

**IFG trifft
Vergaberecht
V. Pichler**

RFG

Recht & Finanzen für Gemeinden

Schwerpunkt

Hochwasserschutz

Hochwasserschutzbauten – (zu) strenge Judikatur

Ferdinand Kerschner

Schutzbauten im Rechnungsabschluss

Alexander Herbst, Veronika Meszarits

Hochwasser: Haftungsrisiken & Handlungsoptionen

Manuela Scheidl, Markus Hosp

Beiträge

Neuer Schwung für Gemeinnützigkeit

Wolfgang Lindinger

Objektivitätsgebote bei Gemeindezeitungen

Lorenz Tripp

Tempo 30 für Gemeinden leicht gemacht

Armin Kaltenegger, Claudia Riccabona-Zecha

Energieeffizienzmaßnahmen für Gemeinden (Teil I)

Benjamin Reichl, Hannes Oberschmid

Finanzielle Resilienz als Erfolgsfaktor

Hannes Oberschmid, Michael Schüpbach, Oliver Wullschleger

ISd Judikatur des VfGH wird iZm dem Grundsatz der Freiheit der Wahl die Zulässigkeit von gewissen Meinungsäußerungen von Gemeindeorganen in amtlichen Mitteilungen beschränkt. Unzulässig ist dabei eine unsachliche, subjektiv wertende Auseinandersetzung mit einzelnen Wahlwerbenden. Der Gleichheitssatz und das Willkürverbot stellen – neben der strikten Geltung im Rahmen der Hoheitsverwaltung – durch die Fiskalgeltung der Grundrechte auch im Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung ein inhaltliches Objektivitätsgebot für die Herausgabe von Gemeindezeitungen auf. Demnach muss die Entscheidung über die inhaltliche Gestaltung der Gemeindezeitung anhand sachlicher Kriterien ergehen und darf einzelne Personen aufgrund ihrer politischen Einstellung nicht benachteiligen.

Die in der Praxis wohl relevanteste Quelle für inhaltliche Objektivitätsgebote bei der Herausgabe von Gemeindezeitungen bilden jedoch dahingehende Beschlüsse des Gemeinderats. Diese können, je nach den individuellen Anforderungen und Ressourcen der Gemeinde, sehr unterschiedlich ausgestaltet sein. Zur Vermeidung von Konflikten empfiehlt es sich aber, klar festzulegen, anhand welcher Kriterien über die Auswahl der Beiträge in der Gemeindezeitung entschieden wird. Der Gemeinderatsbeschluss

kann der Bürgermeisterin als Handlungsanleitung dienen und die Entscheidung bei den übrigen Gemeindemitgliedern nachvollziehbarer machen, sodass sie auf größere Akzeptanz stößt.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

Lorenz Tripp arbeitet als Universitätsassistent im Arbeitsbereich von Univ.-Prof. Dr. Klaus Poier am Institut für Öffentliches Recht und Politikwissenschaft der Universität Graz.

E-Mail: lorenz.tripp@uni-graz.at

Internet: <https://oeffentliches-recht.uni-graz.at>

VOM SELBEN AUTOR ERSCHIENEN

Balancing Freedom of Expression and Objectivity: Comparing Social Media Guidelines in Public Broadcasting at ORF, WDR and BBC (September 12, 2024). Graz Law Working Paper No. 06-2024, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4954385> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4954385>

Tempo 30 für Gemeinden leicht gemacht

Die neue Verordnungsermächtigung gem § 43 Abs 4 a StVO

Der Beitrag schnell gelesen

Die Fahrgeschwindigkeit ist ein entscheidender Risikofaktor im Straßenverkehr und beeinflusst sowohl Häufigkeit als auch Schwere von Unfällen; bei einer Kollision sind Fußgänger oder Radfahrer am stärksten gefährdet. Das Geschwindigkeitsniveau soll daher an dort gesenkt werden, wo Kfz und ungeschützte Verkehrsteilnehmer Verkehrsanlagen gemeinsam benutzen:¹ Die 35. StVO-Novelle² ermöglicht es Gemeinden, die Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet unter weniger strengen

Voraussetzungen gezielt in definierten Schutzbereichen herabzusetzen – in der Regel auf Tempo 30, jedoch sind auch Reduktionen zB auf 40 oder 20 km/h möglich.

Öffentliches Recht

§ 43 Abs 4 a StVO

VfGH 12. 12. 2018, V 16/2018

RFG 2025/33



Dr. ARMIN KALTENEgger ist Leiter der Bereiche Recht & Normen und Eigentumsschutz im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).

Dr.ⁱⁿ CLAUDIA RICCABONA-ZECHA ist Verkehrsjuristin im KFV.

Inhaltsübersicht:

- A. Wissenschaftliche Fakten rund um Tempo 30
- B. Die bisherigen Instrumente zur Geschwindigkeitsreduktion aus Gründen der Verkehrssicherheit – und ihre Grenzen in der Praxis
 1. Allgemeines
 2. § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO
 3. § 20 Abs 2a StVO
 4. Der dringende Bedarf an einer vereinfachten Regelung für bestimmte schutzbedürftige Bereiche
- C. Überblick über die gesetzliche Neuregelung des § 43 Abs 4 a StVO
 1. Allgemeines
 2. Detailfragen

- a) Was sind „Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis“?
 - b) Was bedeutet der einfache Maßstab der „Eignung“ der Temporeduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?
 - c) Wie gestaltet sich das Ermittlungsverfahren für Verordnungen gem § 43 Abs 4 a StVO?
 - d) Sind parallele Geschwindigkeitsbeschränkungen nach unterschiedlichen Rechtsgrundlagen zulässig?
- D. Ein kleiner Schritt für die Gemeinde, ein großer für die Verkehrssicherheit

¹ Als Ziel bis 2030 festgelegt in *BMK* (Hrsg), Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (2021), <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:e3798e81-353e-4b44-bccd-ddab0345fe54/vss2030.pdf>, 30 (Stand aller Links 28. 7. 2025).

² BGBl I 2024/52, in Kraft seit 1. 7. 2024.

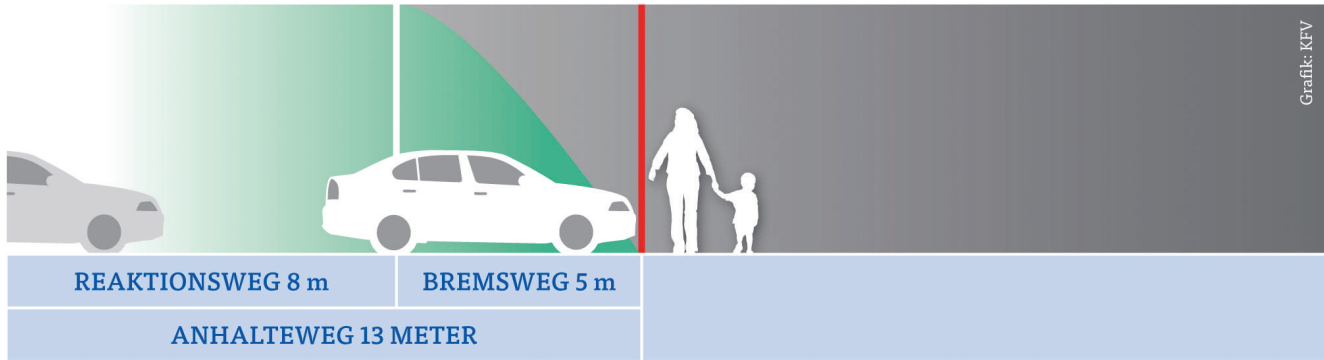


Abbildung 1: Anhalteweg bei 30 km/h (Quelle: Berechnung des KfV, Grafik erstellt für KfV von Steindorfer)

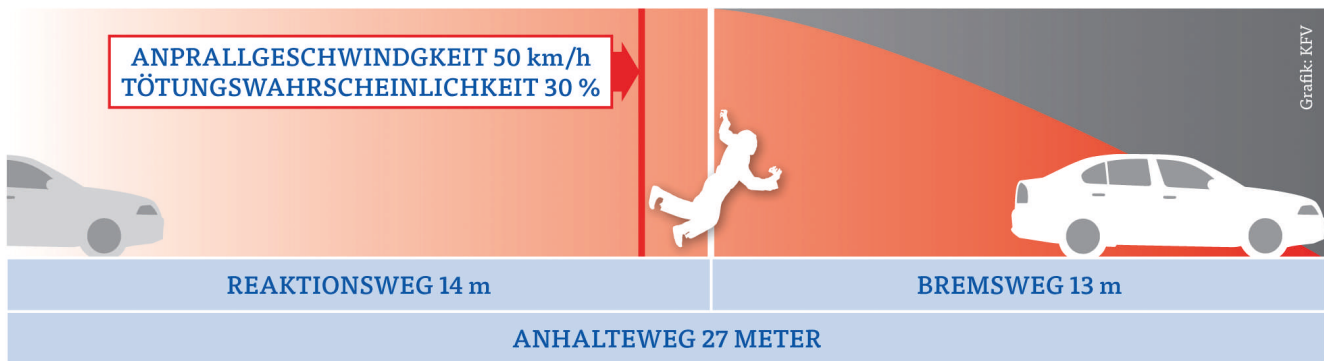


Abbildung 2: Anhalteweg bei 50 km/h (Quelle: Berechnung des KfV, Grafik erstellt für KfV von Steindorfer)

A. Wissenschaftliche Fakten rund um Tempo 30

Geschwindigkeit hat einen maßgeblichen **Einfluss auf Unfallrisiko und Unfallschwere**.³ So ist bspw die **Erlassung von Tempo 30** zweifelsohne eine der effektivsten Maßnahmen zur **Verbesserung der Verkehrssicherheit in Ortsgebieten**.⁴ Besonders deutlich zeigt sich das hohe Unfallrisiko nämlich auf innerörtlichen Straßen: Fast zwei Drittel aller Verkehrsunfälle und über 60% der Verletzten entfallen auf diese Bereiche, wo auch fast 24% der Verkehrstoten zu verzeichnen sind. Dabei passiert der größte Teil (ca 66%) der schweren Innerortsunfälle auf Strecken mit Tempo 50.⁵ Besonders gefährdet sind **ungeschützte Verkehrsteilnehmer** („vulnerable road users“), wie zB Fußgänger, Radfahrer, Kinder und Senioren.

Ein zentraler Vorteil von Tempo 30 liegt im **kürzeren Anhalteweg** (= Reaktions- und Bremsweg): Während ein Fahrzeug bei 30 km/h mit einer Vollbremsung (auf trockener Straße!) nach 13m zum Stillstand kommt, benötigt es bei 50 km/h etwa 27m. Diese Differenz kann den entscheidenden Unterschied machen, ob ein **Unfall verhindert** wird oder eine Kollision mit voller Geschwindigkeit erfolgt.

Zusätzlich senkt Tempo 30 die **Kollisionsschwere** erheblich. Wird ein Fußgänger bei 30 km/h angefahren, liegt die Wahrscheinlichkeit tödlicher Verletzungen bei unter 10%.⁶ Bei 50 km/h steigt diese auf rund 30%. Dies liegt an der physikalischen Tatsache, dass die kinetische Energie – und damit die Unfallschwere – mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zunimmt.

Ein weiterer Sicherheitsfaktor ist der **größere Sichtkegel** bei niedrigen Geschwindigkeiten: Bei Tempo 30 können Fahrzeuglenker Vorgänge, die seitlich der Fahrbahn stattfinden, deutlich besser wahrnehmen und können so zB Kinder am Fahrbahnrand, querende Fußgänger oder Zeichen und Gesten früher erkennen und rechtzeitig reagieren, während höhere Geschwindigkeiten zu einem eingeschränkten Tunnelblick führen.

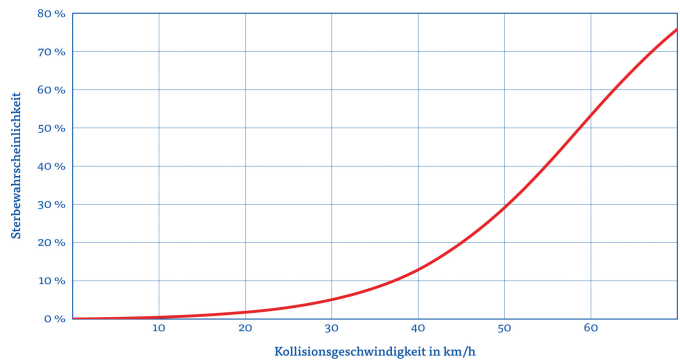


Abbildung 3: Einfluss der Pkw-Kollisionsgeschwindigkeit auf die Sterbewahrscheinlichkeit von Fußgängern (Quelle: Hussain et al, The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash: A systematic review and metaanalysis, Accident Analysis and Prevention 2019, 241 ff. Grafik erstellt für KfV von Steindorfer)

Die Wirksamkeit von Tempo-30-Zonen ist durch praktische Erfahrungen belegt: Bspw in Helsinki gab es, bei einer innerstädtischen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, im Jahr 2019 keine

³ Vgl auch European Commission Road safety thematic report – Speeding (2021).

⁴ Für eine Zusammenstellung wissenschaftlicher Ergebnisse s www.roadsafety-dss.eu.

⁵ Quelle: Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2023 (Auswertung KfV).

⁶ Nilsson, Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety (2004), <https://lup.lub.lu.se/search/ws/files/4394446/1693353.pdf>, 56 f; sa RVS 02.02.37 – Geschwindigkeitsbeschränkungen 18; International Transport Forum, Speed and Crash Risk (2018), www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf, 24; Mellauner/Zuser/Robatsch/Fischer/Soteropoulos, Auswirkungen von Geschwindigkeiten auf Unfallgeschehen und Reisezeiten, ZVR 2021/220 (mit Unfall- und Vermeidbarkeitsanalysen).

tödlichen Unfälle mit Fußgängern oder Radfahrern. Modellstädte wie Graz und London verzeichneten Rückgänge der Schwerverletzten und Verkehrstoten um bis zu 80%.⁷

Eine niedrige Geschwindigkeit trägt nicht nur zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs bei, sondern ist auch eine proaktive Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die wissenschaftlichen und praktischen Erkenntnisse zeigen, dass Tempo 30 nicht nur Unfälle reduziert, sondern auch die **Lebensqualität** in Gemeinden steigert – auch durch weniger Lärm und Luftschadstoffe sowie eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung: Langsamere Geschwindigkeiten senken Hektik, fördern umweltfreundliche Mobilität und machen öffentliche Räume und ihre Fuß- und Radwege attraktiver und lebendiger.

B. Die bisherigen Instrumente zur Geschwindigkeitsreduktion aus Gründen der Verkehrssicherheit – und ihre Grenzen in der Praxis

1. Allgemeines

Innerhalb des Ortsgebiets beträgt die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit gem § 20 Abs 2 StVO⁸ 50 km/h. Diese kann jedoch durch Verordnungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden zur Erreichung bestimmter Ziele (zB aus Gründen der Verkehrssicherheit) reduziert werden, wobei solche Anordnungen als spezielle Regelungen die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung verdrängen.

Abgesehen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie etwa der Einrichtung von **Schulstraßen** (§ 76d StVO), **Fahrradstraßen** (§ 67 StVO) oder **Begegnungszonen** (§ 76c StVO) standen schon bisher die nachfolgend unter den Punkten B.2. und B.3. kurz beschriebenen Rechtsgrundlagen zur Verfügung, um die Geschwindigkeit im Interesse der Verkehrssicherheit auf Gemeinde- und Landesstraßen im Ortsgebiet zu reduzieren:

2. § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO

Die Ermächtigung im § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO verpflichtet Behörden, auf „bestimmten“ Straßen, Straßenstrecken oder Zonen verschiedenste Verkehrsbeschränkungen wie ua Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erlassen, wenn dies „**erforderlich**“ (iSv zwingend notwendig) ist.⁹ Die Judikatur hat dazu einige Grundsätze aufgestellt: Die Erforderlichkeit der durch eine Verordnung bewirkten Verkehrsbeschränkung ist in einem **ausreichenden Ermittlungsverfahren** festzustellen.¹⁰

Dazu muss die Situation mit der **Gefahrenlage** auf vergleichbaren Straßen **verglichen** werden.¹¹ Zur sachverhältnismäßigen Abklärung der Gefahren ist in der Regel ein **Sachverständigen-gutachten** einzuholen;¹² relevante Faktoren wie zB Unfallstatistiken, Verkehrsaufkommen, Straßenbeschaffenheit, Konfliktsituationen und Geschwindigkeiten werden ermittelt. Die Verordnung ist nur zulässig, wenn die Gefahrensituation deutlich über das normale Maß hinausgeht¹³ und die Behörde auf diesen Grundlagen aufbauend auf nachvollziehbare Weise eine **Interessenabwägung** durchgeführt hat, bei der Sicherheitsinteressen und die ungehinderte Benützung der Straße berücksichtigt werden.¹⁴ Liegen die Voraussetzungen vor, ist die Behörde **verpflichtet**, die Verordnung – im zur Zielerreichung erforderlichen Ausmaß – zu erlassen; allgemeine verkehrspolitische Überlegungen oder bloße Zweckmäßigkeit reichen nicht aus. Sind die Umstän-

de für die Erlassung einer Verordnung hingegen nicht gegeben, so ist eine dennoch erlassene Verordnung gesetzwidrig.

3. § 20 Abs 2 a StVO

Gem § 20 Abs 2 a StVO kann die erlaubte Höchstgeschwindigkeit **global für das gesamte Ortsgebiet** gesenkt werden. Dabei ist lediglich nachzuweisen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung zur Erreichung der Ziele – insb der Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Fernhaltung von Gefahren – **geeignet** (iSv zweckmäßig) erscheint. Dieser Nachweis erfolgt anhand einer nachvollziehbaren Argumentation, die sich auf die **örtlichen und verkehrsmäßigen Gegebenheiten** sowie den **Stand der Wissenschaft** stützt. Es ist dabei nicht erforderlich, jede einzelne Straßenstrecke separat zu analysieren; vielmehr genügt eine **übergeordnete Beurteilung**, die die **Eignung der Maßnahme für das gesamte Ortsgebiet** belegt. Somit können auch Straßen erfasst werden, bei denen eine Herabsetzung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit mangels Erforderlichkeit iSd § 43 Abs 1 StVO unzulässig wäre.¹⁵ Die Kundmachung dieser Regelung erfolgt in unmittelbarer Verbindung mit der Ortstafel.

Hinweis

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet ist also erheblich leichter umsetzbar als eine gem § 43 Abs 1 StVO auf einzelnen Straßen.

4. Der dringende Bedarf an einer vereinfachten Regelung für bestimmte schutzbedürftige Bereiche

Der **Aktionsplan Geschwindigkeit** des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK, nunmehr Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur [BMIMI]) sieht als Handlungsfeld für eine aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität vor, dass das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs zur Steigerung der Verkehrssicherheit va dort gesenkt werden soll, wo Kfz und **ungeschützte Verkehrsteilnehmer** gemeinsame Verkehrsanlagen benutzen.¹⁶ Europaweit entfällt der größte Anteil der Verkehrstoten in allen Kategorien ungeschützter Verkehrsteilnehmer gerade auf Ortsgebiete.¹⁷

In Ortsgebieten sind überwiegend ungeschützte Verkehrsteilnehmer unter den Verkehrstoten.

Die meisten der im Straßenverkehr verunglückten Kinder sind als Fußgänger und Radfahrer unterwegs, wobei der Pkw der häufigste

⁷ Huber/Kring, Tempo 30 als neue innerstädtische Regelgeschwindigkeit (2020), <https://bit.ly/3NZermy>, 14 ff.

⁸ BG, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960) BGBl 1960/159 idF BGBl I 2024/52.

⁹ Im Detail s zB Hiesel, Die Rechtsprechung des VfGH zur StVO seit 2022, ZVR 2024/180 sowie Krysl, Verordnungen im Straßenverkehr, Verordnungserlassung nach § 43 StVO in der Rsp des VfGH, ZVR 2016/89, jeweils mit Judikaturnachweisen; sa Riccabona-Zecha/Vergeiner in Kaltenegger/Koller/Vergeiner (Hrsg), StVO Kommentar II (48. Lfg, Nov 2024) § 43 Rz 30 ff.

¹⁰ VfGH V 38/2014 ZVR 2015/11.

¹¹ VfGH V 32/80 ÖJZ 1984, 25.

¹² VfGH 19. 11. 2015, V 54/2015 ua.

¹³ VfGH V 117 – 119/92, V 23/93, V 32/93 ZVR 1993/131.

¹⁴ VfGH 28. 2. 2023, V 192/2022.

¹⁵ VfGH 12. 12. 2018, V 16/2018.

¹⁶ BMK (Hrsg), Aktionsplan Geschwindigkeit, Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030 (2024), www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/aktionsplan-geschwindigkeit.html, 31.

¹⁷ Quelle: Europäischer Rechnungshof auf Grundlage von Daten der Europ Kommission (2020).

Unfallgegner ist.¹⁸ Trotz eines Rückgangs der **Unfallzahlen** seit den späten 1970er Jahren bleibt die Zahl der verunglückten Kinder im Hinblick auf das Ziel „**Vision Zero**“ – null getötete Kinder im Straßenverkehr – besorgniserregend. Zudem gab es 2023 einen Rekordwert an verletzten Rad- und E-Scooter-Fahrern sowie so viele verunglückte Senioren (über 65-Jährige) wie nie zuvor.¹⁹

Die bisherigen rechtlichen **Vorgaben zur Verordnung** zB von Tempo-30-Strecken bzw -Zonen zeigten in der Vergangenheit va für kleinere Gemeinden deutliche **Schwachstellen**. Umfangreiche Ermittlungsverfahren und teure Gutachten machten die Umsetzung häufig unpraktikabel. Darüber hinaus schränkte die **strenge Nachweispflicht der Erforderlichkeit** den Spielraum der Behörden erheblich ein. Gerade in typischen Schutzbereichen, in denen die Gefahrenlage die Regel ist²⁰ und daher nicht jedes Mal aufwendig nachgewiesen werden müsste, waren diese **bürokratischen Hürden** ein großes Hindernis:

- ▶ Problem 1: Nachweis besonderer Gefährlichkeit (zB hohe Unfallhäufigkeit),
 - ▶ Problem 2: Erforderlichkeitsprüfung – Kfz-zentrierte Abwägung (Verkehrsbeschränkung versus freie Straßennutzung),
 - ▶ Problem 3: Komplexe Ermittlungsverfahren und Gutachten.
- In der „Erklärung von Stockholm“ sind die Behörden zur **Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Gebieten** angehalten, in denen **ungeschützte Verkehrsteilnehmer und Fahrzeuge häufig und planmäßig aufeinandertreffen**.²¹

Ziel einer Gesetzesänderung musste es daher sein, die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in sensiblen Bereichen zu **fördern**, indem schnell und effizient zusätzliche präventive Maßnahmen zum Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer ergriffen werden können. Daher bedurfte es für derartige Fälle einer neuen österr Regelung, die das Verfahren zur Erlassung einer Geschwindigkeitsverordnung im Vergleich zu den üblichen Prüfverfahren gezielt erleichtert.²²

C. Überblick über die gesetzliche Neuregelung des § 43 Abs 4 a StVO

1. Allgemeines

§ 43 Abs 4 a StVO bietet eine zusätzliche Verordnungsermächtigung. Es handelt sich dabei um eine **Möglichkeit, die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet (50 km/h)**²³ auf einfacherem Weg zu verringern. Denkbar ist somit die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, 30 km/h, 20 km/h oder 10 km/h. Diese spezielle Regelung ist jedoch **bloß für besonders schutzbedürftige Bereiche** anwendbar – zB Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäuser, Senioreneinrichtungen – und darf **nur in Ortsgebieten** erlassen werden.²⁴ Die Behörde kann eine solche Verordnung erlassen, muss es aber nicht (Handlungsermessen).

Zuständig für die Umsetzung sind – wie bisher – im Bereich von Gemeindestraßen die **Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich** (§ 94 d Z 4 lit d StVO). Für alle anderen Straßen liegt die Zuständigkeit bei der **Bezirksverwaltungsbehörde** (§ 94 b Abs 1 lit b StVO). Gemeinden können daher auch in diesen Fällen keine Tempolimits auf Landesstraßen verhängen. Sollten sich räumliche Geltungsbereiche überschneiden, sind parallele Verordnungen notwendig. Die Gemeinde hat Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereichs im Rahmen der Gesetze und Verordnungen in eigener Verantwortung und frei von Weisungen zu besorgen.²⁵ Im eigenen Wirkungsbereich erlassene Verordnungen sind jedoch der Aufsichtsbehörde unverzüglich mitzuteilen.²⁶ Die Aufsicht ist auf die Kontrolle der Rechtmäßigkeit beschränkt.

§ 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO	NEU: § 43 Abs 4 a StVO	§ 20 Abs 2 a StVO
Zuständigkeit		
für Gemeindestraßen – Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich, sonst Bezirksverwaltungsbehörde		
Handlungsermessen		
Behörde „hat“ (gebundene Entscheidung)	Kann-Bestimmung (Ermessensentscheidung)	
Geltungsbereich		
„bestimmte“ Straßen, Strecken oder Zonen		„global“ für gesamtes Ortsgebiet
Kundmachung		
Verkehrszeichen gem § 52 Z 10 a/10 b (Strecke) bzw § 52 Z 11 a/11 b (Zone) StVO		Verkehrszeichen nach § 52 Z 10 a bei Verkehrszeichen „Ortsstafel“ (§ 44 Abs 4 StVO)
Voraussetzungen		
„besondere“ (dh außergewöhnliche) Gefahrensituation	nur Bereiche mit besonderem Schutzbefürfnis (zB vor Schulen, Kindergärten) im Ortsgebiet	Entsprechende örtliche oder verkehrsmäßige Gegebenheiten
Abklärung der spezifischen Gefahren und Durchführung einer vergleichenden Bewertung durch Sachverständigen	–	Prüfung nach dem Stand der Wissenschaft
Feststellung der konkreten Erforderlichkeit für die Verkehrssicherheit (inkl Interessenabwägung)	Eignung („Zweckmäßigkeit“) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	

Tabelle 1: Steckbrief der Verordnungsmöglichkeiten zur Verringerung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit gem § 20 Abs 2 StVO im Ortsgebiet – zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

¹⁸ Quelle: *Statistik Austria*, Straßenverkehrsunfälle 2023 (Auswertung KFV).

¹⁹ Quelle: *Statistik Austria*, Straßenverkehrsunfälle 2023 (Auswertung KFV).

²⁰ Vgl die Formulierung in der RVS 02.02.21 – Verkehrssicherheitsuntersuchung, 9: „Als Gefahrenstellen sind insb einzustufen: Straßenquerungen im Zuge eines Schulweges und unmittelbar im Nahbereich von Schulen, Tagesheimen und Kindergärten, Nahbereiche von Pensionistenheimen und Behindertenzentren, Bereiche mit hoher Fußgängerpräsenz, Haltestellenbereiche öffentlicher Verkehrsmittel [...]“

²¹ Siehe insb Beschluss Nr 11 der Stockholm Declaration 2020 on Road Safety; www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/. Diese Erklärung wurde auf der 3. globalen Ministerkonferenz zur Straßenverkehrssicherheit „Achieving Global Goals 2030“ (Verwirklichung globaler Ziele bis 2030) v 19./20. 2. 2020 unterzeichnet.

²² Vgl IA 3975/A 27 GP. (2024): „[...] soll gezielt die Möglichkeit geschaffen werden, eine geringere als die gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit [...] auch dann zu verordnen, wenn diese geeignet ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.“

²³ § 20 Abs 2 StVO.

²⁴ Umgangssprachlich werden solche Verordnungen mancherorts bereits als „Kindergarten-30er“ bezeichnet.

²⁵ Art 118 Abs 4 B-VG.

²⁶ Art 119a Abs 6 B-VG.



Abbildung 4: Das Wording in der StVO im Direktvergleich in einer Pyramidendarstellung: Je weiter unten, desto schwerer (dh unter strengeren Voraussetzungen) ist die Verordnung zu erlassen.

2. Detailfragen

a) Was sind „Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis“?

Wie bisher muss auch hier der örtliche Geltungsbereich der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Verordnung möglichst genau umschrieben werden (Determinierungspflicht); dies ergibt sich auch aus dem rechtsstaatlichen Prinzip, wonach Rechte und Pflichten des Einzelnen so präzise beschrieben werden müssen, dass dieser weiß, welches Verhalten ihm erlaubt und welches verboten ist.

Im § 43 Abs 4a StVO werden als schutzbedürftige Bereiche **Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern und Senioreneinrichtungen** angeführt. Es handelt sich dabei um eine **demonstrative Aufzählung**; auch Bereiche vor anderen Einrichtungen können demnach von dieser Rechtsgrundlage umfasst sein. Ein besonderes Schutzbedürfnis von Bereichen ist va immer dann anzunehmen, wenn dort derartige Gebäude und Einrichtungen zur potenziellen Gefahrenstelle werden, weil sie **vorrangig von Kindern, alten Menschen oder mobilitäts- oder sinneseingeschränkten Personen frequentiert werden**. Dabei handelt es sich insb um Personengruppen, die der Gesetzgeber bereits aus dem Vertrauensgrundsatz gem § 3 Abs 1 StVO herausgenommen hat, um ihre besondere Schutzwürdigkeit zu berücksichtigen. Näheres, wie zB eine Untergrenze der Anzahl der zu schützenden Personen, ist gesetzlich nicht verankert. Es ist immer das **Ziel der Maßnahme** im Auge zu behalten, nämlich die deutliche **Erhöhung der Sicherheit und damit einhergehend der Aufenthaltsqualität von Fußgängern und Radfahrern**, also der sogenannten ungeschützten Verkehrsteilnehmer in derartigen Bereichen.

Für die Festlegung der **örtlichen Ausdehnung** von „Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis“ stellt der Gesetzgeber nicht auf eine durch genaue Meterangaben fixierte Entfernung ab. Es handelt sich um einen unbestimmten Gesetzesbegriff, der iSd Gesetzes auszulegen ist. Dabei bezieht sich ein solcher „Bereich“ – schon rein sprachlich – nicht auf einen exakt abgegrenzten (punktuellen) Ort, sondern auf einen weiter gefassten Raum, in dem ein besonderer Schutzbedarf besteht, also typischerweise Straßen in weiterer Distanz rund um diese Einrichtungen. Anders als bei der Formulierung „bei“ ist bei der (hier verwendeten)

Formulierung „in Bereichen“ genauso wie bei „im Umkreis von“ der Umfang weiter zu bemessen.²⁷ Dem Umstand, dass der „Bereich“ jeweils ein anderer ist, hat auch der Ordnungsgeber bei Verordnungserlassung Rechnung zu tragen, indem er den Radius, innerhalb dessen die Geschwindigkeitsbeschränkung gelten soll, dem jeweiligen Fall entsprechend unterschiedlich groß ziehen muss. Entscheidend ist ein **nachvollziehbarer räumlicher Bezug zu den schutzwürdigen Einrichtungen**.

Praxistipp

Für die konkrete Abgrenzung ist auch wesentlich, welche Wege von den schutzbedürftigen Personen regelmäßig genutzt werden. Es sollten also die Stellen in die Betrachtung einbezogen werden, an denen sich diese Personen auf dem Weg zur Einrichtung oder von ihr weg in erhöhter Dichte bewegen. Dabei sind die spezifischen Gegebenheiten vor Ort zu berücksichtigen, zB vorhandene Querungsstellen, die sich im näheren Umfeld einer Einrichtung befinden.

Als Orientierung kann bspw der Begriff des „**Schulumfelds**“ dienen, das gem RVS 03.04.14 – Gestaltung des Schulumfelds²⁸ als die öffentlichen Flächen innerhalb eines 250-Meter-Radius (mind jedoch 60m) um den Schuleingang definiert ist, wenn diese für Schulwege von Relevanz sind.

Zu beachten ist: Unter den entsprechenden örtlichen Voraussetzungen ist die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der neuen Regelung nicht nur als **Straßenstrecke**, sondern auch als **Zone** möglich. Dies ist va dann in Erwägung zu ziehen, wenn sich mehrere solcher Bereiche an sich kreuzenden Straßen befinden oder wenn deren verkehrliche Aufschließung über mehrere sich kreuzende Straßen erfolgt. Soll sich die Geschwindigkeitsbeschränkung jedoch über den eigentlichen Schutzbereich der in Frage kommenden Gebäude hinaus erstrecken, bedarf es einer Verordnung gem § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO. Für die Erlassung einer globalen Geschwindigkeitsbeschränkung für ein gesamtes Ortsgebiet ist hingegen § 20 Abs 2a StVO als Grundlage heranzuziehen.

Im Sinne der Verkehrssicherheit ist stets eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduktion anzustreben. **Zeitliche Einschränkungen** bei Geschwindigkeitsverordnungen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit erlassen werden, sind deshalb nicht empfehlenswert, da sie die Wirksamkeit der Maßnahme beeinträchtigen könnten. Der Gesetzestext des § 43 Abs 4a StVO sieht daher bewusst keine zeitlichen Beschränkungen vor.²⁹ Die Behörde entgeht bei dieser Verordnungsmächtigung dem Problem, zB eine über die Schultage hinausgehende Geltung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zur Gefahrenvermeidung während des Schul-

²⁷ Vgl dazu die Entscheidung des VfGH zur Errichtung von Verbotszonen zur Aufstellung von Kaugummiautomaten „im näheren Umkreis von Schulen“ einerseits und „bei Haltestellen“ andererseits, zum Schutz von unmündigen Minderjährigen per Verordnung nach § 52 Abs 4 GewO 1994 BGBl 1994/194 idGF; s zB VfGH 27. 2. 1989, V 189/88: Der VfGH fand, dass ein Radius von 200m für den „näheren Umkreis“ noch Deckung findet, bei der Formulierung „bei“ hielt er eine Distanz von maximal 50m tolerabel.

²⁸ Für die Planung und den Bau von Straßen und die Gestaltung des Straßenraums sind die RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) zentral. Die RVS werden in Arbeitsausschüssen erarbeitet und von der FSV (Österr Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr) herausgegeben. Sie bilden den Stand der Technik ab und sollen ein einheitliches Qualitätsniveau der Straßen sicherstellen.

²⁹ Vgl im Unterschied dazu § 76 d Abs 1 letzter Satz StVO bzgl Schulstraße („[...] ist auf Schultage sowie [...] Schulbeginn [...] Bedacht zu nehmen“).

betriebs möglicherweise nicht verordnen zu dürfen, weil die Erforderlichkeit gem § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO nicht gegeben wäre.³⁰

Praxistipp

Eine **Zusatztafel** („Krankenhaus“, „Kindergarten“ oder dgl) zur Erläuterung der Regelung oder ein **Gefahrenzeichen** können sinnvoll sein, um die Akzeptanz der Geschwindigkeitsbeschränkung zu erhöhen oder auf ein erhöhtes Aufkommen schutzbedürftiger Personen aufmerksam zu machen. Sie sind jedoch nicht zwingend erforderlich.

b) Was bedeutet der einfache Maßstab der „Eignung“ der Temporeduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?

Auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gem § 43 Abs 4a StVO kann nur unter den dort umschriebenen Voraussetzungen erlassen werden, doch ist hier der Behörde ein besonders **weiter Spielraum** bei der Verordnungserlassung eingeräumt, denn die Geschwindigkeitsbeschränkung muss **lediglich geeignet** – iSv „zweckmäßig“ – sein, **zur Erhöhung der Verkehrssicherheit** beizutragen; eine **Erforderlichkeit** iSd § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO ist somit – bei diesem **freiwilligen Instrument** – **nicht geboten**.

Die Verordnung ist an das legitime Ziel der Eignung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gebunden.

Es handelt sich nämlich um eine **Sonderregelung** für die Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für einen eingeschränkten Anwendungsbereich. Sie gilt ausschließlich zur Verordnung im Ortsgebiet, und zwar in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis, die der Gesetzgeber als potenziell (erhöht) gefährlich anerkannt hat. Diese Gefährdung muss jedoch nicht so gravierend sein, dass sogar eine Verpflichtung der Behörde zur Verordnungserlassung gem § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO besteht, wie dies bei einer übermäßigen Gefahrenlage der Fall wäre. Im Unterschied dazu verlangt der neue Abs 4a somit **weder eine konkrete Erhebung der Gefahrenlage noch eine strenge Prüfung der Erforderlichkeit mit positiver Interessenabwägung**, folglich keine umfassende Verhältnismäßigkeitsprüfung. Dies erleichtert gezielt die Einführung solcher Schutzmaßnahmen für Fußgänger und Radfahrer – im Gegensatz zu bisher. Es genügt hier, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung grundsätzlich **geeignet** ist (also als taugliches Mittel eingesetzt wird), die **Verkehrssicherheit zu erhöhen**. Art 18 B-VG fordert, dass Verkehrsbeschränkungen stets nur eingegrenzt zur Erreichung bestimmter Zwecke erlassen werden dürfen, hinreichend bestimmt und im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen müssen;³¹ im Abs 4a wurde die „Verkehrssicherheit“ verankert. Hervorzuheben ist, dass andere Zwecke, wie Umwelt- oder Lärmschutz, ausdrücklich nicht Gegenstand dieser Bestimmung sind.

Die hier gem Abs 4a zu bekämpfenden Defizite (Gefahren) resultieren ex lege aus einem **besonderen Schutzbedürfnis von Personen**, die sich gehäuft in der Nähe der genannten Einrichtungen aufhalten; bei diesem geschützten Personenkreis handelt es sich insb um **Angehörige der vom Vertrauensgrundsatz ausgenommenen Personengruppen** (§ 3 Abs 1 StVO), gegenüber denen bereits bisher besondere Vorsicht und Rücksicht, erhöhte Bremsbereitschaft und eine Verringerung der Geschwindigkeit³² im Fall einer unklaren Situation verlangt wird, sodass eine Gefährdung dieser Personen ausgeschlossen ist; diese verfügen oft-

mals nicht über die nötigen Wahrnehmungs- oder Reaktionsfähigkeiten, sodass sie in kritischen Verkehrssituationen überfordert sind und ein erhöhtes Unfallrisiko entsteht. Mit dem neuen § 43 Abs 4a StVO kann eine Temporeduktion in generell gefährlichen Bereichen institutionalisiert werden, womit alle Verkehrsteilnehmer, auch bei unvorhersehbaren, nicht rechtzeitig erkennbaren Hindernissen, besser geschützt sind.

§ 43 Abs 4a StVO stellt weniger strenge Anforderungen, da der Fokus auf der leichteren Herabsetzung der Geschwindigkeit an schutzbedürftigen Orten liegt.

Dies entspricht dem festgelegten Zweck des Abs 4a, der auf einfache Weise erreicht wird – geringere Geschwindigkeiten sind immer ein Sicherheitsgewinn:³³ Durch eine allgemeine, niedrige Fahrgeschwindigkeit kommt es in der Regel zu **weniger Unfällen und weniger schweren Verletzungen insb bei Fußgängern und Radfahrern**,³⁴ da diese durch einen kürzeren Anhalteweg, ein geringeres Verletzungsrisiko bei Unfällen und ein verbessertes Sichtfeld dazu beiträgt, gefährliche Situationen zu entschärfen.³⁵ Die Kollisionsgeschwindigkeit ist für ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer von entscheidender Bedeutung.³⁶ Mit der Geschwindigkeitsbeschränkung wird aufgrund der geringeren Fahrgeschwindigkeit zudem auch für die Fahrzeuglenker die Möglichkeit verbessert, Gefahrenpotentiale (zB auf die Straße laufende Schulkinder) noch rechtzeitig erkennen und darauf angemessen reagieren zu können.

§ 43 Abs 4a StVO ermöglicht eine einfachere und schnellere Umsetzung von Temporeduktionen, gezielt in schutzbedürftigen Bereichen. Eine Auslegung, die hier dennoch dieselben Voraussetzungen wie § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO verlangt, würde dem gesetzgeberischen Willen widersprechen, da sie die Sonderregelung überflüssig machen würde. Vielmehr zeigt die Bestimmung, dass der Gesetzgeber hier – für einen kleinen Anwendungsbereich (Geschwindigkeitsreduktion an Orten, wo sich vermehrt besonders schutzbedürftige Personen aufhalten) – bewusst und **sachlich gerechtfertigt** die Latte niedrig legt, indem er die **Eignung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit** als Maßstab für die Verordnungserlassung ausreichen lässt.³⁷

³⁰ Vgl VfGH 29. 6. 2001, V 98/99.

³¹ VfGH 13. 10. 1987, VfSlg 11.499 (Prinzip der Vorherbestimmbarkeit von Verkehrsbeschränkungen).

³² RIS-Justiz RS0074601. Bzgl Wahrnehmung von Kindern s OGH 11 Os 78/69 ZVR 1970/147; vgl auch § 3 Abs 2 StVO.

³³ So bereits VfGH 13. 3. 2019, V 34/2018 zur Festsetzung einer globalen 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung in einem Ortsgebiet: „Auf Grund des durch § 20 Abs 2a StVO eingeräumten Spielraums für den Verordnungsgeber ist daher davon auszugehen, dass die Festlegung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h durchaus geeignet ist, zur Verkehrssicherheit beizutragen.“

³⁴ „Sicherheit beschreibt die Eigenschaft des Verkehrs, welche die (potenzielle) Unfallfreiheit beschreibt. [...] Die Frage der Fahrgeschwindigkeit im Straßenverkehr ist [...] für die Verkehrssicherheit [...] auf der Straße [...] von Bedeutung“ (RVS 02.02.37, 2 und 4).

³⁵ Dazu s Kapitel A. Zum Zusammenhang Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit; sa *BMK*, Aktionsplan 10 ff.

³⁶ Gem RVS 03.02.12 – „Fußgängerverkehr“, 13, soll bei einer gemeinsamen Führung (Mischverkehr) von Fußgängern und Kfz, zB in Begegnungszonen, die höchstzulässige Geschwindigkeit ≤ 30 km/h betragen, s ebenso RVS 03.02.13 – Radverkehr mit derartigen grundsätzlichen Vorgaben, zB bei schmalen Fahrflächenbreiten.

³⁷ So auch IA 3975/A 27. GP (2024).

c) Wie gestaltet sich das Ermittlungsverfahren für Verordnungen gem § 43 Abs 4a StVO?

Allgemeine Regelungen im B-VG, wie zB Art 18 Abs 2,³⁸ Art 89 Abs 1,³⁹ Art 119a Abs 6⁴⁰ und Art 139 Abs 1,⁴¹ und auch § 43 StVO selbst sehen keine näheren Bestimmungen direkt zum Verfahren zur Erlassung einer Verkehrsverordnung vor; das AVG⁴² ist nicht anwendbar, da es nur die Erlassung von Bescheiden regelt.⁴³ Abgesehen von **Anhörungsrechten gem § 94f StVO** zum Interessenschutz der Betroffenen hat die StVO also keine verfahrensrechtlichen Bindungen, wie etwa die Einholung des Gutachtens eines Sachverständigen vor Verordnungserlassung,⁴⁴ statuiert. Es sind sohin allgemein verfassungsrechtliche Grundsätze und die jeweilige einfachgesetzliche Bestimmung heranzuziehen, um eine Verordnung rechtmäßig zu erlassen.

Bei der **Durchführung eines Ermittlungsverfahrens**, in dem die tatbestandsmäßigen Punkte, die für Erlassung der Verordnung geboten sind, ausreichend zu klären sind („Grundlagenforschung“), handelt es sich jedoch um ein rechtsstaatlich gebotenes Elementarerfordernis.⁴⁵ Zu berücksichtigen ist jedoch, dass der Gesetzgeber mit der StVO-Novelle gezielt eine **Verfahrenvereinfachung** für bestimmte Bereiche anstrebte, wie die historische Interpretation zeigt.⁴⁶

Anders als in § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO fällt bei Abs 4a die Prüfung der Erforderlichkeit mit der Interessenabwägung weg. Die Voraussetzungen sind bereits im Gesetz sehr eng definiert; eine spezielle Gefahrensituation für den Einzelfall muss hier nicht ermittelt werden.⁴⁷

Darüber hinaus verlangt § 43 Abs 4a StVO nicht einmal eine konkrete Eignungsprüfung anhand der „örtlichen und verkehrsmäßigen Gegebenheiten nach dem Stand der Wissenschaft“, wie sie bei § 20 Abs 2a StVO vorgesehen ist. Stattdessen genügt eine **bloß abstrakte Eignung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**, die sich auf die allgemeine, theoretische Geeignetheit bezieht, ohne dass spezifische Umstände berücksichtigt werden müssen.

Ein Meilenstein ist der gem § 43 Abs 4a StVO mögliche Verzicht auf die Einholung verkehrstechnischer Gutachten.

Die Beurteilung, ob eine solche Eignung gegeben ist, erfordert in der Regel **keine sachverständige Prüfung**, sondern es kann auf das „allgemeine menschliche Erfahrungsgut“ zurückgegriffen werden.⁴⁸ Dazu kommt, dass spezielle Erhebungen oder Erwägungen immer dann ausnahmsweise unterbleiben können, wenn **evident** ist, dass die damit getroffene Regelung **öffentlichen Interessen** – idF der Verkehrssicherheit – dient, die im Gesetz ihren besonderen Ausdruck finden.⁴⁹ Somit wird es sich in der Mehrzahl der Anwendungsfälle ergeben, dass für eine derartige **Verordnung** die allgemeinen Kenntnisse und Erfahrungen der Behörde ausreichend sind und somit kein **Sachverständigengutachten** „notwendig“ ist.

Daher genügt – auch iSd Grundsätze der **Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit** – ein **vereinfachtes Ermittlungsverfahren** mit minimalem Verwaltungs- und Kostenaufwand zur Prüfung der gesetzlichen Voraussetzungen. Ein Ortsaugenschein kann hierbei allenfalls unterstützend wirken, auch um den Geltungsbereich genau abgrenzen zu können. Abschließend hat die Behörde in knapper, allgemeiner Form darzulegen, dass die Verordnung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geeignet ist.⁵⁰

Praxistipp

Nur Unterlagen, die sich im Verwaltungsakt befinden, können ggf verhindern, dass der VfGH eine Gesetzeswidrigkeit der Verordnung feststellt. Was ist daher bei einer Verordnung gem § 43 Abs 4a StVO im Verwaltungsakt aus dem Ermittlungsverfahren insb zu **dokumentieren**?

- ▶ Eine möglichst genaue Beschreibung der Örtlichkeiten und örtlichen Umstände – ohne Bewertung: Dabei handelt es sich um Informationen, die jeder Gemeinde sofort zur Verfügung stehen. Hingegen sind Unfallzahlen, Verkehrsstärken und Geschwindigkeitsprofile grundsätzlich nicht erforderlich. Soweit sie aber vorhanden sind, können sie beigelegt werden.
- ▶ Festlegung des exakten Bereichs der Geschwindigkeitsbeschränkung und Darlegung, warum dieser im konkreten Fall gerechtfertigt ist.
- ▶ Allgemeine Aspekte zur Eignung der gewählten Geschwindigkeitsbeschränkung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Zusammenfassend können daher folgende Prüfungen für eine Verordnung gem § 43 Abs 4a StVO **entfallen**:

- ▶ Nachweis spezifischer Gefahren aufgrund von Unfallzahlen oder Verkehrsfrequenzen und vergleichende Bewertung,
- ▶ Feststellung der Erforderlichkeit und Interessenabwägung,
- ▶ Wissenschaftlich fundierte Prüfung der örtlichen und verkehrstechnischen Gegebenheiten.

Ein Gutachten kann jedoch nötig werden, wenn der Sachverhalt komplexer ist. Dies gilt etwa für die Ausweisung ausgedehnter Schutzbereiche oder für Schutzbereiche, die im Gesetz nicht aufgezählt sind. Sollen jedoch mehrere verschiedene (also auch „normale“ Tempo 30-)Zonen zusammengelegt werden, muss wie bisher die Rechtsgrundlage des § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO herangezogen werden.

d) Sind parallele Geschwindigkeitsbeschränkungen nach unterschiedlichen Rechtsgrundlagen zulässig?

Eine in der Praxis häufig aufgeworfene Frage ist, ob eine Verordnung gem § 43 Abs 4a StVO erlassen werden darf, wenn bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung gem § 43 Abs 1/Abs 2 oder § 20 Abs 2a StVO besteht; bspw, ob unterschiedliche Verordnungen – etwa (i) Tempo 30 vor einer Schule in einem Ortsgebiet mit generellem Tempo 40 oder (ii) Tempo 20 vor einer Schule innerhalb einer Tempo-30-Zone in einem Ortsgebiet – nebeneinander zulässig sind.

³⁸ Ermächtigung von Verwaltungsbehörden zur Erlassung von Verordnungen auf Grund der Gesetze innerhalb ihres Wirkungsbereichs.

³⁹ Keine Befugnis zur Prüfung der Gültigkeit gehörig kundgemachter Verordnungen durch ordentliche Gerichte.

⁴⁰ Aufsichtsrecht des Landes zur Prüfung der Rechtmäßigkeit von Verordnungen der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich.

⁴¹ Prüfung der Gesetzmäßigkeit von Verordnungen durch den VfGH.

⁴² Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 BGBl 1991/51 idgF.

⁴³ So auch *Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht⁶ (2021) Rz 789; ebenso *Dittrich/Stolzlechner*, Österreichisches Straßenverkehrsrecht II³ (1994) § 43 Rz 12.

⁴⁴ VfGH 11. 12. 1987, V 24/87.

⁴⁵ Vgl *Raschauer*, Verwaltungsrecht Rz 792 mit Judikaturhinweisen.

⁴⁶ Vgl IA 3975/A 27. GP: „Mit der vorliegenden Novelle sollen Erleichterungen im Rahmen der Verordnungserlassungsverfahren für Behörden geschaffen werden.“

⁴⁷ Dazu s Pkt C.2.b).

⁴⁸ Vgl dazu idS VwGH 2015/04/0002 ecolex 2015/299 zur Beurteilung der Eignung von Änderungen, die im § 74 Abs 2 GewO 1994 umschriebenen Interessen zu beeinträchtigen.

⁴⁹ Vgl 3. 10. 2006, V 53/05 (hier: Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung).

⁵⁰ Dazu s Pkt C.2.b) und Pkt A.

Die eigentliche Grundnorm, die allgemein Höchstgeschwindigkeiten regelt, ist § 20 Abs 2 StVO; die hier normierten Tempolimits können durch Verordnungen gem §§ 43 und 20 Abs 2a StVO abgeändert werden.⁵¹ In anderen Worten: Wenn eine speziellere Regelung (zB eine Verordnung nach § 43 Abs 1 StVO für ein bestimmtes Straßenstück) und eine allgemeinere Regelung (zB die generelle Geschwindigkeitsbeschränkung in Ortsgebieten nach § 20 Abs 2 StVO) konkurrieren, geht die speziellere Regelung vor (**Lex-Specialis-Regel**).

Ebenso können auf Verordnungsebene Geschwindigkeitsregelungen **nebeneinander auf unterschiedliche Rechtsgrundlagen gestützt werden**, zB Tempo 30 vor einer Schule (zB gem § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO) in einem Ortsgebiet mit generellem Tempo 40 (gem § 20 Abs 2a StVO). Zur gleichzeitigen Anwendung von § 43 Abs 1 und § 20 Abs 2a StVO hat der VfGH klargestellt: „Zum Vorbringen, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit gem § 20 Abs 2a sich lediglich auf circa 29% des innerhalb des Ortsgebietes liegenden Straßennetzes beziehe, ist darauf hinzuweisen, dass sich die Verordnung nach ihrem Wortlaut grundsätzlich auf das gesamte Ortsgebiet bezieht. Dass für einzelne Straßenzüge auf Grundlage des § 43 Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen sind, ändert daran nichts.“⁵² Ebenso gibt es bereits zahlreiche Verordnungen, die sich zB gleichzeitig auf § 43 Abs 1 und 2 StVO stützen.

Parallele Verordnungen existieren im Übrigen ebenso bei Tempolimits nach der StVO und dem IG-L,⁵³ die als gleichwertig anzusehen sind.⁵⁴ Auch dies bestätigt, dass Verordnungen nach unterschiedlichen Rechtsgrundlagen für den gleichen Bereich erlassen werden können.

Eine gleichartige Rechtsauffassung vertritt der VfGH in Bezug auf andere verkehrsbezogene Regelungen: So wurde entschieden, dass das Erlassen einer Halte- und Parkverbotsverordnung sowie einer Kurzparkzonenverordnung für denselben Straßenzug, selbst mit zeitlicher Überlappung, nicht untersagt ist. Dies bestätigt, dass es im Ermessen der Behörde liegt, solche parallel geltenden Verordnungen zu erlassen, sofern sie sachlich begründet sind (§§ 25 und 43).⁵⁵ Dieses Prinzip lässt sich auch auf parallele Geschwindigkeitsbeschränkungen nach verschiedenen Rechtsgrundlagen übertragen.

Somit kann die Anwendbarkeit des § 43 Abs 4a StVO insb auch dann bejaht werden, wenn bereits eine Verordnung nach § 43 Abs 1 oder § 20 Abs 2a StVO mit einer kundgemachten Geschwindigkeitsbeschränkung besteht. Es existieren dann zwei parallele Verordnungen:

1. eine – bereits bestehende – globale nach § 20 Abs 2a StVO (für das gesamte Ortsgebiet) bzw eine Verordnung nach § 43 Abs 1 StVO (zusätzlich muss Erforderlichkeit gegeben sein) und
2. neu: – eine spezifische nach § 43 Abs 4a StVO (für einen bestimmten Bereich).

Nach der allgemeinen Kollisionsregel geht die speziellere Verordnung der allgemeineren vor; der engere räumliche Anwendungsbereich stellt hier somit eine Spezialität im Bezug zur anderen Verordnung dar. Der „Anwendungsvorrang“ einer Verordnung nach Abs 4a lässt sich außerdem mit dem präsumptiven Willen des Ordnungsgebers erklären,⁵⁶ die Kundmachung erfolgt separat (wie bisher).

D. Ein kleiner Schritt für die Gemeinde, ein großer für die Verkehrssicherheit

Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 verfolgt das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerver-

letzten bis 2030 um 50% zu senken und Kinderunfälle mit tödlichem Ausgang gänzlich zu vermeiden.⁵⁷ Basierend auf dem „**Safe System**“-Ansatz soll ein fehlertolerantes, aber sicheres Verkehrssystem entstehen, in dem Verantwortungsbewusstsein und gegenseitige Rücksichtnahme selbstverständlich sind. Insb dem Gefahrentrend „Geschwindigkeit“ soll dabei gezielt entgegengewirkt werden, durch einen Mix an Maßnahmen in Gesetzgebung, Überwachung, Infrastruktur, Kommunikation und neue Technologien.⁵⁸ Schließlich kann **Geschwindigkeit als zentraler Faktor für die Verkehrssicherheit** bezeichnet werden. Sie hat einen entscheidenden Einfluss auf das Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden (Unfallrisiko) und darauf, wie schwer die Folgen eines Unfalls sind (Verletzungsschwere und -folgen).

Die 35. StVO-Novelle **erleichtert die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen** in typischerweise neuralgischen Bereichen, indem die bislang strengen Voraussetzungen für die Erlassung nicht gelten. Die neu geschaffene Verordnungsermächtigung eröffnet Gemeinden erweiterte Handlungsspielräume und bietet somit eine wertvolle Chance, **Geschwindigkeitsbeschränkungen in derart gefährdeten Bereichen standardisiert und unbürokratisch umzusetzen**. Dabei bleibt die Entscheidungshoheit der Behörde unberührt – es handelt sich also nicht um eine automatische Regelung für Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis. Dennoch markiert § 43 Abs 4a StVO einen für die Praxis sehr relevanten **Paradigmenwechsel** – weg von der Haltung „Das geht leider nicht“ oder „Es muss erst ein Unfall passieren!“.

Das zentrale Ziel dieser Maßnahme ist die Förderung der Verkehrssicherheit, insb der **Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer**. **Tempo 30** ist dabei eine moderne und effektive Maßnahme, die europaweit zunehmend als Standard etabliert wird.

Damit das neue Verordnungsinstrument des § 43 Abs 4a StVO seine volle Wirkung entfalten kann, bedarf es jedoch nicht nur des behördlichen Mutes, sondern auch der Integration in ein übergreifendes **Verkehrskonzept**.⁵⁹ Nur so können unerwünschte Effekte wie inhomogenes Fahrverhalten oder mangelnde Akzeptanz vermieden und die langfristigen positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sichergestellt werden.

⁵¹ Vgl auch § 20 Abs 2 StVO, da die dort genannten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nur dann gelten, „sofern die Behörde nicht gem § 43 eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt.“ Weiters § 20 Abs 2a StVO: „Die Behörde kann, abgesehen von den in § 43 geregelten Fällen, durch Verordnung [...] eine geringere Geschwindigkeit als die nach Abs 2 zulässige Höchstgeschwindigkeit festlegen [...]“.

⁵² VfGH 12. 12. 2018, V 16/2018.

⁵³ Immissionschutzgesetz-Luft BGBl I 1997/115 idgF.

⁵⁴ Vgl Muzak, Verkehrsbeschränkungen zwischen IG-L und StVO, ZVR 2012/245 sowie Authried, Zulässigkeit von Doppelbestrafungen nach IG-L und StVO, ZVR 2019/71.

⁵⁵ VfGH 26. 2. 2002, B 644/01.

⁵⁶ Knobl, Verkehrsbeschränkungen in Kurzparkzonen: Eine Analyse, ZVR 1990, 193 mHa Bydlinski, Juristische Methodenlehre und Rechtsbegriff (1982) 465, der von einem allgemeinen Erfahrungssatz spricht, wonach in der Normsituation gerade dies der Absicht des Anordnenden entspricht.

⁵⁷ Siehe dazu ebenso die Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht 04/2024 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Verwirklichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit – Zeit, einen Gang zuzulegen“ v 11. 6. 2024.

⁵⁸ BMK, Aktionsplan.

⁵⁹ Vgl zB die Straßen- und Wegekonzepte von Gemeinden in Vorarlberg.

Plus

ÜBER DIE AUTOR:INNEN

Kontaktadresse: KfV, Schleiergasse 18, 1100 Wien
 E-Mail: armin.kaltenegger@kfv.at, claudia.riccabona-zecha@kfv.at
 Internet: www.kfv.at

VON DENSELBEIN AUTOR:INNEN ERSCHIENEN (AUSWAHL)

Kaltenegger/Koller/Vergeiner (Hrsg), Die österreichische Straßenverkehrsordnung – Kommentar zur StVO, Loseblatt (45. Lfg 2022 – 48. Lfg 2024);
 Kaltenegger (Hrsg), E-Scooter (2024);
 Riccabona-Zecha, Weg frei für den E-Scooter! Aktuelle Fragen und Entwicklungen rund um die Rechtsnatur des E-Scooters in Österreich, ZVR 2024/116;

Riccabona-Zecha/Atasayar, Die Lizenz zum Testen – Ein neuer Ansatz für das Bewilligen von Testfahrten von Fahrzeugen mit automatisierten Systemen auf Österreichs Straßen, ZVR 2023/119;
 Atasayar/Deublein/Riccabona-Zecha/Schneider, Wie zuverlässig schützen Notbremsassistenten ungeschützte Verkehrsteilnehmer? ZVR 2022/120;
 Kaltenegger/Salamon/Soteropoulos, Die neuen Sanktionen gegen Raser aus Sicht der Verkehrssicherheit, ZVR 2021/225;
 Kaltenegger/Riccabona-Zecha/Salamon, Rechtsfragen zu den neuen Vorrangregeln für Radfahrer, ZVR 2020/111.

LITERATURTIPP

KfV-Broschüre mit praktischen Tipps für die Umsetzung: www.kfv.at/mehr-sicherheit-mit-geringerem-tempo-in-sensiblen-bereichen-vereinfachte-regelung-fuer-gemeinden/

Energieeffizienzmaßnahmen für Gemeinden (Teil I)

Der Beitrag schnell gelesen

Am 14. 7. 2021 wurde von der EK das Paket „Fit for 55“ vorgestellt, das ein Bündel reformierter und neuer RL zur Klimapolitik der EU umfasst. Das Paket geht konzeptionell auf den sog „European Green Deal“ zurück und soll zur Erreichung des im Europäischen Klimagesetz verankerten Ziels dienen, den Ausstoß von Treibhausgasen in der EU bis 2030 um mindestens 55% gegenüber dem Ausstoß des Jahres 1990 zu reduzieren und Europa bis 2050 klimaneutral zu machen. Einen wichtigen Teil dieses Gesamtpaketes stellt die Energy Efficiency Directive (EED-III) dar, die auf die Reduktion des Energiever-

brauchs durch Energieeffizienzmaßnahmen abzielt. In der zweiteiligen Beitragsserie stellen wir zunächst die mit Umsetzung der EED-III auf österr Gemeinden zukommenden, vielfältigen Verpflichtungen vor (Teil I). Im Teil II erläutern wir die von Kommunen zu setzenden Maßnahmen einschließlich des laufenden Energiemonitorings.

Nachhaltigkeitsrecht; Immobilienrecht
 Energieeffizienz-RL
 RFG 2025/34



BENJAMIN REICHL, LL.M. (WU), ist Steuerberater und Manager bei BDO. DI Dr. HANNES OBERSCHMID ist Partner bei BDO Consulting GmbH mit Schwerpunkt Public Finance.

Inhaltsübersicht:

- A. EU-Maßnahmenpaket zur Energieeffizienz
 - 1. Ausgangslage EU-Maßnahmenpaket „Fit for 55“
 - 2. Die novellierte Energieeffizienz-RL EED-III
 - a) Verpflichtung zur Senkung des Endenergieverbrauchs gem Art 5 EED-III
 - b) Vorbildfunktion der Gebäude öffentlicher Einrichtungen gem Art 6 EED-III
 - c) Verpflichtungen bei der öffentlichen Auftragsvergabe gem Art 7 EED-III

A. EU-Maßnahmenpaket zur Energieeffizienz

1. Ausgangslage EU-Maßnahmenpaket „Fit for 55“

Am 14. 7. 2021 wurde von der EK das Paket „Fit for 55“ vorgestellt, welches ein Bündel reformierter und neuer RL zur Klimapolitik der EU umfasst. Das Paket geht konzeptionell auf den sog „European Green Deal“ zurück und soll zur Erreichung des im

Europäischen Klimagesetz verankerten Ziels dienen, den Ausstoß von Treibhausgasen in der EU bis 2030 um mindestens 55% gegenüber dem Ausstoß des Jahres 1990 zu reduzieren und Europa bis 2050 klimaneutral zu machen. Prominente Vertreter dieses Gesamtpaketes umfassen etwa die **Renewable Energy Directive**¹ (RED-III) betreffend den Ausbau erneuerbarer Energien in allen Sektoren (Strom, Wärme bzw Kälte sowie Treibstoffe), die **Energy Efficiency Directive**² (EED-III) mit dem Ziel der Reduktion des Energieverbrauchs durch Energieeffizienzmaßnahmen sowie die **Energy Performance of Buildings Directive**³ (EPBD) zur Verbesserung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden.

2. Die novellierte Energieeffizienz-RL EED-III

Nach Ansicht des Unionsgesetzgebers kann eine effizientere Nutzung von Energie einerseits dazu beitragen, den Gesamtenergieverbrauch der EU zu senken, und ist Energieeffizienz andererseits von zentraler Bedeutung für die Verwirklichung der Klima-

¹ RL (EU) 2023/2413 vom 18. 10. 2023.
² RL (EU) 2023/1791 vom 23. 9. 2023.
³ RL (EU) 2024/1275 vom 24. 4. 2024.