

Zeitschrift für

VERKEHRS- RECHT



Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

September 2018

09

277 – 312

Beiträge

Digitale Zusatztafeln im Straßenverkehr

Konrad Lachmayer und Lukas Wieser ➔ 280

Instanzenzug im Eisenbahngesetz *Elisabeth Gruber* ➔ 286

Berichte

Entwicklungen im europäischen Schadenersatzrecht 2017

Lena Kolbitsch ➔ 289

**KFV-Fachtagung zum Thema „Drogen als Problem
im Straßenverkehr“** *Christoph Feymann* ➔ 292

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht *Gerhard Pürstl* ➔ 295

Rechtsprechung

**Schadenersatz für den durch die Vertauschung zweier Frühgeborener
nach der Geburt erlittenen Seelenschmerz** *Alexander Wittwer* ➔ 299

Judikaturübersicht Verwaltung

**Polizeibeamter ist keine geeignete „Stelle“,
die entschuldigenden Verbotsirrtum auslösen kann** ➔ 309

**Fortgesetztes Delikt kann nur Verstöße gegen
dieselbe Rechtsvorschrift betreffen** ➔ 311

Digitale Zusatztafeln im Straßenverkehr

Ein Beitrag zur Kundmachung von Verordnungen¹⁾

ZVR 2018/139

Art 89 B-VG;
§§ 43, 44, 48 StVO

VfGH 18. 6. 1966,
V 1/66;

VfSlg 5289/1966;
VfGH 23. 9. 2003,
V 64/02 16.970/
2003

Verkehrszeichen;
Kundmachung;
Baustellen;
Protokollierung

Die fortschreitende Digitalisierung des Straßenverkehrs hat viele Facetten. So ermöglicht etwa die Einführung digitaler Zusatztafeln auf Baustellen die Professionalisierung und Flexibilisierung der Kundmachung von Halte- und Parkverboten. Während die elektronische Kundmachung von Verordnungen im Rahmen bestehender straßenpolizeilicher Vorgaben umsetzbar ist, bestehen für weitergehende Dynamisierungen der Verordnungskundmachung nur teilweise gesetzliche Grundlagen in der StVO.

Von Konrad Lachmayer und Lukas Wieser

Inhaltsübersicht:

- A. Das Konzept der digitalen Zusatztafel
- B. Verordnungserlassung und Kundmachung
 1. Straßenverkehrsregeln in Ordnungsform
 2. Verordnungskundmachung im Straßenverkehr
 3. Technische Ausgestaltung von Straßenverkehrszeichen
 4. Dynamische Verordnungskundmachung
- C. Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen für die Digitalisierung von Zusatztafeln
 1. Zur rechtlichen Zulässigkeit digitaler Zusatztafeln
 2. Rechtliche Vorgaben an digitale Zusatztafeln
- D. Anwendungsbeispiel „Baustelle“
 1. Überblick
 2. Rechtliche Problematik bestehender Kundmachungsformen
 3. Strukturelle Vorteile der Kundmachung durch eine digitale Zusatztafel
 4. Gesetzliche Grundlage für Verordnungskundmachung durch die Organe des Bauführers
- E. Schlussfolgerungen

A. Das Konzept der digitalen Zusatztafel

Während die Digitalisierung im Straßenverkehr zunehmend aus dem Blickwinkel der Automatisierung des Fahrens diskutiert wird,²⁾ zeigen sich zahlreiche Anwendungsbereiche – insb auch iZm „intelligenter Infrastruktur“.³⁾ So soll im Rahmen dieses Beitrags ein spezifisches Konzept der Digitalisierung, konkret das digitale Zusatztafeln, diskutiert werden.

iZm Baustellen kommen straßenverkehrsrechtlich Zusatztafeln zur Anwendung, die straßenverkehrsrechtliche Halte- und Parkverbotszeichen durch die auf ihnen dargestellte zusätzliche Information ergänzen. Diese Zusatztafeln enthalten etwa Zeitangaben, um straßenverkehrsrechtliche Halte- und Parkverbote hinsichtlich ihres zeitlichen Anwendungsbereichs zu konkretisieren. Die derzeit zum Einsatz kommenden Zusatztafeln werden als herkömmliche, physische Verkehrszeichen ausgeführt; die Information wird durch

metallische Schilder permanent unterhalb der primären Verkehrszeichen angebracht. iZm Baustellen erfolgen Datums- und Zeitangaben auf Halte- und Parkverbotschildern oftmals auch handschriftlich.

Bzgl der als Verkehrszeichen ausgeführten Zusatztafeln ergeben sich aus der statischen Ausführung Grenzen hinsichtlich der zeitlichen Flexibilisierung. Wo eine durch statische Straßenverkehrszeichen unmögliche zeitliche Flexibilität – wie etwa iZm den im Rahmen von Baustellen erforderlichen Halte- und Parkverboten – notwendig ist, wird diese durch handschriftliche Ergänzungen auf den Verkehrszeichen erreicht, die jedoch bzgl ihrer Lesbarkeit und Witterungsbeständigkeit problematisch sind. Das Konzept der digitalen Zusatztafel bietet durch den Einsatz von mit ePaper-Technologie ausgestatteten Zusatztafeln sowohl Flexibilität hinsichtlich der darzustellenden Informationen als auch eine nachhaltige Protokollierung der angezeigten Inhalte.⁴⁾

Die nachstehende rechtliche Analyse setzt sich mit den bestehenden straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen auseinander und prüft, inwieweit die Er-

1) Der Beitrag basiert auf einer rechtlichen Machbarkeitsstudie im Rahmen des von der FFG geförderten Projekts „Dynamische Kundmachung von Ladezonen, temporären Logistikflächen und Baustellen mittels ePaper Technologie“. Siehe dazu www2.ffg.at/verkehr/projekt/pdf.php?id=1515 (Stand 14. 6. 2018).

2) Siehe etwa Lachmayer, Von Testfahrten zum regulären Einsatz automatisierter Fahrzeuge, ZVR 2017, 515; I. Eisenberger/Gruber/Huber/Lachmayer, Automatisiertes Fahren: Komplexe regulatorische Herausforderungen, ZVR 2016, 383; Lachmayer, Zukunftsperspektiven der StVO, ZVR 2010, 442; I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger (Hrsg), Autonomes Fahren und Recht (2017); Templ, Über „die Haftungsfrage“ von selbsttätig am Straßenverkehr teilnehmenden Kfz, ZVR 2016, 10; Frankl-Templ, Elektromobilität und Recht (2018) 47 ff; Eustacchio, Automatisiert zum Recht. Zum Kriterium der Sicherheit und zur Haftung für Assistenzsysteme in selbstfahrenden Kfz, ZVR 2017, 509; Klar, Das vernetzte Fahrzeug als erster Schritt der Automatisierung. Anforderungen an Infrastrukturbetreiber, ZVR 2017, 434.

3) Siehe dazu bereits Hauenschild/Lachmayer, Neue rechtliche Herausforderungen durch Verkehrstelematik, ZVR 2005, 148; Muzak, Aktuelle Entwicklungen in der Verkehrstelematik aus rechtsstaatlicher Perspektive, ZVR 2008, 70; Hoffer, Verkehrstelematik und Straßenverkehrsrecht, ZVR 2008, 67 (68).

4) Siehe idZ bzgl der Verkehrsbeeinflussungsanlagen Hoffer, ZVR 2008, 67 (68): „Gemeinsam ist allen Anlagen, dass statische – allenfalls durch Zusatztafeln gem § 54 StVO eingeschränkte oder erläuterte – Straßenverkehrszeichen (Vz) durch umschaltbare und daher meist nur im Bedarfsfall sichtbare Zeichen ersetzt werden.“

richtung digitaler Zusatztafeln im Rahmen der StVO zulässig ist bzw in welchen Bereichen ein gesetzlicher Anpassungsbedarf bestünde, um das Konzept der digitalen Zusatztafel umfassend implementieren zu können.

B. Verordnungserlassung und Kundmachung

1. Straßenverkehrsregeln in Verordnungsform

Die StVO sieht weitreichende Verordnungsermächtigungen vor,⁵⁾ die das Straßenpolizei- und Verkehrsrecht charakterisieren.⁶⁾ IdS ermächtigt § 43 StVO die zuständige Behörde, Verkehrsverbote, -gebote und -beschränkungen iZm Baustellen zu erlassen (§ 43 Abs 1 lit d StVO).⁷⁾ Im Rahmen des Verfahrens der Verordnungserlassung sind zwei zu differenzierende rechtliche Vorgänge von besonderer Bedeutung. Zum einen hat die Behörde in einem internen Willensbildungsverfahren einen „*Verordnungswillen*“ zu bilden, der in einem innerbehördlichen Verwaltungsbeschluss mündet.⁸⁾ Da dieser behördliche Wille auf die Erlassung von generellen Rechtsnormen gerichtet ist, die die Normadressaten verpflichten, ist in einem weiteren Schritt zum anderen der (interne) Verwaltungsbeschluss aus der Behördensphäre heraus „*nach außen zu tragen*“ und idS gehörig kundzumachen.⁹⁾

Der behördliche Verwaltungsbeschluss materialisiert sich auch im Anwendungsbereich der StVO idR in der Form behördeninterner Dokumente und Aktenvermerke, in welche die Straßenverkehrsteilnehmer keine Akteneinsicht haben.¹⁰⁾ Dies gilt auch für die gem §§ 43, 44 StVO erlassenen Verordnungen (Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise), die sowohl hinsichtlich ihres Inhalts als auch des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens in einem Aktenvermerk zu beurkunden sind.¹¹⁾

2. Verordnungskundmachung im Straßenverkehr

Die Kundmachung des behördlichen Willensakts auf Erlassung einer Rechtsverordnung hat in „*gehöriger Weise*“ zu erfolgen.¹²⁾ Unter einer Kundmachung „*in gehöriger Weise*“ versteht man im Allg eine Verlautbarung, die es dem adressierten Personenkreis ermöglicht, von dem Inhalt der Verordnung Kenntnis zu erlangen.¹³⁾ Insoweit spezialgesetzliche Regelungen in Materiegesetzten hinsichtlich der Kundmachung von Verordnungen bestehen,¹⁴⁾ sind diese maßgeblich und gehen dem allg Maßstab der ortsüblichen, gehörigen Kundmachung vor.¹⁵⁾

Solche speziellen, die allg Kundmachungsgrundsätze verdrängenden Kundmachungsbestimmungen finden sich nun auch im Bereich der StVO.¹⁶⁾ Diese zeichnen sich durch die Besonderheit aus, dass sie im Vergleich zur gewöhnlichen, textuellen Verordnungskundmachung spezielle Publikationsmedien enthalten.¹⁷⁾ Denn während die Kundmachung von Verordnungen idR durch Verlautbarung des Textes in einem Publikationsorgan¹⁸⁾ erfolgt, sieht die StVO die Sonderform der Publikation des Verordnungsinhalts durch Straßenverkehrszeichen vor.¹⁹⁾ Die Bestimmung des § 44 Abs 1 StVO bringt den der StVO innewohnenden Grundsatz des „*Primats der Verkehrszeichen/Bodenmarkierungen*“ zum Ausdruck.²⁰⁾ Weiters können Verordnungen im Bereich der Straßenpolizei etwa durch Bodenmarkierungen²¹⁾ oder auch durch Arm- und Lichtzeichen kundgemacht werden.²²⁾

Aufgrund des Konzepts der visuellen Kundmachung idS der StVO wird der beschlossene Verordnungsinhalt visuell transformiert und überdies an einem im internen Verwaltungsbeschluss festgelegten Ort und potenziell auch zu einer festgelegten Zeit veröffentlicht. Durch diese Transformation des intern in Textform beschlossenen Verordnungsinhalts in eine grafische Darstellung auf einem Verkehrszeichen, das an einem bestimmten Ort und zu einem bestimmten Zeitpunkt aufzustellen ist, entstehen zusätzliche Herausforderungen für die gehörige Kundmachung in der StVO. Die Fehleranfälligkeit wird dadurch vergrößert. →

5) Ebenda.

6) Muzak, Straßenpolizeirecht, in Kolonovits/Muzak/Perthold/Piska/Strejcek (Hrsg), Besonderes Verwaltungsrecht² (2017) 525 (526).

7) Grubmann, StVO³ (2015) § 43 Rz 5; Pürstl, StVO¹⁴ (2015) § 43 E 85 ff.

8) Vgl Öhlinger, Die rechtlichen Handlungsformen der Straßenpolizei, ZVR 1974, 289 (297): „*Dem Aufstellen oder Anbringen eines solchen Zeichens, das eine V kundmacht, muß jedenfalls ein, uzw ein nachweisbarer, behördlicher Willensakt zugrundeliegen, der als der eigentliche Akt der Erlassung der V anzusehen ist*“; zum behördlichen Willensakt bei der Verordnungserlassung s Aichreiter, Österr Verwaltungsrecht I (1988) 65 ff.

9) Siehe zur Kundmachung von Verordnungen Rill Art 18 B-VG in Kneiss/Lienbacher (Hrsg), Rill-Schäffer-Kommentar zum Bundesverfassungsrecht (2001) Rz 93 ff; s zur zweistufigen Verordnungserlassung Vergeiner, Kundmachung durch Verkehrszeichen (2009) 7 ff; allg zum Verordnungsverfahren Raschauer, Allg Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 786 ff.

10) Vergeiner, Kundmachung durch Verkehrszeichen (2009) 8; s zur behördlichen Willensbildung im Kontext des § 44 StVO Pürstl, StVO¹⁴ (2015) § 44 E 1 ff.

11) Vgl Grubmann, StVO³ (2015) § 44 Rz 2; aus dem Gesetz ergibt sich die Pflicht zur Festhaltung auch des Verordnungsinhalts in einem Aktenvermerk jedoch nicht: „*Der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung ist in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG) festzuhalten*“ (§ 44 Abs 1 Satz 2 StVO); s auch die Kritik bei Vergeiner, Ist die Kundmachung durch Straßenverkehrszeichen (noch) zeitgemäß? Ergebnisse und Erfahrungen aus dem Projekt GONZALES im Licht von Recht, Verkehrstelematik und E-Government, ZVR 2005, 340 (340 f), der bemängelt, dass die Einsichtsrechte des Verkehrsteilnehmers auf einen Aktenvermerk beschränkt seien, der lediglich die tatsächliche Aufstellung des Schilds beurkunde, jedoch nichts über die Existenz und Qualität des der Verordnung zugrunde liegenden Verwaltungsbeschlusses aussage.

12) Zur rechtsstaatlichen Notwendigkeit der Kundmachung von Verordnungen im Kontext des Straßenverkehrs s Vergeiner, Kundmachung durch Verkehrszeichen (2009) 13 ff.

13) Dies ergibt sich bereits aus der Interpretation der verfassungsgesetzlichen Grundlagen gem Art 89 B-VG.

14) Für die Kundmachung von Verordnungen sind in erster Linie die diesbzgl bestehenden allg und besonderen gesetzlichen Vorschriften maßgeblich. Raschauer, Allg Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 794.

15) Vgl Aichreiter, Österr Verwaltungsrecht I (1988) 760: „*[...] so gehen die Vorschriften dem Maßstab der Ortsüblichkeit nicht nur vor, sondern sie derogieren ihm vielmehr*“; s zu den allg rechtsstaatlichen Grundsätzen der Kundmachung Raschauer, Allg Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 796.

16) Siehe va § 44 StVO.

17) Vgl zu den Straßenverkehrszeichen als besondere Kundmachungsart Vergeiner, ZVR 2005, 340 (340 f).

18) Wie etwa das BGBl oder aber auch eine Amtstafel.

19) Vergeiner, Kundmachung durch Verkehrszeichen (2009) 9.

20) Ebenda 71.

21) Zur normativen Qualität von Bodenmarkierungen Öhlinger, ZVR 1974, 289 (294).

22) Raschauer, Allg Verwaltungsrecht⁵ (2017) Rz 795.

3. Technische Ausgestaltung von Straßenverkehrszeichen

§ 48 Abs 1 StVO bestimmt, dass „[d]ie Straßenverkehrszeichen (§§ 50, 52 und 53) [...] als Schilder aus festem Material [...] anzubringen [sind] [...]“. Ziel des § 48 Abs 1 StVO ist es, eine rechtzeitige Erkennbarkeit des Inhalts der durch ein Verkehrszeichen kundgemachten Verordnung für herannahende Fahrzeuge sicherzustellen.²³⁾ Das Gebot der leichten und rechtzeitigen Erkennbarkeit des Straßenverkehrszeichens gilt iS der Rsp für den gesamten Verordnungsinhalt – somit für das Straßenverkehrszeichen und eine allfällige Zusatztafel.²⁴⁾ Die Einhaltung der Vorgaben der §§ 48 ff StVO ist Bestandteil einer ordnungsgemäßen Kundmachung der durch das Straßenverkehrszeichen bekannt gegebenen Verordnung.²⁵⁾ Werden sie nicht eingehalten, liegt ein Kundmachungsmangel vor.²⁶⁾ Darüber hinaus sind die Bestimmungen der StVZVO 1998²⁷⁾ zu beachten und können Normen der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)²⁸⁾ einschlägig sein.²⁹⁾

Anstelle der Ausführung eines Straßenverkehrszeichens als „Schild aus festem Material“ ermöglicht die Bestimmung des § 48 Abs 1 a StVO aber auch eine Verwendung von „optische[n] (Glasfasertechnik) oder elektronische[n] Anzeigevorrichtungen“ für Straßenverkehrszeichen.³⁰⁾ Technische Details finden sich in der StVZVO 1998 sowie in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), die zT vom zuständigen BM für verbindlich erklärt wurden.³¹⁾

4. Dynamische Verordnungskundmachung

Während herkömmlich Verordnungen zur Regelung des Verkehrs auf einem einmaligen Verwaltungsbeschluss der Behörde beruhen und die Behörde die Verordnungen durch statische Kundmachungsmittel (Straßenverkehrszeichen, Bodenmarkierungen etc) kundmachte,³²⁾ finden in jüngerer Zeit zunehmend Bestimmungen in die StVO Eingang, die – durch Wechselverkehrszeichen – eine dynamische Verordnungskundmachung bzw flexible Reaktionen ermöglichen.³³⁾ So eröffnet die StVO etwa mit der Bestimmung des § 44 Abs 1 a iVm § 44 c leg cit die Möglichkeit, Verkehrsregelungen „für den Fall zeitlich nicht vorherbestimmbarer Verkehrsbedingungen (wie etwa Regen, Schneefall, besondere Verkehrsdichte)³⁴⁾ zu erlassen, wobei die Ermittlung der konkret anzuzeigenden Regelung durch das Verkehrsbeeinflussungssystem selbst erfolgt.

Eine dynamische Kundmachung besteht aber schon seit Langem auch iZm den in § 36 StVO geregelten Verkehrsampeln.³⁵⁾ Deren Lichtzeichen können gem § 36 Abs 2 StVO sowohl „automatisch“ als auch „von Straßenbenützern“ ausgelöst werden. Zutr hat bereits Öhlinger darauf hingewiesen, dass es sich auch bei „händisch gesteuerten Ampeln“ (dh durch Straßenbenutzer gesteuerte Ampeln) um eine generelle – und damit durch Verordnung bewirkte – Regelung des Verkehrs handelt.³⁶⁾ Öhlinger ist auch dahingehend zuzustimmen, dass durch die ständig wechselnden Zeichen nicht ständig aufeinanderfolgende Verordnungen erlassen werden, sondern dass die behördliche Verordnung auf Regelung des Verkehrs durch wechselnde Lichtzeichen gerichtet ist und die ver-

schiedenen Lichtzeichen – iS einer dynamischen Kundmachung – den Inhalt einer einheitlichen Verordnung darstellen.³⁷⁾ Des Weiteren ermöglicht es § 43 Abs 1 a StVO der Behörde, für Baustellen örtlich und zeitlich flexible Verkehrsregelungen durch VO zu erlassen, die von den Organen des Bauführers durch Aufstellung der Straßenverkehrszeichen in örtlicher und zeitlicher Hinsicht dynamisch konkretisiert werden.³⁸⁾

Zusammenfassend sehen die Bestimmungen der § 36 Abs 1 und 2, § 43 Abs 1 a und § 44 Abs 1 a StVO einheitlich vor, dass die verkehrsregelnden Verordnungen tatbestandsmäßig auf faktische Vorgänge und Ereignisse abstellen, um eine konkretisierende Anpassung der Norm auf veränderliche Umstände zu erreichen. Insoweit gesetzliche Grundlagen in der StVO bestehen, können somit Systeme einer dynamischen Verkehrsregelung etabliert werden.

C. Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen für die Digitalisierung von Zusatztafeln

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit digitaler Zusatztafeln

Durch die in § 54 StVO geregelten Zusatztafeln wird es der verordnungserlassenden Behörde ermöglicht, das

23) Grubmann, StVO³ (2015) § 48 Rz 2f; vgl auch Vergeiner, Kundmachung durch Verkehrszeichen (2009) 80: „[...] [D]em Lenker eines Fahrzeugs [muss] nach dem Erkennen eines Verkehrszeichens noch so viel Zeit verbleiben [...], dass er die dem Zeichen entsprechende Maßnahme treffen bzw eine Reaktion setzen kann [...].“

24) VfGH 25. 4. 1985, 84/02/0267; 13. 9. 1985, 85/18/0278; 23. 5. 2016, 2016/02/0088.

25) Grubmann, StVO³ (2015) § 48 Rz 2f.

26) Pürstl, StVO¹⁴ (2015) § 48 E 7, 9; VfGH 25. 4. 1985, 84/08/0267, und 23. 10. 1986, 86/02/0109: „Kann ein Verkehrszeichen von den Lenkern herannahender Fahrzeuge nicht leicht und rechtzeitig erkannt werden, so liegt eine gehörige Kundmachung der zu Grunde liegenden Verordnung nicht vor“; wie Aichreiter, Österr Verordnungsrecht I (1988) 851 f, hervorhebt, ist der VfGH „keineswegs bereit, Bestimmungen über das Erscheinungsbild von Kundmachungen (zB für Straßenverkehrszeichen, Flächenwidmungspläne) auch den Anspruch auf exakte Einhaltung zuzumessen“. So verlange der VfGH keine zentimetergenaue Einhaltung der angegebenen Maße. Insb aber bei der von § 48 Abs 1 geforderten leichten und rechtzeitigen Erkennbarkeit handelt es sich um ein elementares straßenverkehrsrechtliches Kundmachungselement, dessen Verletzung die Gesetzwidrigkeit der Verordnung zur Folge haben muss.

27) BGBl II 1998/238 idGF.

28) Siehe etwa Authried/Pilgerstorfer, Verkehrszeichen in Österreich – Eine juristische und wahrnehmungspsychologische Betrachtung, ZVR 2011, 410 (411): „Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen werden von der Österr Forschungsgesellschaft Straßenschienen-Verkehr erarbeitet und zur Anwendung empfohlen; sie sind rechtlich grundsätzlich nicht verpflichtend.“

29) Vgl ebenda 412.

30) So auch § 2 StVZVO 1998.

31) Authried/Pilgerstorfer, ZVR 2011, 410 (411); eine Zusammenfassung des im Bereich der Straßenausstattung maßgeblichen Normenbestands findet sich auf der Website des BMVIT unter www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/technik/verkehrstechnik/downloads/normen_rvs201801.pdf (Stand 14. 6. 2018).

32) Hauenschild/Lachmayer, ZVR 2005, 148 (149).

33) Zutr weist jedoch Hoffer, ZVR 2008, 67 (68), darauf hin, dass sich „[dynamische] Verkehrsbeeinflussungsanlagen in materiellrechtlicher Hinsicht [...] nicht nennenswert von konventionellen [Verordnungen unterscheiden]. Allerdings bieten sie – anders als etwa V [verkehrs]zeichen – die Möglichkeit, unterschiedliche Inhalte oder auch gleiche Inhalte mit unterschiedlichen Begründungen anzuordnen.“

34) § 44 Abs 1 a StVO.

35) Dazu etwa Hauenschild/Lachmayer, ZVR 2005, 148 (149).

36) Öhlinger, ZVR 1974, 289 (295).

37) Ebenda 296.

38) Siehe idS VfGH 23. 9. 2003, V 64/02 VfSlg 16.970/2003.

jeweilige Straßenverkehrs- oder Lichtzeichen durch zusätzliche Angaben zu ergänzen.³⁹⁾ Da gem § 48 Abs 1 a StVO „für Straßenverkehrszeichen auch optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen verwendet werden“ können, stellt sich die Frage, ob Zusatztafeln gem § 54 StVO Straßenverkehrszeichen iSd § 48 Abs 1 a StVO sind. Die Erörterung dieser Frage wird aufgrund des Umstands erforderlich, dass der § 48 Abs 1 a StVO vorangehende § 48 Abs 1 StVO iZm der Anbringung der Straßenverkehrszeichen die Formulierung „Straßenverkehrszeichen (§§ 50, 52 und 53)“ enthält, ohne die Bestimmung des § 54 StVO (Zusatztafeln) zu nennen.

Während nun auf den ersten Blick naheliegen könnte, dass die Zusatztafeln nicht als Straßenverkehrszeichen iSd § 48 Abs 1 a StVO anzusehen sind, da sie in § 48 Abs 1 StVO keine Erwähnung finden, ergibt eine systematisch-teleologische Interpretation sämtlicher maßgeblicher Bestimmungen der StVO, dass auch Zusatztafeln als „optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen“ ausgeführt werden können. Denn wie § 54 Abs 3 StVO klarstellt, sind „Zusatztafeln [...] Straßenverkehrszeichen“⁴⁰⁾ und spricht § 48 Abs 1 a StVO von Straßenverkehrszeichen, ohne wie § 48 Abs 1 StVO konkrete Beispiele zu nennen. Des Weiteren sind Verbots- und Zusatztafel nach der Rsp als eine Einheit aufzufassen.⁴¹⁾

Der VwGH hat darüber hinaus in seiner Rsp bereits festgestellt, dass § 48 Abs 1 StVO hins des Gebots der leichten und rechtzeitigen Erkennbarkeit auch für Zusatztafeln gem § 54 StVO gilt, obwohl § 54 StVO in § 48 Abs 1 StVO nicht genannt wird.⁴²⁾

Ungeachtet der fehlenden Anführung der Bestimmung des § 54 StVO in § 48 Abs 1 StVO sind die in § 54 StVO geregelten Zusatztafeln als Straßenverkehrszeichen iSd § 48 Abs 1 und 1 a StVO anzusehen.

Die Zulässigkeit der Ausführung von Zusatztafeln als „optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen“ könnte weiters aufgrund der Bestimmung des § 54 Abs 3 StVO fraglich sein. Diese führt aus, dass Zusatztafeln „rechteckige, weiße Tafeln“ sind. IdZ ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Bestimmung des § 54 Abs 3 StVO in ihrem Wortlaut seit Inkrafttreten der Stammfassung der StVO (BGBl 1960/159) sprachlich unverändert geblieben ist. Ihr wurde durch die Einführung des § 48 Abs 1 a StVO⁴³⁾ allerdings dahingehend derogiert, als eine Ausführung von Zusatztafeln als „rechteckige, weiße Tafeln“ nur insofern geboten ist, als diese nicht als „optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen“ ausgeführt werden.

Ein weiteres Argument gegen eine für die Ausführung von Zusatztafeln geltende Beschränkung auf „rechteckige, weiße Tafeln“⁴⁴⁾ lässt sich aus der Bestimmung des § 51 Abs 3 StVO⁴⁵⁾ gewinnen, die es gestattet, „bei den Vorschriftszeichen“ auf Zusatztafeln zu verzichten und die „in § 54 bezeichneten Angaben im roten Rand des Straßenverkehrszeichens einzeilig und leicht lesbar“ anzubringen.⁴⁶⁾ Einzige Voraussetzung ist, dass „die Erkennbarkeit des Zeichens nicht beeinträchtigt wird“. Wenn es nun aber gem § 51 Abs 3 StVO zulässig ist, auf eine Ausführung als „rechteckige, weiße Tafel“ gänzlich zu verzichten und die Information im „roten Rand des Straßenverkehrszeichens“ anzubringen, dann muss

auch eine Ausführung der Zusatztafel als „optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtung [...]“ anstelle einer „rechteckigen, weißen Tafel“ als zulässig angesehen werden.⁴⁷⁾

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Zusatztafeln als „optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen“ iSd § 48 Abs 1 a StVO ausgeführt werden können. Die digitale Zusatztafel ist dabei in Übereinstimmung mit den allg für Straßenverkehrszeichen als „optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen“ geltenden Normen auszuführen, wobei zusätzlich das in § 54 Abs 3 StVO⁴⁸⁾ normierte Verbot des seitlichen Übertragens des Straßenverkehrszeichens zu berücksichtigen ist.⁴⁹⁾ Des Weiteren ist das bereits in § 48 Abs 1 StVO für Straßenverkehrszeichen allg grundlegende und durch § 54 Abs 2 StVO⁵⁰⁾ hins der Zusatztafeln ergänzte Gebot der leichten und rechtzeitigen Verständlichkeit bzw Erkennbarkeit zu beachten.

2. Rechtliche Vorgaben an digitale Zusatztafeln

a) Sichtbarkeit und Erkennbarkeit

Hins der Sichtbarkeit, Erkennbarkeit und Leserlichkeit der digitalen Zusatztafel ergeben sich im Vergleich zur analogen Zusatztafel keine unterschiedlichen Standards und Qualitätsanforderungen. So ist das in § 48 Abs 1 StVO normierte Gebot der leichten und rechtzeitigen Erkennbarkeit auch für die digitale Zusatztafel maßgeblich. Das Straßenverkehrszeichen muss dabei dem Fahrzeuglenker bereits beim Herannahen erkennbar sein; eine Erkennbarkeit erst nach Aussteigen aus dem Fahrzeug genügt nicht.⁵¹⁾ Sog Mindesterkennungswege in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit bedeuten etwa bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h (Ortsgebiet) eine Perspektive von 42 m; bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h 25 m.⁵²⁾ Da das Straßenverkehrszeichen und die Zusatztafel eine Einheit bilden,⁵³⁾ gelten hins der Erkennbarkeit der Zusatztafel die gleichen Anforderungen wie für die Erkennbarkeit des ergänzten Straßenver-

39) § 54 Abs 1 StVO.

40) MWN Grubmann, StVO³ (2015) § 54 Rz 1.

41) VfGH 18. 6. 1966, V 1/66 5289/1966.

42) VwGH 25. 4. 1985, 84/02/0267.

43) § 48 Abs 1 a StVO wurde durch die 15. StVO-Nov BGBl 1989/86 in § 48 StVO eingefügt.

44) § 54 Abs 3 StVO.

45) „Bei den Vorschriftszeichen können an Stelle einer Zusatztafel die in § 54 bezeichneten Angaben im roten Rand des Straßenverkehrszeichens einzeilig und leicht lesbar angebracht werden, wenn die Erkennbarkeit des Zeichens nicht beeinträchtigt wird.“

46) MWN Pürstl, StVO¹⁴ (2015) § 54 E 16.

47) Eine § 51 Abs 3 StVO ähnliche Bestimmung findet sich in § 76 a Abs 4 StVO: „An Stelle einer Zusatztafel können die vorgesehenen Angaben im blauen Feld des Hinweiszeichens angebracht werden, wenn dadurch die Erkennbarkeit des Zeichens nicht beeinträchtigt wird.“

48) „[...] sie dürfen das darüber befindliche Straßenverkehrszeichen seitlich nicht überragen.“

49) Dies gilt auch für die elektronische Anzeigevorrichtung, um die Sichtbarkeit des Straßenverkehrszeichens zu gewährleisten.

50) „Die Angaben und Zeichen auf Zusatztafeln müssen leicht verständlich sein. [...]“

51) MWN Pürstl, StVO¹⁴ (2015) § 48 E 3.

52) Vergeiner, Kundmachung durch Verkehrszeichen (2009) 81.

53) VfSlg 5289/1966: „Verbotstafel und Zusatztafel sind als Einheit aufzufassen und auch dementsprechend zu behandeln.“

kehrzeichens.⁵⁴⁾ Dies hat auch der VwGH in seiner Rsp klargestellt.⁵⁵⁾

Sollten die auf der digitalen Zusatztafel dargestellten Informationen aus technischen Gründen – etwa aufgrund einer Störung des Systems oder Displays bzw unterbrochener Stromversorgung – nicht ordnungsgemäß und vollständig angezeigt werden, liegt ein Kundmachungsmangel vor, der zur Unverbindlichkeit der Regelung für die Straßenverkehrsteilnehmer führt.⁵⁶⁾ Ebenso liegt ein Kundmachungsmangel vor, wenn die digitale Zusatztafel aufgrund von Umwelteinflüssen (Schnee, Eis, Schmutz) nicht wahrnehmbar ist.⁵⁷⁾

b) Dokumentation

Bzgl der Dokumentation ist es erforderlich, dass die digitale Zusatztafel die dargestellten Inhalte mit Zeitstempel aufzeichnet, um eine Nachweisbarkeit des angezeigten Inhalts zum jeweiligen Zeitpunkt zu gewährleisten. Zwar können auch iZm analogen Straßenverkehrszeichen Problemstellungen hins der angezeigten Informationen auftreten, etwa wenn im Zuge eines Verwaltungsstrafverfahrens vorgebracht wird, dass das fragliche Straßenverkehrszeichen mit Aufklebern beklebt oder zB verschmutzt war. Allerdings weitet der Einsatz von digitalen Zusatztafeln diese Problematik massiv aus, da sich die angezeigten Informationen jederzeit – manuell oder aufgrund eines Systemfehlers – ändern können.

Des Weiteren erfordert die StVO in unterschiedlichen Zusammenhängen, wie etwa in § 44 StVO (Kundmachung der Verordnungen), dass „[d]er Zeitpunkt der erfolgten Anbringung [...] in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG) festzuhalten [ist]“. § 43 Abs 1 a StVO normiert, dass „[d]er Zeitpunkt und der Ort (Bereich) der Anbringung (Sichtbarmachung) [der Straßenverkehrszeichen] [...] von den Organen des Bauführers in einem Aktenvermerk (§ 16 [AVG]) festzuhalten [ist]“. Zweck der Dokumentation der Anbringung in einem Aktenvermerk ist es, Klarheit über den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung zu schaffen.⁵⁸⁾

Für die digitale Zusatztafel vermag ein Aktenvermerk lediglich über die Anbringung des Straßenverkehrszeichens keine adäquate Dokumentation zu gewährleisten. Im Gegensatz zu analogen Straßenverkehrszeichen, die aufgrund ihrer physischen Beschaffenheit eine gewisse Beständigkeit hins der Informationsdarstellung aufweisen, unterliegt die auf der digitalen Zusatztafel angezeigte Information einer – potenziell – jederzeitigen Änderbarkeit. Es ist daher aus rechtsstaatlichen Gründen erforderlich, dass die digitale Zusatztafel die angezeigten Informationen sowie Änderungen des angezeigten Inhalts mit Zeitstempel protokolliert. Diese Schlussfolgerung lässt sich auch in systematischer Weise aus der Bestimmung des § 44 Abs 1 a StVO gewinnen, die für sich selbstständig ändernde Verkehrsbeeinflussungssysteme vorsieht, „dass der Inhalt, der Zeitpunkt und die Dauer der Anzeige selbsttätig durch das System aufgezeichnet werden“.

c) Zeitliche Vorhersehbarkeit

Eine weitere Problemstellung ergibt sich für die digitale Zusatztafel iZm der zeitlichen Vorhersehbarkeit. Durch die potenziell bestehende jederzeitige Änderungsmög-

lichkeit könnten Verkehrsteilnehmer dahingehend beeinträchtigt werden, dass sie nicht mehr die Möglichkeit haben, rechtzeitig auf die durch das Straßenverkehrszeichen kundgemachte Norm zu reagieren. Zu denken ist etwa an den Fall, dass sich die zeitliche Beschränkung eines Halte- und Parkverbots ändert, während ein Fahrzeug bereits im Verbotsbereich geparkt ist. Die rechtzeitige Erkennbarkeit ist jedoch ein zentrales Element der in § 48 StVO getroffenen allg Anforderungen an Verkehrszeichen und aus Gründen der Rechtsstaatlichkeit erforderlich. Keine rechtzeitige Erkennbarkeit eines Verkehrszeichens liegt nach einer Entscheidung des UVS Tirol bspw dann vor, wenn ein Fahrverbot vom Verkehrsteilnehmer erst zu einem Zeitpunkt erkannt werden kann, in dem ihm ein vorschriftsgemäßes Verhalten nicht mehr möglich ist.⁵⁹⁾

Auch *Hauenschild/Lachmayer* weisen iZm Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf die Problematik der Wahrnehmbarkeit hin, die mit einem häufigen „Umspringen“ von dynamischen Verkehrszeichen entsteht.⁶⁰⁾ Sie weisen darauf hin, dass anders als iZm Ampelanlagen „eine Anzeige der Veränderung fehlt. Während bei der Ampel durch das Blinken bzw durch das gelbe Zeichen angekündigt wird, dass eine Veränderung stattfindet, gibt es keine Vorankündigung bei Verkehrsbeeinflussungssystemen“. ⁶¹⁾ Diese Kritik macht deutlich, welchen Anforderungen die Anzeige von dynamischen Zeiten auf der digitalen Zusatztafel genügen müsste. So wäre es erforderlich, bereits vorweg über ein etwaiges Umschalten der Zeiten zu informieren,⁶²⁾ um dem Verkehrsteilnehmer eine rechtzeitige Reaktion zu ermöglichen. Auch müsste sichergestellt sein, dass sich Zeitangaben nicht zu häufig ändern bzw zwischen zwei Änderungen ein ausreichendes zeitliches Intervall besteht.

D. Anwendungsbeispiel „Baustelle“

1. Überblick

Die vorgenommenen Überlegungen sollen in weiterer Folge auf das Anwendungsbeispiel „Baustelle“ umgelegt werden. Ausgehend von dem jeweiligen Beispiel des Einsatzes von ePaper-Technologie zeigt sich die Zulässigkeit der Kundmachung durch elektronische Zusatztafeln. Im Mittelpunkt der rechtlichen Problematik steht die Erlassung der Verordnung durch die Behörde. Eine Änderung der Verordnung durch die Behörde ist jedenfalls zulässig, bedarf aber aus inhaltlicher Sicht der sachlichen Rechtfertigung und aus prozeduraler Sicht der Durchführung eines Verfahrens. Unter diesen Rahmenbedin-

54) VwGH 26. 2. 2004, 2003/07/0174.

55) VwGH 25. 4. 1985, 84/02/0267.

56) RIS-Justiz RS0075188: „Einem Kraftfahrzeuglenker kann nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn ihm eine ordnungsgemäß erlassene und durch Anbringung des Verkehrszeichens gehörig kundgemachte Änderung deshalb nicht zur Kenntnis kam, weil das Verkehrszeichen umgestürzt auf dem Boden lag, daß es für ihn nicht wahrnehmbar war.“

57) VwGH 13. 6. 1990, 89/03/0115; vgl auch *Authried/Pilgerstorfer*, ZVR 2011, 410 (412).

58) *Vergeiner*, Kundmachung durch Verkehrszeichen (2009) 120f.

59) UVS Tirol 3. 6. 2005, 2005/28/1325.

60) *Hauenschild/Lachmayer*, ZVR 2005, 148 (150f).

61) Ebenda 150.

62) Dies könnte etwa durch Anzeige eines „Timers“ oder „Countdowns“ geschehen, der die Verkehrsteilnehmer über das frühestmögliche nächste „Umspringen“ informiert.

gungen kann in den Anwendungsbeispielen eine Änderung der Verordnung durch Beschluss der Behörde erfolgen, die sodann in der Form der elektronischen Zusatztafel kundgemacht wird.

2. Rechtliche Problematik bestehender Kundmachungsformen

Der Anwendungsfall bezieht sich auf die im Zuge von Baustellen erlassenen Halte- und Parkverbote. Diese werden durch Straßenverkehrsschilder kundgemacht, die von den Organen des Bauführers aufzustellen sind. Da eine Zeit- und Datumsangabe durch herkömmliche Zusatztafeln ob des dynamischen Charakters der Baustelle nicht möglich bzw unwirtschaftlich ist, erfolgt die diesbezügliche Darstellung der Information idR auf handschriftlichen Papierblättern oder mittels beschrifteter Klebebandstreifen, welche weder witterungsbeständig sind, noch eine gesicherte Nachprüfbarkeit und Protokollierung ermöglichen.

Bei der derzeit üblichen Kundmachung des zeitlichen Anwendungsbereichs von Verordnungen iZm Baustellen durch handschriftliche Papierblätter, Kreidebeschriftung der Zusatztafeln oder beschriftete Klebebandstreifen ist fraglich, ob eine solche Kundmachung durch § 43 Abs 1 a StVO, der neben der Ordnungsgrundlage in § 43 Abs 1 a Satz 2 StVO auch Elemente einer Kundmachungsvorschrift enthält, gedeckt ist. Gem § 43 Abs 1 a Satz 2 StVO erfolgt die Bestimmung des zeitlichen Umfangs der Verkehrsmaßnahme „durch die Anbringung oder Sichtbarmachung der betreffenden Straßenverkehrszeichen“. Insoweit man die handschriftliche Konkretisierung nicht unter den Begriff „Sichtbarmachung“ subsumiert, fehlt es bereits in § 43 Abs 1 a StVO an einer Möglichkeit der Kundmachung in dieser Form.

Eine gesetzliche Grundlage könnte die Vorgangsweise in § 34 Abs 4 StVO finden. Dieser sieht vor, dass „Straßenverkehrszeichen, die den fließenden Kraftfahrzeugverkehr betreffen, [...] entweder mit rückstrahlendem Material ausgestattet oder bei Dunkelheit beleuchtet sein [müssen]“. Aus den Mat ergibt sich, dass „alle Straßenverkehrszeichen, die den gesamten ruhenden Verkehr (Halten und Parken einschl Kurzparkzonen) bzw den nicht motorisierten Verkehr (Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr ua) betreffen, sowie überhaupt alle Straßenverkehrszeichen, die beleuchtet sind, auch weiterhin in nicht rückstrahlender Ausführung verwendet werden dürfen“. ⁶³⁾ Da die Halte- und Parkverbotschilder iZm Baustellen den ruhenden Verkehr betreffen, könnte sich eine Zulässigkeit der gegenwärtigen Vorgangsweise daraus ergeben, dass Straßenverkehrszeichen für den ruhenden Verkehr den Anforderungen des § 34 Abs 4 StVO nicht unterliegen.

Diese Deutung steht jedoch im Widerspruch zum allg Erkennbarkeitspostulat des § 48 Abs 1 StVO. Wenn gleich folglich die Halte- und Parkverbotschilder nicht zwingend gem § 34 Abs 4 StVO mit rückstrahlendem Material ausgestattet oder bei Dunkelheit beleuchtet sein müssen, so müssen sie dennoch die von § 48 Abs 1 StVO geforderte Erkennbarkeit aufweisen. Eine Ausführung in einer Weise, die eine Erkennung – etwa bei schlechten Lichtverhältnissen – durch herannahende Fahrzeuge gewährleisten will, wird zumindest einen gewissen Grad an

Reflexion oder Beleuchtung des verwendeten Kundmachungsmaterials erfordern. Trotz der Bestimmung des § 34 Abs 4 StVO erscheint es daher fraglich, ob die gegenwärtige Kundmachungstechnik den Anforderungen der StVO genügt.

3. Strukturelle Vorteile der Kundmachung durch eine digitale Zusatztafel

Durch den Einsatz von mit ePaper-Technologie ausgestatteten digitalen Zusatztafeln können diese Problematiken vermieden werden. Die digitale Zusatztafel bietet dabei – wie Zusatztafeln in Metallausführung – im Vergleich zu handschriftlichen Zusätzen eine erhöhte Lesbarkeit. Zusätzlich bietet die digitale Zusatztafel eine verbesserte Witterungsbeständigkeit, die etwaige – iZm der handschriftlichen Kundmachung entstehende – Kundmachungsmängel vermeiden kann. Denn für den Fall, dass die handschriftlichen Ergänzungen in Folge von Nässe, physischer Einwirkung durch Dritte oder sonstigen Umständen eingeschränkt leserlich oder gänzlich unleserlich sein sollten, ist die Kundmachung der Verordnung mit Rechtswidrigkeit belastet und für die Normadressaten nicht verbindlich. Bei handschriftlicher Kundmachung besteht daher jedenfalls ein hohes Risiko, dass die Verordnung nicht ordnungsgemäß kundgemacht und damit nicht anwendbar ist. Mit digitalen Zusatztafeln können diese rechtsstaatlichen Defizite jedenfalls vermieden werden.

Wie oben dargestellt, besteht eine generelle Zulässigkeit der Nutzung digitaler Zusatztafeln für die Kundmachung im Straßenverkehrsrecht. Es kann daher auch die Erlassung einer Verordnung „Halten und Parken verboten“ iSd § 24 Abs 1 lit a iVm § 43 Abs 1 a und § 52 Z 13 b StVO iZm Baustellen in einer Weise kundgemacht werden, dass unterhalb des Straßenverkehrszeichens eine digitale Zusatztafel angebracht wird.

4. Gesetzliche Grundlage für Verordnungskundmachung durch die Organe des Bauführers

Im Rahmen von Baustellen ist mitunter eine Vielzahl von Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverböten oder Verkehrsgeböten erforderlich, um die Bauführung auf öff Straßen zu ermöglichen. Im Gegensatz zu den sonstigen gem § 43 StVO zu erlassenden Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverböten oder Verkehrsgeböten, deren zeitlicher und örtlicher Anwendungsbereich von der Behörde im Vorhinein bestimmbar und daher klar festlegbar ist, erweisen sich die iZm Baustellen erforderlichen Verkehrsregelungen in ihrer örtlichen und zeitlichen Dimension dynamisch; eine exakte Abgrenzung durch die Behörde ist daher nicht möglich. Um diese Problematik zu entschärfen, sieht § 43 Abs 1 a StVO eine Ausnahmeregelung vor, die die Behörde von einer genauen Festlegung des zeitlichen und örtlichen Anwendungsbereichs der Verkehrsmaßnahme entbindet. Die exakte zeitliche und örtliche Konkretisierung ist Aufgabe der Organe des Bauführers, die durch die tatsächliche Aufstellung der Stra-

63) Siehe *Pürstl*, StVO¹⁴ (2015) § 34 Rz 4.

ßenverkehrszeichen den Geltungsbereich in örtlicher und zeitlicher Hinsicht abstecken. Eine dynamische Anpassung der örtlichen und zeitlichen Grenzen der Verordnung ist damit – ohne ein neuerliches Tätigwerden der Behörde erforderlich zu machen – möglich.

Dem Einsatz von digitalen Zusatztafeln im Rahmen von Baustellen steht daher nichts im Wege. Die digitale Zusatztafel hat die angezeigten Inhalte mittels Zeitstempel zu protokollieren. Dadurch vermag die digitale Zusatztafel die bisherige Kundmachungspraxis iZm Baustellen in rechtsstaatlicher Hinsicht zu verbessern. Anders als die Kundmachung durch handschriftliche Zettel ermöglicht die Protokollierung der digitalen Zusatztafel eine verlässliche Nachverfolgbarkeit der dargestellten Informationen iSd von § 43 Abs 1 a StVO geforderten Aktenvermerks über den Zeitpunkt und den Ort der Anbringung des Straßenverkehrszeichens.

E. Schlussfolgerungen

Insgesamt zeigt sich, dass die Verwendung von digitalen Zusatztafeln als Kundmachungsalternative zu den herkömmlichen Zusatztafeln rechtlich möglich ist.

Entscheidend für die Möglichkeiten des Einsatzes digitaler Zusatztafeln ist aber das der Kundmachung vorangehende Ordnungsverfahren. Hier bestehen zwei Varianten:

- Soweit jede Änderung der Anzeige auf der digitalen Zusatztafel auf einer eigenständigen behördlichen Änderung der Verordnung beruht, ermöglicht die StVO bereits jetzt den Einsatz digitaler Zusatztafeln. Es bedarf in diesem Fall eines behördlichen Beschlusses, dem ein (wenn auch abgekürztes) Ermittlungsverfahren vorausgeht.
- Alternativ kann die Behörde eine Verordnung erlassen, die nur einen zeitlichen Rahmen zur Verfügung stellt, in dem andere durch die Verordnung festgelegte Personen eine zeitliche Konkretisierung vornehmen können, deren Bedingungen ebenfalls durch die Verordnung determiniert werden. Für eine derartige Flexibilisierung der Handhabung der Kundmachung einer Verordnung bedarf es aber einer expliziten gesetzlichen Grundlage. Diese besteht derzeit nur gem § 43 Abs 1 a StVO iZm Baustellen. Sie kann als Vorlage dienen, um auch in anderen Bereichen eine derartige Vorgangsweise der flexiblen Kundmachung de lege ferenda zu ermöglichen.

→ In Kürze

Der Beitrag analysiert die Möglichkeit des Einsatzes digitaler Zusatztafeln im Rahmen der StVO. Die Bestimmungen über die Kundmachung von Verordnungen in der StVO stehen digitalen Zusatztafeln nicht im Wege. Rechtlich entscheidend sind Sichtbarkeit und Erkennbarkeit, Dokumentation sowie zeitliche Vorhersehbarkeit. Das Anwendungsbeispiel „Baustelle“ zeigt auf, dass zur flexiblen Handhabung der Kundmachung für den jeweiligen Anwendungsfall eine gesonderte gesetzliche Bestimmung erforderlich ist.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Dr. Konrad Lachmayer ist Universitätsprofessor für Öffentliches Recht, Europarecht und Grundlagen des Rechts an der Sigmund Freud Privatuniversität Wien.

Kontaktadresse: Sigmund Freud Privatuniversität,
Freudplatz 1, 1020 Wien.
E-Mail: konrad.lachmayer@jus.sfu.ac.at
Internet: www.lachmayer.at

Mag. Lukas Wieser ist wissenschaftlicher Mitarbeiter von Prof. Lachmayer.
E-Mail: lukas.wieser@lachmayer.eu

Von denselben Autoren erschienen:

Lachmayer, Von Testfahrten zum regulären Einsatz automatisierter Fahrzeuge, ZVR 2017, 515; *I. Eisenberger/Gruber/Huber/Lachmayer*, Automatisiertes Fahren: Komplexe regulatorische Herausforderungen, ZVR 2016, 383; *Lachmayer*, Zukunftsperspektiven der StVO, ZVR 2010, 442; *Hauenschild/Lachmayer*, Neue rechtliche Herausforderungen durch Verkehrsstelematik, ZVR 2005, 148.

