten Ergebnisse zeigen.

Die weiterreichenden Projektergebnisse sind darüber hinaus differenziert zu betrachten: Soweit es um die Optimierung des Verkehrsaufkommens und der Gestaltung einer ausgewogenen Auslastung der Verkehrsstruktur in Österreich geht, wird dieses Projekt nach seinem unmittelbaren und seinen mittelbaren Folgen zu beurteilen sein. Wird unmittelbare Folge die Etablierung eines neuen Kundmachungssystems sein, wodurch an jeder Stelle klar sein wird, welche Geschwindigkeit konkret gilt, dürfte allein dieses Moment zu einer Verringerung der Unfälle infolge verwirrender oder widersprüchlicher Kundmachungen führen. Der Verkehrsfluss wird aus denselben Gründen optimiert, da keine Verzögerungen durch etwaige Überlegungen durch die Verkehrsteilnehmer (Autofahrer) entstehen. Der mittelbare Nutzen ist allerdings von nicht minderer Bedeutung: es werden nicht nur Potentiale für gleichgelagerte Projekte betreffend andere Gebiete der StVO zu überlegen sein; vielmehr wird die wirtschaftliche Aktivität gefördert (Ausweitung der Forschung und Entwicklung, Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Standorts Österreich), da zumindest der Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung weitestgehend „telematiktauglich“ bzw. technologieorientiert ausgestaltet wird. Insofern wird zugleich der Nutzen aus der Anwendung jener Applikationen zu beachten sein. Die Umstellung der rechtlichen Grundlagen auf die zukünftigen Technologien ist hinsichtlich einer Optimierung des Verkehrsaufkommens in Österreich eine der bedeutendsten Aufgaben, die sich in den einschlägigen Gebieten zurzeit stellen. Allein diese Andeutungen sind ausreichend, um zu vergegenwärtigen, dass GONZALES sicherlich nur ein Grundstein ist, auf den weitere aufgebaut werden können – und im wohlverstandenen Geiste verkehrsrechtlicher und wirtschaftlicher Anliegen auch müssen.

Es bleibt zu erwarten, dass durch das vereinheitlichte und auf Grund der Adaptionen auch stimmigere Kundmachungssystem sowie die Möglichkeit der Einsichtnahme in die zu Grunde liegenden Rechtsakte die Verständlichkeit und damit Akzeptanz bestehender Geschwindigkeitsregelungen insgesamt gesteigert und auf Grund der zu veranschlagenden Befolungsintensität auch die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht wird. Zudem werden die gefundenen Ergebnisse Anlass dafür geben, über eine Ausweitung des Anliegens der Studie auf weitere Bereiche der StVO nachzudenken.

## 6 ANHANG

### Rechtlicher Teil

Im rechtlichen Teil des Anhangs finden sich weiterführende rechtliche Analyse im Kontext von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Gesetz und Verordnung. Es wurden folgende Thematiken näher erörtert:

- Örtlicher Anwendungsbereich der Straßenverkehrsordnung (StVO, Privatstraßen)
- Zur Verdeutlichung der Kundmachungproblematik: Beispiele und kritische Betrachtung
- Leuchtreklamen, wechselnder Hintergrund (§ 35 StVO)
- Wiederholung von Verkehrszeichen
- Zusatztafeln als Teil der Verordnung und Kundmachung
- Ein Rechtsvergleich - Ortstafeln in Deutschland

### 6.1 Örtlicher Anwendungsbereich der Straßenverkehrsordnung (StVO, Privatstraßen)

#### 6.1.1 Allgemein

Als grundlegende Thematik, die auch im Zusammenhang mit der Verordnungserlassung für Geschwindigkeitsbegrenzungen zu berücksichtigen ist, ist der räumliche Anwendungsbereich der StVO. Der räumliche Anwendungsbereich der StVO wird gem § 1 StVO abgegrenzt. Die Straßenverkehrsordnung ist nämlich „nur“ auf **Straßen mit öffentlichem Verkehr** anzuwenden, also auf Straßen, die von **jedermann unter den gleichen Bedingungen genutzt** werden können. Diese Unterscheidung zwischen Straßen mit öffentlichem Verkehr und ohne öffentlichen Verkehr führt grds zur Rechtsfolge, dass auch wenn sich die Befugnisse der Behörden und Organe der Straßenaufsicht nicht auf Straßen ohne öffentlichen Verkehr erstrecken, die Bestimmungen der StVO auf diese Straßen – solange der Straßenerhalter nichts anderes bestimmt – anzuwenden sind (§ 1 Abs 2 StVO).

Fall des Durchfahrens eines Privathauses. Es gibt keinen Rechtsgrund dafür, dass bei Ein- oder Ausfahrt eines Privatgrundes ein Verkehrszeichen aufgestellt ist. Etwa kann eine Zone nicht überall dort enden, wo ein Privatgrundstück befindlich ist. Aspekte des Privatgrunds sind allerdings nur als Nebenaspekte zu berücksichtigen.

Es ist im **Einzelfall** zu ermitteln, ob die Voraussetzungen für eine Straße mit öffentlichem Verkehr vorliegen oder nicht. Aus der Lit und Rsp zeigen Beispiele die grds Ausrichtung und können grundlegende Regeln der Abgrenzung erkannt werden:

### 6.1.2 Allgemeiner Zugang

Die Unterscheidung setzt also bei der Benützung von „jedermann“ unter den gleichen Bedingungen an; dh eine Straße mit öffentlichem Verkehr setzt voraus, dass der Verfügungsberechtigte auf der Straße den allgemeinen, wenn auch **auf bestimmte Gruppen beschränkten**<sup>198</sup> **Fahrzeug- oder Fußgängerverkehr zulässt**.<sup>199</sup> Wird die Zulassung zur Benützung der Straße allerdings nur individuell ermöglicht und dies überdies durch bauliche Hindernisse, Schranken, Bewachung usw sichergestellt, besteht keine Straße mit öffentlichen Verkehr.

Für den allgemeinen Zugang zu einer Straße ist der **Eigentümer der Straße (Straßenerhalter)** irrelevant. Es kommt also nicht darauf an, dass der Straßenerhalter eine Gebietskörperschaft (Bund, Land, Gemeinde) ist oder eine private Person (etwa ein privates Unternehmen). So handelt es sich im Bereich einer **Tankstelle** typischer Weise um Straßen mit öffentlichem Verkehr. Auch die Entrichtung einer **Maut** ist kein Ausschlusskriterium für eine Straße mit öffentlichem Verkehr.<sup>200</sup> Solange die Benützung durch jedermann unter den gleichen Kriterien, also auch unter den Kriterien einer entgeltlichen Benützung erfolgt, liegt eine Straße mit öffentlichen Verkehr vor.

### 6.1.3 Ausschluss einer Straße mit öffentlichem Verkehr durch den Privaten

Für den Ausschluss des öffentlichen Verkehrs ist etwa ein **allgemein sichtbares Benützungsverbot** erforderlich.<sup>201</sup> Die Aufschrift „**Privatweg**“ schließt aber nicht die Eigenschaft als Straße mit öffentlichem Verkehr aus.<sup>202</sup> Es muss klar zum Ausdruck kommen, dass die Benützung der Straße durch jedermann nicht gestattet ist. Dadurch dass ein Weg ein Privatweg ist, besagt aber noch nicht, dass damit nicht „jedermann unter den gleichen Bedingungen“ den Weg benützen darf. Auch die Aufschriften „**Parken nur für Kunden**“ oder „nur für Gäste“ schließt bei einem umzäumten Parkplatz solange nicht die Straße mit öffentlichen Verkehr aus, als eben jedermann Gast oder Kunde werden kann und somit kein allgemeines Benützungsverbot besteht.

Vor allem aber schließt ein **Schranken** den Fahrzeugverkehr aus<sup>203</sup>. Als Privatstraße zu qualifizieren sind etwa Werkszufahrten mit Schiebtor geschlossen, Friedhofswege, Verkehr innerhalb von Betrieben, Betriebsgelände, Parkplatz bei Einkaufszentrum mit Schrankenanlage oder gesperrte Rennstrecken.

<sup>198</sup> Die Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis (Parken nur für Hausbewohner) schließt den Charakter als Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht aus. Vgl VwGH 25.4.1985, 85/02/0122. Vgl auch („Parken nur für Gäste“, „Parken für Kunden“) VwGH 3.10.1990, 90/02/0094.

<sup>199</sup> *Pürstl/Somereder*, StVO, § 1 Anm 3.

<sup>200</sup> VwGH 17.6.1987, 86/03/0324.

<sup>201</sup> VwGH 20.6.2001, 99/06/0187.

<sup>202</sup> VwGH 15.12.1982, 81/01/0134.

<sup>203</sup> Für den Fußgängerverkehr kann es sich aber immer noch um eine Straße mit öffentlichem Verkehr handeln.

Ist aber bloß ein **Einfahrtstor** vorhanden und keine weiteren Eingangsbeschränkungen ist bei einer Zufahrtsstraße zu einem Gebäude einer der **Allgemeinheit dienenden Einrichtung**, der Charakter der Straße mit öffentlichem Verkehr nicht abzusprechen. Der VwGH differenziert also zusätzlich danach, ob das hinter einer Begrenzung befindliche Fahrtziel als Einrichtung öffentlichem Interesse dient oder nicht. Im Falle eines öffentlichen Interesses des Gebäudes ist die Zufahrt im Zweifel als Straße mit öffentlichem Verkehr zu betrachten.

#### 6.1.4 Forststraßen und Feldwege

Eine **Straße mit öffentlichem Verkehr** ist dann anzunehmen, wenn der Verfügungsberechtigte (Straßenerhalter) auf ihr den allgemeinen, wenn auch uU auf bestimmte Personengruppen beschränkten Fahrzeug- oder Fußgängerverkehr zulässt; behält sich der Verfügungsberechtigte hingegen die individuelle Zulassung bestimmter Personen zum Fahrzeug- und/oder Fußgängerverkehr auf der Straße für jedermann erkennbar (bsp mittels Schranke) vor und stellt er diese individuelle Zulassung auch iSd Ausschlusses anderer Personen von dieser Benutzung durch bestimmte Maßnahmen regelmäßig sicher (zB bauliche Hindernisse, Schranken etc), liegt eine **Straße ohne öffentlichen Verkehr** vor.<sup>204</sup> Die Qualifikation von Forst- und Waldwegen als Straßen mit öffentlichem Verkehr, soweit sie weder forstrechtlich noch nach anderen gesetzlichen Bestimmungen gegen allgemeines Begehen effektiv gesperrt sind und in diesem Sinne für den Fußgängerverkehr bestimmt sind (§ 33 Abs 1 ForstG) sowie der weitergehenden Annahme, auf sie fände die StVO auch dann Anwendung, wenn die Straße für das allgemeine Befahren gesperrt sei,<sup>205</sup> ist unter diesen Prämissen nicht nachvollziehbar. Zwar mag jener These insoweit gefolgt werden, als eine nach Forstgesetz vorgesehene effektive Sperre der Forststraße (zum Begriff s § 59 Abs 2 ForstG) einer Beschränkung nach der StVO entsprechen kann und damit die Anwendbarkeit der StVO beseitigt wird;<sup>206</sup> das entspricht den allgemeinen Grundsätzen. Nicht zu folgen ist derweil dem Konnex zwischen § 33 Abs 1 ForstG und der Eigenschaft als Straße mit öffentlichem Verkehr sowie der offensichtlich daran anschließenden Argumentation des OGH, Forststraßen seien als typischerweise für den allgemeinen Fußgängerverkehr geöffnet zu betrachten. Denn zum einen wird eine Beschränkung auch in anderen Fällen, etwa bei Unternehmen als ausreichend erachtet, um die Qualifikation als Straße mit öffentlichem Verkehr auszuschließen: So kommt es grds nach der Rechtsprechung des VwGH auf die Benutzung der Verkehrsfläche an: würde diese zB durch Absperrung mittels einer die Grenze zwischen den Straßen mit und ohne öffentlichem Verkehr bildenden Schranke verhindert, könne von der Benutzung einer Straße mit öffentlichem Verkehr nicht gesprochen werden.<sup>207</sup> In einem anderen Erkenntnis vertrat der VwGH die Meinung, dass ein im Eigentum eines Privaten stehender Parkplatz dann eine Straße mit öffentlichem Verkehr darstelle, wenn nicht durch entsprechende Kennzeichnung oder Abschränkung für jedermann erkennbar sei, dass das Gegenteil zuträfe.<sup>208</sup> Entsprechend ist bei den Forststraßen, die typischerweise für den Fahrzeugverkehr mittels Schranke gesperrt sind, nicht ersichtlich,

---

<sup>204</sup> Pürstl/Sommereder<sup>11</sup>, § 1 Rz 3.

<sup>205</sup> OGH 12.10.1978, 2 Ob 173/78; Pürstl/Sommereder<sup>11</sup>, § 1 Rz 3.

<sup>206</sup> Pürstl/Sommereder<sup>11</sup>, § 1 Rz 3.

<sup>207</sup> VwGH 22.1.1980, 2549/79.

<sup>208</sup> VwGH 9.5.1990, 89/02/2018.

warum ausgerechnet in diesem Fall nicht für jedermann erkennbar sein sollte, dass eine Eröffnung für den öffentlichen Verkehr auf dieser Straße nicht vorliegt.

Auch die allgemeinen Benützungsmöglichkeiten des Waldes iSd ForstG führen nicht dazu, eine Straße mit öffentlichem Verkehr anzunehmen.<sup>209</sup> Zwar sind keine Bedenken ersichtlich, eine **Forststraße** iSd § 59 Abs 2 ForstG **als Wald** iSd § 1a Abs 3 ForstG **anzusehen**.<sup>210</sup> Zu der weiterführenden Annahme, bei Forststraßen oder –wegen handle es sich um Straßen mit öffentlichem Verkehr, gelangt man indes lediglich über einen Umweg über die Vorschrift des § 33 Abs 1 ForstG, welcher sich allerdings nur mit dem Gemeingebrauch des Waldes (gesetzliche Wegefreiheit)<sup>211</sup> beschäftigt. Der Rückschluss aus dessen Inhalt, dass nämlich jedermann den Wald zu Erholungszwecken betreten und sich dort aufhalten könne, sowie dem Argument, Wald umfasse auch Forststraßen und diese seien damit unter den in § 33 Abs 1 ForstG genannten Bedingungen von jedermann benutzbar, weshalb es sich folglich um Straßen mit öffentlichem Verkehr handle, ist indes unzulässig. Denn erstens wird dabei verkannt, dass allein der Anwendungsbereich beider Gesetze gänzlich differiert (vgl § 1 Abs 2 ForstG und § 1 Abs 2 StVO). Zweitens beschreibt § 33 Abs 1 ForstG inhaltlich lediglich den Gemeingebrauch des Waldes, sagt aber nichts über die Anwendbarkeit der Verkehrsregeln der StVO aus, weshalb es schwierig erscheint, auf Grund dessen das Vorliegen oder Nichtvorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen einer in eine gänzlich andere Stoßrichtung ausgerichteten Vorschrift zu bejahen bzw zu verneinen. Drittens spricht gerade § 33 Abs 3 ForstG (Zustimmungserfordernis) dagegen, eine Straßen mit öffentlichem Verkehr anzunehmen, da damit eine individuelle Zulassung bestimmter Personen(gruppen) einhergeht (vgl die in Abs 3 genannten Tätigkeiten) und zudem schon problematisiert werden könnte, ob die Einschränkung des § 33 Abs 1 ForstG („zu Erholungszwecken“) überhaupt als Zulassung des „allgemeinen Verkehrs“ (siehe o) verstanden werden kann. Und viertens gilt es ganz allgemein auf die **Regelungstechnik der StVO** hinzuweisen: sie findet gem § 1 Abs 1 Anwendung, wenn es sich um eine Straße mit öffentlichem Verkehr handelt, gem Abs 2 gilt sie für Straßen ohne öffentlichen Verkehr allerdings nur, soweit die Straßenerhalter oder andere Rechtsvorschriften nichts Gegenteiliges bestimmten. Damit können zwar der Straßenerhalter oder der Gesetzgeber im Falle des Vorliegens einer Straße ohne öffentlichen Verkehr bestimmen, ob die StVO Anwendung finden soll; sie können allerdings nicht darüber entscheiden, **ob** die betreffende **Straße** eine solche **mit oder ohne öffentlichem Verkehr** ist. Dies **ist** vielmehr **autonom nach den StVO-Vorschriften zu klären**. Mithin ist **nicht zulässig, aus nicht-StVO-Vorschriften zu schließen, bei der betreffenden Straße handle es sich um eine solche mit öffentlichem Verkehr** (wie hier aus § 33 Abs 1 ForstG). Diese Beurteilung ist ausschließlich nach den in der StVO selbst niedergelegten Voraussetzungen vorzunehmen.

Im Falle des Feldweges ist der OGH inkonsequenter Weise davon ausgegangen, dass der Feldweg schon „äußerlich ein Weg als nicht dem öffentlichen Verkehr dienend erkennbar“ sei.<sup>212</sup> Damit wurde aber die Frage nach der Benutzbarkeit von jedermann unter den gleichen Bedingungen vernachlässigt, was aber bei einem Feldweg typischerweise gegeben sein wird. Zudem, so die zu-

<sup>209</sup> Unzutreffend daher die Annahme von *Stock*, Irrtümliches Befahren von Forststraße, ZVR 2001, 342.

<sup>210</sup> *Stock*, ZVR 2001, 324. Nach § 1a Abs 3 ForstG sind auch dauernd unbestockte Grundflächen als Wald anzusehen, insoweit sie in einem unmittelbaren räumlichen und forstbetrieblichen Zusammenhang mit dem Wald stehen und unmittelbar dessen Bewirtschaftung dienen.

<sup>211</sup> *Stock*, ZVR 2001, 324.

<sup>212</sup> OGH 3.2.1977, 7 Ob 512/77.

treffende Anmerkung von Stock,<sup>213</sup> werden heute Feldwege vielfach in das öffentliche Radwegesystem einbezogen, sodass sich diese Rechtsauffassung heute nicht mehr derart vertreten ließe.

## 6.2 Zur Verdeutlichung der Kundmachungsproblematik: Beispiele und kritische Betrachtung

Eine Verordnung ist nach obigen Ausführungen auch dann nicht als gehörig kundgemacht anzusehen, wenn aus dem Blickwinkel eines durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers in der konkreten Verkehrssituation der vorliegende Mangel so gravierend und evident ist, dass die Verordnung als rechtlich nicht existent anzusehen ist.

Probleme ergeben sich bpsw in Fällen, in denen etwa ein Verkehrszeichen verwendet wird, das nicht dem Wiener Übereinkommen oder der StVO entspricht. Um in diesen Fällen keine juristische Bewertung des Verkehrsteilnehmers zu erwarten (Befolgungspflicht) bzw zu provozieren und zudem der Rechtssicherheit zu dienen, sollten solche Fälle auf in der Tat **evidente Missstände** reduziert werden. Folglich wäre zB bei Verwendung der deutschen Verkehrszeichen anstelle der österreichischen sicherlich ein gravierender, wenngleich kein für den Verkehrsteilnehmer offensichtlicher Mangel gegeben; damit wären entsprechend kundgemachte Verordnungen lediglich gesetzwidrig und aufhebbar, aber nicht nicht gehörig kundgemacht und daher nicht unverbindlich. Anders liegt es bei der Verwendung eines gänzlich unbekanntes bzw unzulässigen Verkehrszeichens. Ebenso dürfte zu verfahren sein, wenn die Farben der Verkehrszeichen evident nicht den zu verwendenden entsprechen (bei Geschwindigkeitsbeschränkungen zB bei gelben Zahlen auf schwarzem Grund mit weißem Rand; hingegen nicht, wenn ansonsten schwarze Ziffern auf weißem Grund bei rosa Rand; denkbar zumindest bei grünem Rand). Ebenfalls als nicht gehörig kundgemacht und damit nicht verbindlich anzusehen wäre für den Bereich der Straßenverkehrszeichen eine Verordnung, die nicht durch die betreffenden Verkehrszeichen ausgedrückt würde, sondern bei der verbal das Verkehrsverbot auf ein extra Schild geschrieben würde (wie „Von dieser Stelle ab darf nur noch max 50 km/h schnell gefahren werden.“). Letztlich erscheint auch vertretbar eine nicht gehörige Kundmachung anzunehmen, wenn anstelle runder (drei-, oder vier-) eckige Verkehrszeichen gewählt wurden..<sup>214</sup>

---

<sup>213</sup> Stock, ZVR 2001, 342 (345), Fn. 35.

<sup>214</sup> Die obigen Erörterungen vergegenwärtigen derweil, dass hinsichtlich der Gehörigkeit einer Kundmachung, ie hinsichtlich der Gravität oder Evidenz eines Kundmachungsmangels den einfachgesetzlichen Bestimmungen indizierende Bedeutung zukommen kann. Diesen kann insofern eine Relevanz auch für Gehörigkeit der Kundmachung beigemessen werden, als sie die **Wesenszüge der für den jeweiligen Bereich erforderlichen Kundmachungsform** beschreiben; entspricht das Kundgemachte demnach nicht diesen wesentlichen Voraussetzungen, dann ist die Kundmachung ggf als nicht gehörig anzusehen (so eben im Falle einer verbalen Abschrift des Verordnungstextes auf ein Schild im Gegensatz zu der Verwendung des betreffenden Vorschriftzeichens). Maßstab muss auch hier der durchschnittliche Verkehrsteilnehmer in obigem Sinne sein. Die sonach zu konstatierende **verfassungskontretisierende Wirkung einfachgesetzlicher Normen** ist indes kein Argument gegen die Annahme einer möglichen Differenzierung der Begrifflichkeiten gehörig und gesetzeswidrig. Die gesetzlichen Bestimmungen konkretisieren die Verfassung eben nur insofern, als sie für den jeweiligen Bereich wesentliche Züge festlegen, wie eine Kundmachung zu erfolgen hat und damit den unbestimmten Rechtsbegriff der Gehörigkeit präzisieren. Es erscheint aber nicht nur aus Verhältnismäßigkeits- und praktischen Erwägungen, sowie aus Gesichtspunkten der Rechtssicherheit bedenklich, anzunehmen, auch bei jeder noch so geringen Abweichung von den gesetzlichen Bestimmungen könne von einer nicht gehörigen Kundmachung auszugehen sein. In dem Fall hätte man anzunehmen, dass der einfache Gesetzgeber mit dem Verfassungsgeber identisch sei bzw dem einfachen Recht die Aufgabe zukomme, die Begrifflichkeiten der Verfassung bis ins Detail festzulegen. Dass derweil durchaus autonome Begriffsinterpretationen zu befürworten



Es kann daher auch der Meinung beigeplichtet werden, nach welcher das In-Geltung-Treten eines Aktes als Verordnung auch dann nicht ausgeschlossen und diese Verordnung allenfalls rechtswidrig, mithin anfechtbar sei, wenn die Kundmachung nicht in einer für den betreffenden Akt vorgesehenen Art und Weise erfolgte.<sup>215</sup>

Differenziert zu betrachten sind ferner Fragen der Anbringung von Verkehrszeichen (Ort und Position): Schwierigkeiten ergeben sich hier bei Fragen der zulässigen oder hinnehmbaren Toleranz von Abweichungen. Hier bedarf es einer Grenzziehung zu der bloßen Gesetzeswidrigkeit der Kundmachung: Es erscheint einsichtig, dass aus Kundmachungserwägungen eine Abweichung von einigen Zentimetern nicht die Gehörigkeit und auch nicht die Gesetzeswidrigkeit der Kundmachung in Frage stellen kann, gesteht man dem Straßenerhalter einen Spielraum infolge topographischer oder baulicher Gegebenheiten zu. Eindeutig erscheinen auch die Extremfälle (wenngleich sich diese erst im Laufe kasuistischer Rechtsprechung herauskristallisieren dürften): Im Falle einer Abweichung von 100 m bsp ist davon auszugehen, dass die Verordnung, die der Kundmachung eigentlich zu Grunde liegen sollte (Position X) infolge der starken Abweichung (X+100 m) nicht kundgemacht (es fehlt damit an einer Mindestvoraussetzung für das Bestehen einer Verordnung) und für das aufgestellte Verkehrszeichen keine Verordnung erlassen wurde – in jedem Fall ist das aufgestellte Verkehrszeichen nicht verbindlich.<sup>216</sup> Man könnte insofern von **formellen Mängeln** der Kundmachung sprechen, welche die **nicht gehörige Kundmachung der Verordnung** nach sich ziehen.

Genauso sind die Fälle **materieller Mängel** zu beurteilen, etwa wenn in der Verordnung eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h vorgesehen ist, derweil das Verkehrszeichen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h ausweist. Auch hier fehlt es an der Kundmachung der eigentlichen Verordnung, weshalb von einer nicht gehörigen Kundmachung zu sprechen ist; und für das aufgestellte Verkehrszeichen fehlt die Verordnung, aus welchem Grund es keine Gültigkeit beanspruchen kann. Die gehörige Kundmachung verlangt ein Mindestmaß an Publizität des „Inhaltes“ der Verordnung. Wenn aber etwas anderes als der Inhalt der Verordnung kundgemacht wird, kann auch das Mindestmaß an Publizität nicht bestehen,

Es dürfte der Einzelfallentscheidung seitens der höchstgerichtlichen Rsp überlassen bleiben, wo exakt die Grenze zwischen hinnehmbarer Toleranz, „bloßer“ Gesetzeswidrigkeit der Kundmachung und einer nicht gehörigen Kundmachung verläuft. Eine Richtschnur könnte sein, dass bei Abweichungen im Zentimeterbereich von Toleranz und bei Abweichungen bis zu 10 m von Gesetzeswidrigkeit zu sprechen ist. Eine starre Grenze erscheint derweil willkürlich und den Einzelfallumständen nicht gerecht.

---

und in der Praxis auch gängig sind, zeigt allein der Unterschied in der Definition des Bescheidbegriffs durch die verfassungs- und verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung.

Kein Argument ist zudem der Verweis auf die Ungenauigkeit des Abstellens des durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers. Denn zum Ersten ist das der einzige taugliche Maßstand, will man Verwirrungen und Prozesse vermeiden und mutet man vor allem dem Verkehrsteilnehmer die grds Pflicht zur Befolgung aller Verkehrszeichen zu. Und zum Zweiten sind bei der Zurechnung einer schädigenden Handlung im Deliktsrecht sowie grds im Bereich der Bewertung strafrechtlicher Sorgfaltspflichten (Fahrlässigkeit) gleiche Überlegungen anzustellen. Die hier getätigten Annahmen entsprechen damit der durchaus rechtlichen Systematik.

<sup>215</sup> *Raschauer*<sup>1</sup>, Rz 759; *Raschauer*<sup>2</sup>, Rz 759.

<sup>216</sup> Aber selbst bei der Bestimmung von Meterangaben, durch die eine nicht gehörige Kundmachung bejaht werden kann, kann nicht von weiteren Umständen unabhängig gesehen werden. Befindet sich das Verkehrszeichen auf einer Autobahn, sind die Abweichungen vom eigentlichen Kundmachungsort anders zu beurteilen als im Zentrum einer Stadt.

Gerade in sämtlichen genannten Fällen sind nun die jeweiligen Mängel sicherlich gravierend, doch bleiben sie für den Verkehrsteilnehmer unerkant. Nach der hier vertretenen Meinung steht dies der Annahme einer dennoch nicht gehörigen Kundmachung aber nicht entgegen: denn zum Ersten rechtfertigt das obige Verständnis keine schematische Anwendung, sind vielmehr stets die Umstände des Einzelfalls in Rechnung zu stellen; zum Zweiten besteht selbst in den Fällen, in denen man von einer nicht gehörigen Kundmachung trotz mangelnder Evidenz ausgeht, eine Befolgungspflicht des Verkehrsteilnehmers (s oben); und zum Dritten kann die Erkenntnisfähigkeit des Verkehrsteilnehmers nicht letztthin ausschlaggebendes Kriterium für die Beurteilung der Maßgeblichkeit bzw Gültigkeit eines Rechtsaktes haben – andernfalls begäbe sich die Rechtsordnung der Fähigkeit, ihre eigenen Gültigkeitsdeterminanten festlegen zu können. Daher sind selbstverständlich auch solche Verordnungen nicht gehörig kundgemacht, die nicht durch eine Behörde kundgemacht wurden (auch hier bleibt dieser Umstand dem Verkehrsteilnehmer verborgen) oder bei denen, wie beschrieben, eine entsprechende räumliche Abweichung hinsichtlich des Aufstellungsortes besteht. Obige These besagt lediglich, dass wenn die gravierenden Mängel nicht evident sind, im Zweifel von bloßer Gesetzeswidrigkeit auszugehen ist.

### 6.3 Leuchtreklamen, wechselnder Hintergrund (§ 35 StVO)

Probleme hinsichtlich der **Wahrnehmbarkeit der Verkehrszeichen** als solcher und mithin deren normativen Gehalts ergeben sich, wenn von dem Verkehrszeichen auf Grund der Einflüsse der Umwelt davon abgelenkt wird; dies insbesondere durch die Verhinderung der visuellen oder zumindest eindeutigen visuellen Erfassung des Verkehrszeichens. Solche Fallkonstellationen ergeben sich dann, wenn ein Verkehrszeichen vor einem leuchtenden, wechselnden oder anders die Wahrnehmung des Verkehrszeichens **irritierenden Hintergrund** aufgestellt, oder dieser nachträglich hinter dem Verkehrszeichen angebracht wird. In diesen Fällen bietet § 35 StVO [Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen] eine Möglichkeit, derartige Einflüsse durch Bescheid zu unterbinden. Nach § 35 Abs 1 StVO kann die Behörde, wenn es die Sicherheit des Straßenverkehrs erfordert, die Besitzer von Gegenständen, die auf der Straße oder der Liegenschaft in der Umgebung der Straße angebracht sind und durch ihre Beschaffenheit oder Lage oder durch die Art ihrer Anbringung oder ihrer Anordnung geeignet sind, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu beeinträchtigen, **durch Bescheid verpflichten**,

- c) die Lage oder die Art der Anbringung oder Anordnung des Gegenstandes so zu ändern, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht weiter beeinträchtigt wird, oder
- d) wenn eine in lit a bezeichnete Änderung nicht ausreicht, die Gegenstände zu beseitigen.

§ 35 Abs 2 StVO konkretisieren den Begriff der **Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs** dahingehend, dass diese insbesondere dann anzunehmen sei, wenn die in Abs 1 bezeichneten Gegenstände die Straßenbenutzer blenden, die freie Sicht über den Verlauf der Straße oder auf Einrichtungen zur Regelung oder Sicherung des Verkehrs behindern oder mit solchen

Einrichtungen, insbesondere mit Straßenverkehrszeichen oder mit Lichtzeichen verwechselt werden können oder die Wirkung solcher Einheiten herabmindern.<sup>217</sup>

Auf Grund einer Gleichfarbigkeit oder Gleichartigkeit des Hintergrundes kann sich bsp der Fall ergeben, dass ein Vorschriftszeichen gar nicht oder nur verspätet wahrgenommen werden kann. In dem Fall gebührt der Verkehrssicherheit der Vorrang vor privaten Interessen – so differenziert die genannte Vorschrift nicht danach, ob zuerst das Verkehrszeichen oder der „beeinträchtigende Gegenstand“ anwesend war. Dies ist letztlich auch insofern einsichtig, als die Notwendigkeit einer Beschilderung nicht von den (flexiblen bzw beeinflussbaren) Gegebenheiten, insbesondere dem Vorhandensein störender Gegenstände privater Personen, abhängig gemacht werden kann.

Die Rechtsprechung hat die einzelnen Tatbestandsvoraussetzungen des § 35 StVO näher konkretisiert: So wurde in einem Erk des VwGH<sup>218</sup> angenommen, eine Leuchtreklame, die 2,80 m über einem Verkehrszeichen angebracht sei, ließe nicht den Schluss zu, der Verkehrsteilnehmer sei durch sie abgelenkt. Zu beachten ist, dass die jeweilige Entscheidung, so auch die zitierte, stark von den jeweiligen Einzelfallumständen abhängt: so wird mitunter die **bestimmte konkrete Situation** vor Ort stark dafür ausschlaggebend sein, inwiefern eine Ablenkung begründet werden kann; allein die etwaige Unzulässigkeit einer Werbung reicht jedenfalls für diese Zwecke nicht aus.<sup>219</sup> Steht eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit fest, ist die Frage nach den Eigentumsverhältnissen an dem betreffenden Gut unerheblich.<sup>220</sup>

Hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen durch Werbetafeln ist nicht davon auszugehen, dass diese grds dazu geeignet sind, entsprechende Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit hervorzurufen; vielmehr bedarf es auch in diesen Fällen einer sich auf bestimmte konkrete Umstände stützenden Begründung, die aufscheinen lässt, aus welchem Grund die an dem betreffenden Ort angebrachte Tafel als Beeinträchtigung anzusehen ist.<sup>221</sup> Es wurde aber die von einer elektronischen Werbeeinrichtung (einer Leuchtreklame mit ständig wechselnden Bildinhalten in den Farben rot, grün und orange) und die daraus resultierende Herabminderung der Wirkung einer Verkehrssignalanlage als eine Beeinträchtigung iSd § 35 Abs 1 StVO angesehen.<sup>222</sup>

Auf Grund dieser Determinanten wird grds im Einzelfall zu bestimmen sein, ob solche Umstände vorliegen, die eine Verpflichtung nach den lit a und b des § 35 Abs 1 StVO rechtfertigen, oder nicht. Entgegen dem bisher Genannten ergehen die behördlichen Entscheidungen hier in Form des Bescheids, stellen sohin eine konkret-individuelle Entscheidungsform dar. Die Vorschrift flankiert § 31 Abs 2 StVO, welcher das Verbot von unmittelbaren Beeinträchtigungen der (Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs) Straßenverkehrszeichen durch Anbringung

---

<sup>217</sup> Diese Bestimmung findet ihren Grund ua in den Untersuchungen der Unfallursache, welche ergaben, dass verschiedenartigste von außen kommende Ursachen Unfälle herbeiführten – so sollten insbesondere Lichtreklamen oder Laternen, letztlich aber auch Schaufensterausstattungen erfasst werden, Auf Grund derer der Autofahrer zu der Annahme verleitet werden könnte, bei diesen handele sich bsp um Lichtanlagen zur Regelung des Straßenverkehrs. Vgl 22 BlgNR 9. GP.

<sup>218</sup> VwGH 10.6.1964, 1615/63, KJ 1964, 75.

<sup>219</sup> VwGH 16.9.1968, 1443/67, ZVR 1969/264.

<sup>220</sup> VwGH 12.1.1970, 717/69.

<sup>221</sup> VwGH 28.2.1997, 95/02/0318, ZVR 1998/73.

<sup>222</sup> VwGH 28.2.1996, 95/03/0129, ZVR 1997/9.

wesenfremder Attribute an diesen beinhaltet; § 35 StVO schützt demgegenüber eher vor mittelbaren Einflüssen aus der Umgebung.

## 6.4 Wiederholung von Verkehrszeichen

Die Wiederholung von Straßenverkehrszeichen, durch die bereits eine Verordnung kundgemacht wurde, hat bloß deklarative Wirkung, indem an die bereits durch Straßenverkehrszeichen kundgemachte Verordnung erinnert wird. Die Kundmachung der Verordnung ist nur dann von den Wiederholungen abhängig, wenn diese (Wiederholungen) gesetzlich zwingend vorgesehen sind.<sup>223</sup>

Die Straßenverkehrsordnung sieht die Wiederholung von Straßenverkehrszeichen aus Gründen der Verkehrssicherheit vor. So wird in Zusammenhang mit Gefahrenverkehrszeichen festgehalten, dass diese „innerhalb einer längeren Gefahrenstelle“ zu wiederholen sind, „soweit es die Verkehrssicherheit erfordert“ (§ 49 Abs 4 StVO). Ebenso wird für Vorschriftszeichen in § 51 Abs 1 StVO vorgesehen, dass diese zu wiederholen sind, wenn diese für eine längere Straßenstrecke gelten und die Verkehrssicherheit es erfordert.

Im Allgemeinen sei noch auf § 48 Abs 6 StVO hingewiesen, der generell in Bezug auf die Verkehrssicherheit, insbesondere bei unübersichtlichem Straßenverlauf, die Wiederholung von Straßenverkehrszeichen miteinbezieht (arg: „mehrere gleiche Zeichen“).

Eine bestimmte Anzahl der Wiederholung ist nicht vorgesehen. Diesbezüglich ist der Zweck der Wiederholungen zu berücksichtigen, nämlich die Verkehrssicherheit. Die Anzahl der Wiederholungen des Straßenverkehrszeichens ergibt sich daher aus der Notwendigkeit der Wiederholung für die Verkehrssicherheit.

Hinsichtlich der Wiederholung von Verkehrszeichen könnte überlegt werden, eine Konkretisierung im Abstrakten vorzunehmen. So könnten Standardfälle erfasst werden, bei denen gesetzliche Wiederholungsfrequenzen nach einer bestimmten Anzahl von Fahrminuten (Fahrsekunden)<sup>224</sup> vorgesehen wird.

## 6.5 Zusatztafeln als Teil der Verordnung und Kundmachung

### 6.5.1 Allgemein

Zusatztafeln (§ 54 StVO) dürfen unter den in den §§ 50, 52, 53 StVO genannten Verkehrszeichen angebracht werden. Es handelt sich bei ihnen um diese Straßenverkehrszeichen erläuternde oder wichtige, sich auf die Straßenverkehrszeichen beziehende, diese erweiternde oder einschrän-

---

<sup>223</sup> Vgl. *Vergeiner*, Die Kundmachung von Verordnungen nach der StVO 1960, unveröff Diss (2005).

<sup>224</sup> Es kann wohl nur auf Fahrzeiten abgestellt werden, da Meterangaben auf Grund unterschiedlicher Geschwindigkeiten nicht entsprechend differenzieren würden.

kende oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dienliche Angaben enthaltende Zeichen (§ 54 Abs 1 StVO). Die Angaben auf Zeichen und Zusatztafeln müssen leicht verständlich sein. Insbesondere kann durch Pfeile in die Richtung der Gefahr oder des verkehrswichtigen Umstands gewiesen werden (Abs 2 leg cit). Lange Texte sind auf Zusatztafeln folglich zu vermeiden; vielmehr sind die Texte so kurz wie möglich zu fassen.<sup>225</sup> Bei den Zusatztafeln handelt es sich um Straßenverkehrszeichen; sie sind grds rechteckige, weiße Tafeln und dürfen das darüber befindliche Straßenverkehrszeichen seitlich nicht überragen – sie sind also stets unter einem Straßenverkehrszeichen anzubringen (Abs 3 leg cit). Zudem sind die Vorgaben des § 48 StVO zu berücksichtigen.<sup>226</sup> Zusatztafeln dürfen nicht verwendet werden, wenn ihre Bedeutung durch ein anderes Straßenverkehrszeichen (§§ 50, 52 und 53 StVO) zum Ausdruck gebracht werden kann (Abs 4). Es besteht also grds eine Subsidiarität von Zusatztafeln, § 54 Abs 5 StVO enthält einige (vorgegebene) Zusatztafeln.

Der VfGH unterscheidet terminologisch zwischen in der StVO vorgesehenen **Straßenverkehrszeichen (ie Vorschriftenzeichen, Hinweiszeichen, Gefahrenzeichen und Zusatztafeln)** und in dieser nicht vorgesehenen **Zusatzschildern** (s schon o), worunter alle nicht in der StVO vorgesehenen Schilder zu subsumieren sind.

**Zusatztafeln sind Straßenverkehrszeichen** und genießen daher den Schutz des § 31 StVO.<sup>227</sup> Sie sind daher nur zulässigerweise durch den Straßenerhalter aufzustellen (vgl § 32 StVO). Da sie auch iVm solchen Straßenverkehrszeichen aufgestellt werden können, welche die Kundmachung einer Verordnung darstellen, wären sie in dem Falle gleichfalls von der zuständigen Behörde zu verordnen. Verbots- und Zusatztafel bilden eine Einheit; mithin sind auch Zusatztafeln, die sich auf die darüber angebrachten Verkehrszeichen beziehen wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs nicht als eigene Verkehrszeichen zu zählen,<sup>228</sup> insofern ist auch auf § 48 Abs 4 StVO zu verweisen. Nicht als zulässige Zusatztafeln sind jene Zeichen und dergleichen anzusehen, die an einer Anbringungsrichtung eines Straßenverkehrszeichens angebracht werden, die nicht das Straßenverkehrszeichen erläuternde oder wichtige, sich auf das Straßenverkehrszeichen beziehende, diese erweiternde oder einschränkende oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dienliche Angaben enthaltende Zeichen darstellen.<sup>229</sup> Ebenso, wie soeben beschriebene Zeichen nicht als Zusatztafeln iSd § 54 StVO anzusehen sind, gilt Gleiches für solche Tafeln, die nicht unter einem Straßenverkehrszeichen angebracht sind, sondern in einer bestimmten Entfernung zu diesem aufgestellt sind; sie stehen weder mit diesem Straßenverkehrszeichen in Zusammenhang noch stellen sie einen Zusammenhang mit diesen her.<sup>230</sup>

Hinsichtlich der Rechtswirkungen einer Zusatztafel führte der VfGH in einem Erkenntnis aus, dass in StVO-konformen Zusatztafeln enthaltene Ausnahmen das öffentlich-rechtliche Verbot für den ausgenommenen Benutzerkreis außer Kraft setzen; was sie gestatten, ist entgegen dem zunächst formulierten allgemeinen Verbot nicht verboten, vielmehr ist die Rechtslage für die betroffenen

---

<sup>225</sup> Pürstl/Somereider, StVO, § 54 Anm 2.

<sup>226</sup> VfGH 25.4.1985, 84/02/0267,

<sup>227</sup> Siehe auch Pürstl/Somereider, StVO, § 54 Anm 4.

<sup>228</sup> VfGH 18.6.1966, V 1/66, ZVR 1967, 141; VfGH 11.9.1979, 1374/79.

<sup>229</sup> Vgl hierz auch VfGH 11.6.1986, 86/03/0088.

<sup>230</sup> VfGH aaO.

Verkehrsteilnehmer so, als wäre das Verbot für sie von vornherein nicht verordnet worden.<sup>231</sup> Mit hin erfolgt eine Begrenzung des sachlichen Anwendungsbereichs der betreffenden Verordnung.

Erlaubt eine Verordnung gem § 43 Abs 4 StVO die Einhaltung einer höheren als der nach § 20 Abs 2 StVO vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit, besteht keine Verpflichtung, entsprechend § 51 Abs 1 Satz 4 StVO die Länge der Strecke mit einer Zusatztafel gem § 54 Abs 5 lit b StVO anzugeben; denn der Verkehrsteilnehmer muss sich auf eine solche Erlaubnis, anders als bei einer gegenüber der sonst zulässigen Höchstgeschwindigkeit verordneten Beschränkung unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit nicht notwendigerweise einstellen.<sup>232</sup>

### 6.5.2 Zusammenspiel mehrerer Einschränkungen durch Zusatztafeln

Die Hauptanwendungsfälle von Zusatztafeln bei Geschwindigkeitsbeschränkungen beziehen sich – abgesehen von Längenangaben<sup>233</sup> - auf zeitliche Einschränkungen bzw Einschränkungen auf bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmern. Als typischer Fall sind Beschränkungen von Geschwindigkeiten für LKW oder Kfz über 3,5 t zu bezeichnen bzw die Einschränkung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf nasser Fahrbahn oder Schneelage.

Es stellt sich daher die Frage auf Verordnungsebene und auf Kundmachungsebene der Umsetzung gewünschter Beschränkungen. Dabei lässt sich zuerst auf Verordnungsebene festhalten, dass das Gewünschte von der Behörde in ihrem Beschluss klar zum Ausdruck kommt. Ob also eine Beschränkung für LKW unabhängig von der nassen Fahrbahn und bei nasser Fahrbahn für alle Kfz gelten soll oder nur für LKW bei nasser Fahrbahn, hängt vom Beschluss der Behörde ab. Die Verordnung ist bei der Kombination unterschiedlicher zeitlicher und sachlicher Anwendungsbereiche nur an die allgemeinen Vorgaben der Verordnungserstellung (etwa § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO), wie zB der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, gebunden.

Die Darstellung des Gewünschten durch Straßenverkehrszeichen und Zusatztafeln ist Voraussetzung für eine gehörige und eine gesetzmäßige Kundmachung. Soll also nur für LKW bei Regen eine Beschränkung gelten, so wäre es angemessen dies mit Zeichen auf einer Zusatztafel kundzumachen, soll es sowohl bei Regen für alle als auch ansonsten für LKW gelten, empfiehlt sich eine Kundmachung auf unterschiedlichen Straßenverkehrszeichen.

Bei der Abfolge unterschiedlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einem Straßenzug mit jeweils unterschiedlichen zeitlichen und sachlich-personellen Einschränkungen ist bei der Kundmachung im Besonderen darauf Bedacht zu nehmen, dass für den Verkehrsteilnehmer eine Nachvollziehbarkeit der Verordnungsrechtsslage besteht. Gibt die Kundmachung die Verordnungs-lage nicht wieder, liegt mangels gehöriger Kundmachung auch keine Verordnung vor. Ist die Verordnungs-lage kundgemacht, aber die Erkennbarkeit eingeschränkt, ist die Kundmachung uU gesetzwidrig und die Verordnung anfechtbar.

---

<sup>231</sup> VfGH 5.12.1987, V 74/86.

<sup>232</sup> VwGH 30.4.1992, 92/02/0108.

<sup>233</sup> Also die Länge der Geschwindigkeitsbegrenzung.

Zu betonen ist auch, dass die Darstellung durch Zusatztafeln nicht auf die in § 54 Abs 5 StVO dargestellten Zusatztafeln beschränkt ist. Die Unbeschränktheit der Zusatztafeln ist insbesondere durch die Vorgaben der §§ 54 Abs 2 und 3 StVO beschränkt.

## 6.6 Ein Rechtsvergleich - Ortstafeln in Deutschland

Ausgehend von der österreichischen Regelung, dass Ortstafeln kein normativer Gehalt dergestalt zukommt, dass ab ihrem Aufstellungsort für das gesamte Ortsgebiet eine fixierte Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gilt, sei auf Grund der sich gebenden Probleme und das den Konstellationen innewohnende Verwirrungspotential als Vergleich die deutsche Rechtslage angeführt:

Die herrschende, derweil nicht in Gänze unumstrittene Meinung geht davon aus, dass es sich bei **Verkehrszeichen** im Sinne der StVO um **Verwaltungsakte in der Form der Allgemeinverfügung** handle (Rechtsnatur).<sup>234</sup> Verwaltungsakt ist jede Verfügung, Entscheidung oder andere hoheitliche Maßnahme, die eine Behörde zur Regelung eines Einzelfalls auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts trifft und die auf unmittelbare Rechtswirkung nach außen gerichtet ist. Allgemeinverfügung ist ein Verwaltungsakt, der sich an einen nach allgemeinen Merkmalen bestimmten oder bestimmbar Personenkreis richtet oder die öffentlich-rechtliche Eigenschaft einer Sache oder ihre Benutzung durch die Allgemeinheit betrifft (s § 35 VwVfG)<sup>235</sup>. Bei Verkehrszeichen handelt es sich um eine solche Benutzungsregelung im Sinne des § 35 S 2 3. Fall VwVfG. Gem § 41 Abs 3 VwVfG kann die **Bekanntgabe einer Allgemeinverfügung** (also eines generell konkreten Rechtsaktes) auch **öffentlich** erfolgen, wenn die Bekanntgabe an die Beteiligten untunlich ist; dies wird im Falle einer Bekanntgabe durch Verkehrszeichen angenommen.<sup>236</sup>

Die für Verkehrszeichen geltenden Vorschriften finden sich in der StVO<sup>237</sup>. Gem § 39 Abs 2 StVO sind Verkehrszeichen Gefahrenzeichen, Vorschriftszeichen und Richtzeichen (Satz 1); auch Zusatzschilder<sup>238</sup> sind Verkehrszeichen. **Die Ortstafel als Verkehrszeichen ist Richtzeichen** iSd § 42 Abs 3 StVO. § 42 Abs 1 StVO erläutert zunächst (Satz 1), dass Richtzeichen **besondere Hinweise zur Erleichterung des Verkehrs** geben; zugleich aber wird klargestellt, dass sie **auch Anordnungen** enthalten können (Satz 2). Soweit Richtzeichen, wie grds, den Verkehr nur durch Hinweise erleichtern sollen, dh ihnen ein Anordnungscharakter fehlt, sind sie keine Verwaltungsakte (so die deutsche hM; Auswirkungen hat dies unter anderem auf den verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutz).<sup>239</sup> In Abs 3 finden sich die **Zeichen 310 und 311** (Ortstafel Vorder- und Rückseite); sie zeigen den **Beginn und das Ende einer geschlossenen Ortschaft** an. Die (allgemeine)

<sup>234</sup> Vgl hierzu *Maurer*, Allgemeines Verwaltungsrecht<sup>12</sup>, § 9 Rz 36 ff, allerdings mit krit Argumentation; BVerwGE 27, 181; VwGH Kassel, NJW 1999, 2075; Bay VGH NVwZ 1984, 383; *Hentschel*<sup>37</sup>, § 41 StVO Rz 247. Zu der Gegenansicht s zB Bay VGH, NJW 1978, 1988; 1979, 670 (zust *Renck*, NVwZ 1984, 355); *Obermayer*, NJW 1980, 2386; insoweit auch *Maurer*, aaO.

<sup>235</sup> Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vom 25.05.1976 (BGBl I 1976, 1253), neugefasst durch Bek v 23.01.2003 (BGBl I 2003, 102), geändert durch Art 4 Abs 8 G v 05.05.2004 (BGBl I 2004, 718).

<sup>236</sup> BVerwGE DAR 1997, 119; VGH Kassel, NJW 1999, 1651; *Hentschel*<sup>37</sup>, § 41 StVO Rz 247.

<sup>237</sup> Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 16.11.1970 (BGBl I 1970, 1565, BGBl I 1971, 38), zuletzt geändert durch Art 1 Abs 5 V v 22.01.2004 (BGBl I 2004, 117).

<sup>238</sup> Beachte hier den terminologischen Unterschied des Gesetzes im Vergleich zur österreichischen Rechtslage.

<sup>239</sup> *Hentschel*<sup>37</sup>, Straßenverkehrsrecht, § 42 Rz 181.

Verwaltungsvorschrift<sup>240</sup> zu den Zeichen 310 und 311 erläutert (Ziffer II), dass die Zeichen auf der für den ortseinwärts Fahrenden rechten Straßenseite so aufzustellen ist, dass sie auch der ortsauswärts Fahrende deutlich erkennen kann. Ist das nicht möglich, so ist die Ortstafel auch links anzubringen. Gem Ziffer IV **darf sie auch auf unbedeutenden Straßen nicht fehlen**, braucht **nur an nicht befestigten Feldwegen nicht** aufgestellt zu werden. Laut Ziffer V wird durch die Ortstafel der Name der Ortschaft (und des Verwaltungsbezirks) angegeben.

Von den gekennzeichneten Stellen an **gelten die für den Verkehr innerhalb (außerhalb) geschlossener Ortschaften geltenden Vorschriften**. Diese finden sich in § 3 StVO. In Abs 1 wird zunächst die Grundregel statuiert und präzisiert, dass stets nur so schnell gefahren werden darf, dass der Fahrer sein Fahrzeug beherrscht. Aus Abs 3 Z 1 ergibt sich weiter, dass **auch unter günstigsten Umständen die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h** beträgt. Dabei handelt es sich um die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ohne Verkehrszeichen. Die Grenze von 50 km/h gilt unterschiedslos für alle Kfz, eine Erhöhung auf 60 km/h wurde seitens des Ordnungsgebers abgelehnt, wobei der Begründung das Versprechen einer elastischen Handhabung durch das Verkehrszeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) entnommen werden kann.<sup>241</sup> Die höchstzulässige Geschwindigkeit beginnt ab der Ortstafel<sup>242</sup>, sofern nicht durch Verkehrszeichen (Zeichen 274, zulässige Höchstgeschwindigkeit) etwas anderes bestimmt wird.<sup>243</sup> Hinsichtlich des eine Höchstgeschwindigkeit anordnenden **Charakters der Ortstafel** gehen die Meinungen auseinander:<sup>244</sup> Während auf der einen Seite dem Schild ein anordnender Charakter abgesprochen wird, da die Tempobegrenzung lediglich ein Nebeneffekt auf Grund des Verweises auf § 3 StVO sei,<sup>245</sup> vertreten andere, die Ortstafel sei (zwar) ein Richtzeichen, sie ordne aber an, dass von ihr ab die innerörtlichen Verkehrsvorschriften gelten; ist ihr **kein die Fahrtgeschwindigkeit regelndes Verkehrszeichen beigefügt, gilt** von ihr ab die **Ortsgeschwindigkeit**.<sup>246</sup> Einer Streitentscheidung bedarf es an dieser Stelle für die Relevanz für Österreich nicht: denn in jedem Fall gilt ab dem Ortsschild die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, unabhängig davon, ob sich dies nun auf Grund einer Anordnung des Verkehrszeichens selbst oder auf Grund der gesetzlichen Verweisung ergibt, die keine dem österreichischen Recht (§ 20 StVO) entsprechende Einschränkung enthält. Durch diese Technik wird letzten Endes vermieden, dass vor einer Ortstafel eine höhere Geschwindigkeit als 50 km/h angeordnet (verordnet) wird, die dann auch nach der Ortstafel noch weiter gilt: in Deutschland gilt im Ortsgebiet mangels entgegenstehender Anordnung ab Beginn des Ortsgebiets stets 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit.

---

<sup>240</sup> Hierbei handelt es sich um eine behördeninterne Anweisung zur Handhabung der entsprechenden Vorschriften (vgl hierzu zB *Maurer*, Allgemeines Verwaltungsrecht<sup>12</sup>, § 24), die mit den Erlässen in Österreich zu vergleichen ist. Zu der „verfassungsrechtlichen Besonderheit“ der allgemeinen Verwaltungsvorschriften der Bundesregierung ua iZm der StVO s Art 84 Abs 2 GG.

<sup>241</sup> *Hentsche*<sup>87</sup>, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rz 50; s auch BGH NzV 2002, 365; OLG Karlsruhe, VR 55, 423.

<sup>242</sup> Hierzu OLG Oldenburg NZV 1994, 286; Bay OLG NZV 1995, 596.

<sup>243</sup> OLG Hamm VRS 25, 219.

<sup>244</sup> S zB gegen eine Anordnung durch die Ortstafel OLG Oldenburg, NJW 1969, 2213; dafür OVG Lüneburg, VRS 51, 313; widersprüchlich auch bsp *Hentsche*<sup>87</sup>, Straßenverkehrsrecht, § 42 Rz 181 einerseits und § 3 StVO Rz 51/52; vgl auch dessen Aufzählung der Richtzeichen mit Anordnungscharakter unter § 42 StVO Rz 181.

<sup>245</sup> *Schurig*<sup>2</sup>, Grundriß des Straßenverkehrsrechts, 125. Vgl insofern auch die unterschiedlich gezogenen Konsequenzen: nach *Schurig*, aaO muss die Geschwindigkeitsbegrenzung auch dann eingehalten werden, wenn bei geschlossener Bebauung die Ortstafel fehlt, nach *Hentsche*<sup>87</sup>, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rz 50 hingegen kann davon nicht ausgegangen werden, weil die Verkehrsregeln deutlich und die Verkehrszeichen im Fahren mit einem Blick erfassbar sein müssten.

<sup>246</sup> *Hentsche*<sup>87</sup>, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rz 51/52.



Die Verkehrsteilnehmer müssen sich an die Ortstafeln halten können, so wie sie stehen, andererseits muss die Verwaltungsbehörde überprüfen, ob der Standort der Ortstafel wegen fortschreitender Bebauung dem Verkehrsbedürfnis noch entspricht.<sup>247</sup> **Die Ortstafel gilt** auch, wenn Unbefugte sie umgedreht haben (**sofern Erkennbarkeit noch gegeben ist**).<sup>248</sup> Fehlt sie bei geschlossener Bebauung, ist die 50 km/h-Grenze nicht gültig, da Verkehrsregeln deutlich zu sein haben und Verkehrszeichen beim Fahren mit einem Blick erfassbar sein müssen.<sup>249</sup>

Als Grundsatz gilt daher, dass durch die Richtzeichen „Ortstafel“ die 50 km/h Höchstgeschwindigkeit verbindlich angeordnet werden. Derweil steht der zuständigen **Verwaltungsbehörde** offen, **mittels Verkehrszeichen eine andere Regelung** zu treffen; diese gehen den Verkehrsregeln des § 3 StVO vor (vgl. § 39 Abs 3 StVO). Sie können durch die Verkehrszeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) und 275 (vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit) indes **ausschließlich für einzelne Straßen** angeordnet werden, **niemals für ein Straßennetz durch Aufstellung nur an den Zufahrten**.<sup>250</sup> Soll die Begrenzung für ein Gebiet gelten, bedarf dieses der Kennzeichnung durch die Verkehrszeichen 274.1 / 274.2. (Tempo-30-Zone)<sup>251</sup> Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Verkehrszeichen für das gesamte Straßennetz eines Bundeslandes oder einer Gemeinde unter Umgehung bundesrechtlicher Kompetenz sind unzulässig und rechtsfehlerhaft – dies ergibt sich aus der einschlägigen Vorschrift des § 45 StVO (s dessen Abs 1 und 1a).<sup>252</sup>

**Innerorts** dürfen die Straßenverkehrsbehörden **die zulässige Höchstgeschwindigkeit** durch Zeichen 274 **mit Zustimmung der übergeordneten Verwaltungsbehörde erhöhen** (so § 45 Abs 8 StVO); auch dies kann **jedoch auch nur für bestimmte Straßen** erfolgen; zusätzliche (allgemeine) Anforderungen hinsichtlich der Voraussetzungen einer Aufstellung ergeben sich aus Abs 9 der genannten Vorschrift.

Konkrete Anweisungen hinsichtlich des **Wie der Aufstellung** finden sich in der Verwaltungsvorschrift zu § 39 StVO, insbesondere unter Ziffer 11. Hieraus ergibt sich mitunter, dass **nicht mehr als drei Verkehrszeichen auf einem Pfosten angebracht** werden dürfen; zudem kann man unzulässige Kombinationen von Verkehrszeichen entnehmen. Bei dem Zeichen 274 handelt es sich um ein Vorschriftszeichen; diese sind im Allgemeinen dort aufzustellen, wo oder von wo die Anordnung zu befolgen ist (§ 41 Abs 2 Satz 3 StVO). Konkretere Anforderungen in Bezug auf eine zugelassene höhere Geschwindigkeit innerhalb einer Ortschaft als 50 km/h ergeben sich aus der Verwaltungsvorschrift zu den **Zeichen 274, 276 und 277**. Nach Ziffer V **dürfen** die genannten Zeichen **nicht in Höhe der Ortstafel oder kurz hinter ihr angebracht werden**. Dies ließe dem Wortlaut nach eigentlich den Schluss zu, dass wenn die Zeichen schon nicht auf derselben Höhe angebracht werden dürfen, dass sie dann erst recht nicht in Kombination auf dem Pfosten des Ortstafelschildes erlaubt sind. Dem steht offensichtlich eine Ansicht entgegen,<sup>253</sup> was allerdings

---

<sup>247</sup> S die Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten, VBI 76, 220; 84, 30.

<sup>248</sup> OLG Hamm, VRS 25, 296.

<sup>249</sup> Nicht mehr vertretbar daher OLG Hamm MDR 1969, 1033; VM 96, 68; OLG Düsseldorf, VRS 64, 460. S hierzu insbesondere die Kritik von *Hentschel*<sup>87</sup>, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rz 50. Insofern auch gegen die Meinung *Schurigs*, siehe oben.

<sup>250</sup> OLG Frankfurt, DAR 1979, 55 (Wiederholung an den einzelnen Straßen).

<sup>251</sup> Nach der einschlägigen Vorschrift des § 41 Abs 2 Z 7 StVO kann mit dem Zeichen auch eine niedrigere Zonengeschwindigkeit vorgesehen werden.

<sup>252</sup> Vgl hierzu die Kommentierung von *Hentschel*<sup>87</sup>, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rz 45 und § 45 StVO Rz 27.

<sup>253</sup> *Hentschel*<sup>87</sup>, Straßenverkehrsrecht, § 3 StVO Rz 51/52.

auch aus systematischen Gründen durchaus zutreffend erscheint, denn wenn die Höchstgeschwindigkeit ab dem Ortschild gilt, so erscheint es im Hinblick auf zu vermeidende Bremsvorgänge und etwaige Verwirrungen der Verkehrsteilnehmer **durchaus** angebracht, die **Anbringung an demselben Pfosten** zuzulassen (freilich dann iSd Verwaltungsvorschrift nicht mittels separaten Pfostens auf Höhe der Ortstafel). Ein solches Vorgehen erscheint **aber** aus zwei Gründe eine **absolute Ausnahme** zu sein: zum einen auf Grund der unbedingten Anordnung, dass ab der Ortstafel die gesetzlichen Höchstgeschwindigkeiten zu gelten haben; zum anderen auf Grund der Tatsache, dass für die Zulässigkeit einer solchen Maßnahme die Zustimmung der übergeordneten Verwaltungsbehörde erforderlich ist. Auf Grund dessen sowie den Formulierungen der Verwaltungsvorschriften erscheint es wahrscheinlicher, dass eine Erhöhung nicht schon ab dem Ortseingangsschild erlaubt wird, sondern allenfalls für bestimmte Streckenabschnitte im Ortsgebiet gilt. Bedeutend ist der Umstand, dass entgegen der österreichischen Rechtslage selbst bei Zulässigkeit einer Anbringung an demselben Pfosten, die Erhöhung der höchst zulässigen Geschwindigkeit sich **nicht** auf **das gesamte Ortsgebiet** bezöge, **sondern nur auf die konkrete Straße**.

Hinsichtlich des Spielraums der zulässigen Erhöhung der Geschwindigkeit erläutert die Verwaltungsvorschrift (speziell) zu Zeichen 274 (Ziffer VI), dass eine **höhere Geschwindigkeit als 70 km/h nicht zu empfehlen** ist.

# Literaturverzeichnis

## Rechtlicher Teil

- Adamovich/Funk/Holzinger*, Staatsrecht I.  
*Aichreiter*, Verwaltungsrecht I.  
*Aichreiter*, Verwaltungsrecht II.  
*Bachmann*, Besonderes Verwaltungsrecht<sup>2</sup> (2004).  
*Baumgartner*, ZfV 2003, 160.  
*Binder*, ZVR 1974, 34. ff.  
*Dittrich-Veit-Veit*, II, StVO.  
*Dittrich/Tichy*, ZVR 2004, 186ff.  
*Dujmovits*, Janusköpfige Verwaltungsakte oder was es alles gibt, in Eisenberger ua, Norm und Normvorstellungen. Festschrift für Bernd-Christian Funk zum 60. Geburtstag, 133f.  
*Hattenberger*, ZfV 2001, 546, 556.  
*Hengstschläger*, Kundmachungsmangel, 761.  
*Hengstschläger*, in GSch Marcic, 769 ff.  
*Hentschel*, Straßenverkehrsrecht.  
*Holzinger*, in Schäffer, 315.  
*Jellineks*, Verwaltungsrecht.  
*Kail*, ÖJZ 1977, 311, 313.  
*Kelsen*, Staatsunrecht.  
*Kerschner*, JBI 1984, 358.  
*Klaushofer*, JRP 2003, 239 ff.  
*Klaushofer*, ÖJZ 2000, 162, 169.  
*Korinek/Holoubek*, B-VG.  
*Lachmayer*, Effizienz als Verfassungsprinzip, in: *Bungenberg* ua (Hrsg), Assistententagung Öffentliches Recht. Recht und Ökonomik (2004) 135.  
*Maurer*, Allgemeines Verwaltungsrecht.  
*Mayer/Rill/Funk/Walter*, 83ff.  
*Mayer*, Verordnungen, ZVR 1974, 28.  
*Merkl*, Verwaltungsrecht.  
*Morscher*, FS Winkler, 653; 678.  
*Novak*, Die Fehlerhaftigkeit von Gesetzen und Verordnungen, 1967.  
*Öhlinger/Hiesel*, Verfassungsgerichtsbarkeit, Art 89.  
*Öhlinger*, ZaöRV 1977, 445.  
*Pürstl/Somereder*, StVO.  
*Rack*, ÖJZ 1971, 92.  
*Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht<sup>2</sup> (2003).  
*Rill/Schäffer*, B-VG  
*Ringhofer*, Prüfung, 103ff.  
*Schreiber*, Reform 21.  
*Schweighofer/Kreuzbauer/Liebwald*, 244;  
*Schulev-Steindl*, ÖZW 2002, 18.  
*Schurig*<sup>2</sup>, Grundriß des Straßenverkehrsrechts, 125.Vgl.

*Stock*, Irrtümliches Befahren von Forststraßen, ZVR 2001, 342.

Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 16.11.1970 (BGBl I 1970, 1565, BGBl I 1971, 38), zuletzt geändert durch Art 1 Abs 5 V v 22.01.2004 (BGBl I 2004, 117).

*Thienel*, Art 49 B-VG, in *Korinek/Holoubek* (Hrsg), BVG.

*Thienel*, ÖJZ 2001, 864, 866.

*Tichy*, ZVR 1984, 41.

*Vergeiner*, Die Kundmachung von Verordnungen nach der StVO 1960 durch Straßenverkehrszeichen, unveröff Diss (2005).

*Walter*, JBI 1961, 340.

*Walter*, ÖJZ 1966, 1 (4).

*Walter/Mayer*, Bundesverfassungsrecht.

### **Verkehrspsychologischer Teil**

Christ, R., Delhomme, P., Kaba, A., Mäkinen, T., Sagberg, F., Schulze, H., Siegrist, S. (1999). GADGET - Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology. Final Report. Investigations on Influences upon Driver Behaviour -Safety Approaches in Comparison and Combination. Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) Austrian Road Safety Board. Vienna September 1999.

Cohen, A. S. (1994). Verkehrszeichen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 40.Jg., Heft 2/II. Quartal 1994, S. 57-67.

Cohen, A. S. (1995). Verkehrszeichen als gestörtes Kommunikationssystem. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 41(2), 73-77.

Cohen, A. S. (1998). Visuelle Orientierung im Straßenverkehr. Eine empirische Untersuchung zur Theorie des visuellen Abtastens (bfu-Report Nr. 43). Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung.

Gibson, J.J. (1982). Wahrnehmung und Umwelt – Der ökologische Ansatz in der visuellen Wahrnehmung. München: Urban & Schwarzenberg.

Gordon, I. E. (1989). Theories of visual perception. Chicester: Wiley.

Herry, M., Schuster, M., Russ, M., Schrammel, E., Risser, A. (2001). Aktionswoche „Mobile Tempoanzeige“. Geschwindigkeitsmessungen und Befragungen. In Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg): Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Band 119, Wien.

Kaba, A. (1992). Die beschränkte Informationsaufnahme im nächtlichen Straßenverkehr (Symposium: Phänomen Nachtunfall. Informationsaufnahme und Handlungskonsequenzen im nächtlichen Straßenverkehr. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, 35). Wien: Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Kaba, A. & Klemenjak, W. (Hrsg). (1993). Informationsaufnahme und Informationssysteme im Straßenverkehr (Kleine Fachbuchreihe des KfV Band 29). Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Kathmann, T. (1998a). Geschwindigkeitswarnanlagen – eine Alternative zur polizeilichen Überwachung?, Straßenverkehrstechnik 42 (9), 483-491.

Kathmann, T. (1998b). Technik und Einsatzbeispiele von Geschwindigkeitswarnanlagen. In B. STEINAUER: 1997-1998. Ein Jahr Bereich „Verkehr und Betrieb“ am Institut für Straßenwesen der

RWTH Aachen. Mitteilungen des Lehrstuhls für Straßenwesen, Erd- und Tunnelbau, Institut für Straßenwesen der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen Nr 39, (S 114-136).

Klebensberg (1982). Verkehrspsychologie. Berlin: Springer.

Latzel, M. (1993). Syntaktische Aspekte der Aufstellung und des Ablesens von Verkehrszeichen. In BUNDESANSTALT FÜR STRAßENWESEN (Hrsg): Faktor Mensch im Straßenverkehr. Referate des Symposions '92 der Bundesanstalt für Straßenwesen und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1992 des Bundesministers für Verkehr am 3. Dezember 1992 in Bergisch Gladbach. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 9, Bergisch Gladbach, (S 66-77).

Machata, K. (2000). Problem Geschwindigkeit: Maßnahmen, Strategien, Auswirkungen. Ein europäischer Ausblick. In KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT (Hrsg.), Geschwindigkeit. Unfallversursacher Nr. 1 – Tempolimits – Akzeptanz und Signalisierung. 28. Sitzung des Österreichischen Verkehrssicherheitsrates. 14. April 2000, Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit (S. 4-11).

Mittenecker, E., Raab, E. (1973). Informationstheorie für Psychologen. Eine Einführung in Methoden und Anwendungen. Verl für Psychologie, Hogrefe, Göttingen.

Schlag, B. & Heger, R. (2004). Ansätze einer psychologisch fundierten Straßengestaltung. In B. Schlag (Hrsg), Verkehrspsychologie. Mobilität – Sicherheit - Fahrerassistenz (S. 11-27). Lengerich: Pabst.

Schmotzer, C. (1998). Visuelle Orientierung – Optimierung von Verkehrsinformationseinrichtungen. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Theeuwes, J. & Godthelp, H. (1995). Self-explaining roads. Safety Science, 19, 217-225.

Zimbardo, P.G. (1995). Psychologie (6. neu bearb und erweít Aufl). Berlin: Springer.

Zimbardo, P.G. & Gerrig, R.J. (1999). Psychologie (7. neu bearb und erweít Aufl). Berlin: Springer.

#### Weiterführende Literatur „Richtlinien“:

Quelle: <http://www.umich.edu/~driving/guidelines/guidelines.html> (16.3.2005)

- National Highway Traffic Safety Administration, DOT §157.101 Federal Motor Vehicle Safety Standards
- TRL Limited (2004) A Stevens, A Quimby, A Board, T Kersloot and P Burns. Design Guidelines for Safety of In-Vehicle Information Systems
- Alliance of Automobile Manufacturers (2003 June 17; Version 3). Statement of Principles, Criteria and Verification Procedures on Driver Interactions with Advanced In-Vehicle Information and Communication Systems, Washington, D.C.: Alliance of Automobile Manufacturers.
- Campbell, J.L., Carney, C., and Kantowitz, B.H. (1997). Human Factors Design Guidelines for Advanced Traveler Information Systems (ATIS) and Commercial Vehicle Operations (CVO) (Technical Report FHWA-RD-98-057), Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration.
- Commission of the European Communities (1999). Statement of Principles on Human Machine Interface (HMI) for In-Vehicle Information and Communication Systems („EU Principles), (Annex 1 to Commission Recommendation of 21 December 1999 on safe and efficient

In-vehicle information and communication systems: A European statement of principles on human machine interface) Brussels, Belgium: European Union.

- Ross, T., Midtland, K., Fuchs, M., Pausie, A., Engert, A., Duncan, B., Vaughan, G., Vernet, M., Peters, H., Burnett, G., and May, A (1996). HARDIE Design Guidelines Handbook: Human Factors Guidelines for Information Presentation by ATT Systems, Commission of the European Communities, Luxembourg.
- JAMA (Japan Automobile Manufacturer's Association) Guideline for In-Vehicle Display Systems, version 2.1.
- Society of Automotive Engineers (2004, February 12), SAE Recommended Practice Navigation and Route Guidance Function Accessibility While Driving (SAE 2364), February 12, 2004, Warrendale, PA: Society of Automotive Engineers.
- Society of Automotive Engineers (April 2002 revision), SAE Recommended Practice Calculation of the Time to Complete In-Vehicle Navigation and Route Guidance Tasks (SAE J2365), Warrendale, PA: Society of Automotive Engineers.
- Stevens, A., Board, P.,A., and Quimby, A. (1999). A Safety Checklist for the Assessment of In-Vehicle Information Systems: Scoring Proforma (Project Report PA3536-A/99), Crowthorne, UK: Transport Research Laboratory.
- Green, P., Levison, W., Paelke, G., and Serafin, C. (1993). Preliminary Human Factors Guidelines for Driver Information Systems (Technical Report UMTRI-93-21), Ann Arbor, MI: The University of Michigan Transportation Research Institute (also published as FHWA-RD-94-087, McLean, VA: U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, December, 1995).

Quelle: <http://www.advisors.iao.fraunhofer.de> (16.3.2005)

- ADAS Checklist tool (ADVISORS Projekt)