



DIPLOMARBEIT

Mängel in der Verkehrsorganisation aus verkehrsrechtlicher und -technischer Sicht im Straßennetz österreichischer Ortsgebiete

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs
unter der Leitung

Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Georg Hauger

E280/5

Institut für Raumplanung
Forschungsbereich Verkehrssystemplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Matthias Nagler, BSc.

01225726

Wien, am 25.02.2019

Kurzzusammenfassung

Im Straßennetz österreichischer Ortsgebiete finden sich zahlreiche Mängel in der Verkehrsorganisation aus verkehrsrechtlicher und -technischer Sicht. Diese führen unter anderem zur Unwirksamkeit von behördlich gesetzten Maßnahmen oder unerwünschten Rechtsfolgen, bzw. verleiten Verkehrsteilnehmer zu vorschriftswidrigem Verhalten. Darüber hinaus besteht in vielen Fällen eine potenzielle Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.

In der vorliegenden Arbeit werden häufig zu erwartende Mängel identifiziert, anhand verkehrsrechtlicher Bestimmungen und verkehrstechnischer Grundlagen in Form von Planungsrichtlinien beurteilt und anschließend bewertet. Es zeigt sich, dass viele Mängel mit relativ geringem Aufwand behoben werden könnten. Um Verkehrsunfälle zu vermeiden, Rechtssicherheit zu schaffen, Verhaltensvorschriften durchsetzen zu können und etwaigen Regressansprüchen vorzubeugen, sind Behörden, Straßenerhalter und Verkehrsplaner gefordert, das Straßennetz regelmäßig zu überprüfen und mangelhafte Stellen zu sanieren, bzw. bei Neuerrichtung oder Umgestaltung von Straßenabschnitten bereits in der Planungsphase Mängel zu vermeiden. Darüber hinaus lassen sich Empfehlungen zur Ergänzung von verkehrsrechtlichen Bestimmungen und Planungsrichtlinien ableiten, die zur Sicherheit aber auch Erleichterung des Straßenverkehrs beitragen können.

Abstract

Several errors in traffic layout considering traffic laws and planning guidelines occur in road networks within Austrian town limits. Those errors lead to ineffectiveness of measures introduced by local authorities, unwanted legal consequences or may lead to incitement of traffic participants to violate the law. Furthermore, there is a potential interference with road safety in many cases, as traffic participants may not assess situations appropriately.

This study identifies, reviews and evaluates common errors according to traffic laws and planning guidelines. It is evident that many errors could be resolved at small expense. To avoid traffic accidents, gain certainty of justice, enforce laws and prevent potential regression rights, local authorities, road operators and traffic planners are required to screen the road network on a regular base and resolve poor spots or avoid errors already in advance when planning or redesigning new road layouts. Furthermore, this study contains recommendations for traffic laws and guidelines contributing to safety and smoothness of traffic.

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre eidesstattlich, dass ich die Arbeit selbständig angefertigt habe. Es wurden keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Formulierungen und Gedanken sind als solche kenntlich gemacht. Diese schriftliche Arbeit wurde noch an keiner Stelle vorgelegt.

Wien, am 25.02.2019

Vorwort

Die vorliegende Diplomarbeit entstand zum Abschluss meines Masterstudiums Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien mit der Motivation, einen Überblick über gegenwärtig im Straßennetz österreichischer Ortsgebiete anzutreffende verkehrsrechtliche und -technische Mängel in der Verkehrsorganisation zu schaffen und daraus resultierende Konsequenzen abzuschätzen.

Relativ schnell wurden über 40 Beispiele gefunden, die vermutlich häufiger anzutreffen sind, bzw. besonders ärgerliche oder gar unerwartete Folgen für Verkehrsteilnehmer, aber auch Behörden erwarten lassen. Angesichts zahlreicher Vorschriften und Richtlinien bei gleichzeitigem Ressourcenmangel ist es zugegebenermaßen oft schwierig, den Überblick über das gesamte Straßennetz oder komplexe Verkehrsbauwerke zu bewahren.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass diese Arbeit nicht dazu dienen soll, betroffene Institutionen an den Pranger zu stellen. Die Nennung der Örtlichkeiten dient daher ausschließlich zur wissenschaftlichen Nachvollziehbarkeit der Darstellungen. Sollten Verantwortliche Mängel in ihrem Zuständigkeitsbereich wiedererkennen, biete ich gerne meine Unterstützung zur Sanierung an. Meine bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die meisten Behörden bemüht sind, Mängel nach Möglichkeiten zu vermeiden und dementsprechend Hinweise dankbar entgegenzunehmen und schnell reagieren. Gleichzeitig sind mir jedoch auch einzelne Fälle zugetragen worden, in denen Uneinsichtigkeit dazu führt, dass Mängel nicht oder nur mit Verzögerung ausgebessert werden. Möglicherweise kann diese Arbeit im Sinne aller Beteiligten dazu beitragen, hier Überzeugungsarbeit zu leisten und gleichzeitig häufige Mängel künftig zu vermeiden.

Danksagung

Ich möchte mich an dieser Stelle bei all jenen bedanken, die mich während des Studiums der Raumplanung und Raumordnung, insbesondere im Rahmen dieser Diplomarbeit unterstützt haben.

Mein besonderer Dank gilt Prof. Georg Hauger, der mich nicht nur während dem Entstehungsprozess der Diplomarbeit stets konstruktiv betreut hat, sondern mich auch bei meiner Tätigkeit am Forschungsbereich Verkehrssystemplanung regelmäßig motiviert und inspiriert. An dieser Stelle möchte ich mich auch bei meinen Arbeitskolleginnen und –kollegen bedanken, insbesondere bei Dipl. Ing. Tabea Fian, Prof. Bardo Hörl, Dipl. Ing. Alessandra Angelini, und nicht zuletzt Prof. Michael Klamer, der mit mir die Leidenschaft für so manches (nicht immer ernst gemeinte) verkehrstechnische und -rechtliche „Experiment“ teilt.

Beim ÖAMTC darf ich mich besonders bei Mag. Martin Hoffer für die Korrektur und Beantwortung komplizierterer rechtlicher Fragestellungen bedanken, ebenso bei Dr. Nicolaus Authried für die rasche Intervention in Zusammenhang mit einem der Beispiele.

Ich bedanke mich bei meinen Kollegen des Arbeitsausschusses zur RVS Radverkehr für den fachlichen Austausch, darüber hinaus speziell bei Dipl. Ing. Wolfgang Schöwel für die Zusendung eines Beispiels sowie bei Dr. Fritz Menzl für das Lektorat und die vielen Vorschläge, auch wenn letzten Endes aus Platzgründen nicht alles aufgenommen werden konnte.

Ein großes Dankeschön an meine Familie für die Unterstützung während des Studiums, insbesondere meiner Mutter und meinem Bruder für das Korrekturlesen der Diplomarbeit und die Geduld, wenn wieder einmal wo ein Beispiel zu fotografieren und zu beurteilen war.

Ich bedanke mich bei meinem Freundes- und Bekanntenkreis für die Unterstützung, Motivation und etwaige Hinweise zu potenziellen Mängeln, insbesondere bei Stefan Weinstabl für die Zusendung mehrerer Beispiele.

Ebenso darf ich mich jeweils bei Hofrat Wolf Kunnert und Dr. Karl Bernhauser für die Zusendung eines Beispiels bedanken.

Hinweis des Autors

Aus Gründen der Lesbarkeit wird in der vorliegenden Diplomarbeit auf geschlechtsspezifische Formulierungen verzichtet. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise.

Sofern nicht anders angegeben, wurden sämtliche Abbildungen und Tabellen vom Autor selbst angefertigt. Bilddarstellungen von Straßenverkehrszeichen sind der StVO entnommen und genießen gemäß § 7 Abs. 1 UrhG keinen urheberrechtlichen Schutz. Darstellungen von Straßenverkehrszeichen, die der StVO entsprechen, aber dort nicht explizit abgebildet sind, wurden vom Autor selbst angefertigt.

Der Leser nimmt zur Kenntnis, dass eine Haftung des Autors aus dem Inhalt dieser Diplomarbeit ausgeschlossen ist. Insbesondere Personen ohne juristischen Hintergrund werden darauf hingewiesen, dass sich zahlreiche in der Arbeit angeführte Rechtsansichten nicht zwangsläufig mit Entscheidungen von Gerichten oder sonstigen Behörden decken müssen.

Abkürzungsverzeichnis

B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
Beh	Behörde
BMöWV	Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (1985-1996)
BodenmarkierungsV	Bodenmarkierungsverordnung
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung
FSG	Führerscheingesetz
insb	insbesondere
iVm	In Verbindung mit
KFG	Kraftfahrgesetz
OGH	Oberster Gerichtshof
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW-E/h	PKW-Einheiten pro Stunde
StrabVO	Straßenbahnverordnung
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZVO	Straßenverkehrszeichenverordnung
V	Verordnung
VfGH	Verfassungsgerichtshof
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
VZ	Straßenverkehrszeichen
ZVR	Zeitschrift für Verkehrsrecht

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	9
1.1	Ausgangslage und Problemstellung	9
1.2	Zielsetzung und Forschungsfragen.....	10
1.3	Abgrenzung	11
1.4	Methodik	12
1.5	Aufbau der Arbeit.....	14
2	Zuständigkeiten und normative Grundlagen für die innerörtliche Verkehrsplanung in Österreich	15
2.1	Zuständigkeiten in der innerörtlichen Verkehrsplanung	15
2.2	Ausgewählte Bundesgesetze und ihre Bedeutung für die innerörtliche Verkehrsplanung....	16
2.3	Ausgewählte Planungsrichtlinien (RVS) und ihre Bedeutung für die innerörtliche Verkehrsplanung	20
3	Identifizierung und Beurteilung von markanten Mängeln in der Verkehrsorganisation im innerörtlichen Straßennetz nach unterschiedlichen Analysebereichen.....	22
3.1	Regelung des allgemeinen fließenden Verkehrs	23
3.2	Verkehrsorganisation im Bereich von Knotenpunkten	38
3.3	Nichtmotorisierter Verkehr	60
3.4	Ruhender Verkehr	90
3.5	Anlagen für öffentliche Verkehrsmittel.....	109
4	Entwicklung eines Schemas zur Bewertung von Mängeln in der Verkehrsorganisation im örtlichen Straßennetz.....	120
4.1	Road Safety Inspection und Road Safety Audit als aktuelle Versuche, Mängel in der Verkehrsorganisation zu identifizieren und vermeiden.....	120
4.2	Zielsetzung und Anforderungen an ein neu zu entwickelndes Bewertungsschema	120
4.3	Aufbau der Bewertungsmatrix	122
5	Bewertung der identifizierten Mängel in der Verkehrsorganisation	127
5.1	Anwendung der Bewertungsmatrix.....	127
5.2	Vergleich der Bewertungsergebnisse	172
5.3	Wichtigste Erkenntnisse	175
6	Schlussfolgerungen und Empfehlungen.....	177
7	Zusammenfassung.....	183
8	Verzeichnisse.....	185
8.1	Literaturverzeichnis.....	185
8.2	Abbildungsverzeichnis	189
8.3	Tabellenverzeichnis.....	193

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Problemstellung

Eine werktägliche Verkehrsleistung von ca. 170 Millionen Personenkilometern alleine im österreichischen Individualverkehr (vgl. BMVIT, 2016, S. 111) macht eine Regelung, Sicherung und Ordnung des Straßenverkehrs unabdingbar. Zu diesem Zweck existieren in Österreich seit mehreren Jahrzehnten gesetzliche Vorschriften und Planungsrichtlinien, die sich vor allem in Hinblick auf verkehrsrechtliche Bestimmungen an alle Verkehrsteilnehmer als unmittelbare Normadressaten richten, aber auch von Ländern, Bezirksverwaltungsbehörden, Gemeinden, Straßenerhaltern und Verkehrsplanern im Rahmen ihrer Aufgaben angewendet und vollzogen werden.

Missachten Verkehrsteilnehmer diese gesetzlichen Bestimmungen, so haben sie mit verschieden gearteten Konsequenzen zu rechnen. Zum einen drohen bei Verstößen, die von Organen der Straßenaufsicht oder Privatpersonen bei der Behörde angezeigt werden, verwaltungsstrafrechtliche Folgen in Form von Geld- oder Ersatzfreiheitsstrafen bis hin zum Entzug der Fahrerlaubnis (vgl. § 99 StVO; vgl. § 37 FSG). Kommt es dabei zu einem Verkehrsunfall, drohen weiters zivilrechtliche Folgen in Form von Schadenersatzleistungen oder Schmerzensgeldzahlungen, bzw. in schwerwiegenden Fällen sogar strafrechtliche Folgen.

Allerdings sind die Verkehrsteilnehmer nicht die einzigen, von denen Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen zu erwarten sind. Obwohl im Sinne des sogenannten „Rechtsstaatlichen Prinzips“ staatliche Verwaltungseinheiten in Ausübung ihrer Tätigkeiten an die Gesetze gebunden sind (vgl. Art. 18 Abs. 1 B-VG), besteht Grund zur Annahme, dass auch von Seiten der Behörden regelmäßig rechtswidrige Maßnahmen gesetzt werden, bzw. Bestimmungen übersehen oder ignoriert werden.

So greifen bereits Hauptfleisch (vgl. 2010, S. 437ff.) und Hoffer (vgl. 2009, S. 53f.) verkehrsrechtliche Mängel in der Verkehrsorganisation seitens der Behörden auf. Dabei wird unter anderem auf Kundmachungsmängel, falsche Ausführungen von Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten, aber auch die Verleitung von Verkehrsteilnehmern zu Verkehrsverstößen durch potenziell rechtswidrige Maßnahmen hingewiesen.

Darüber hinaus fallen regelmäßig Situationen auf, die zwar rechtskonform ausgeführt sind, jedoch gegen Planungsrichtlinien verstoßen oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Gleichzeitig werden immer wieder Verkehrsteilnehmer durch problematische Situationen, die zum Teil durch behördliche Versäumnisse verursacht werden, zu Verwaltungsübertretungen verleitet (vgl. Mayer-Kral, 2012, o.S.).

Zwar existieren momentan keine Strafbestimmungen für Zuwiderhandeln gegen die StVO seitens der Behörde, es ist jedoch denkbar, dass infolgedessen einerseits Verwaltungsübertretungen von Verkehrsteilnehmern eingestellt werden müssen, andererseits mit Regressforderungen, etwa in Folge von Verkehrsunfällen, im Rahmen der Amtshaftung oder der Wegehalterhaftung gerechnet werden muss (vgl. Hoffer, 2009, S. 42). Zahlreiche Urteile durch Höchstgerichte in den vergangenen Jahrzehnten zeigen, dass behördlich verursachte Mängel immer wieder aufgedeckt werden und durchaus mit Konsequenzen für die verantwortliche Verwaltungseinheit verbunden sind (vgl. Hauptfleisch, 2010, S. 438). Es liegt der Verdacht nahe, dass eine hohe Dunkelziffer besteht und möglicherweise ein Großteil der Fahrzeuglenker mangels juristischer Kenntnisse Verkehrsstrafen entweder gar nicht beeinsprucht, oder viele Verfahren bereits im niederen Instanzenzug eingestellt werden, ohne dass etwaige Mängel behoben werden.

1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen

Nach der Kenntnis des Verfassers stellt die Arbeit eine bisher einzigartige Sammlung, Beurteilung und Bewertung von Mängeln in der Verkehrsorganisation in österreichischen Ortsgebieten dar. Erstmalig findet dabei eine umfassende Betrachtung verschiedener Situationen sowohl aus verkehrsrechtlicher, als auch verkehrstechnischer Sicht statt, die durch eine Abschätzung der Folgewirkung im Rahmen eines Beurteilungsschemas abgerundet wird. Es soll aufgezeigt werden, welche Mängel in der Verkehrsorganisation anzutreffen sind, welche Auswirkungen sich daraus auf den Verkehrsablauf in der Praxis ergeben könnten und mit welchen Konsequenzen für Behörden und Verkehrsteilnehmer zu rechnen wäre.

Folgende Forschungsfragen ergaben sich angesichts der Problemstellung und Zielsetzung für diese Diplomarbeit:

- Welche markanten verkehrsrechtlichen und -technischen Mängel in der Verkehrsorganisation sind in österreichischen Ortsgebieten anzutreffen und wie lassen sich diese kategorisieren und miteinander vergleichen?
- Wie sind die identifizierten Mängel in der Verkehrsorganisation in österreichischen Ortsgebieten aus verkehrsrechtlicher- und technischer Sicht zu beurteilen?
- Welche unmittelbaren Folgewirkungen für Verkehrsteilnehmer und Behörden können durch Mängel in der Verkehrsorganisation in österreichischen Ortsgebieten hervorgerufen werden?
- In wieweit können und sollen derartige Stellen saniert werden?

Die Zielgruppe dieser Arbeit sind zunächst Verkehrsplaner, die Straßendetailplanungen durchführen, Lösungsvorschläge für Straßenabschnitte und Knotenpunkte ausarbeiten oder an der Erstellung von Planungsrichtlinien beteiligt sind. Ebenso werden auch Gebietskörperschaften und Behörden angesprochen, die einerseits je nach Zuständigkeit die Verantwortung für die Verkehrsorganisation im Ortsgebiet tragen, gleichzeitig Verordnungen erlassen und teilweise selbstständig die Verkehrsplanung durchführen. Weiters könnte sich für Juristen insofern ein Nutzen ergeben, als konkrete Beispiele gezeigt werden und sich möglicherweise neue Denkansätze zur Interpretation ergeben.

1.3 Abgrenzung

Die vorliegende Diplomarbeit betrachtet Mängel in der Verkehrsorganisation, aus denen sich möglicherweise unerwartete rechtliche Konsequenzen für Verkehrsteilnehmer oder Behörden ergeben können, bzw. durch die die Verkehrssicherheit potenziell beeinträchtigt wird. Der Fokus liegt dabei auf Ortsgebieten innerhalb Österreichs, wobei eines der Beispiele jedoch unmittelbar nach dem Ortsende im verkehrsrechtlichen Sinn verortet ist. Sämtliche Beispiele finden sich außerdem im öffentlichen Straßennetz im Eigentum der Gebietskörperschaften. Es wurden, abgesehen von einer besonders drastischen Ausnahme, bewusst Situationen gewählt, die kein Provisorium im rechtlichen Sinn darstellen (z.B. orangefarbene Bodenmarkierungen oder temporär aufgestellte Straßenverkehrszeichen). Eine Berücksichtigung beispielsweise von Baustellen hätte den Rahmen gesprengt, zumal diese oft nur für sehr geringe Zeiträume Bestand haben und die für derartige Situationen hauptverantwortlichen Baustellenbetreiber ohnehin keine direkte Zielgruppe dieser Arbeit darstellen. Sehr wohl wurden jedoch Beispiele aufgenommen, für die die Behörde zur Gänze die Verantwortung zu tragen hat, selbst wenn in absehbarer Zeit ohnehin Änderungen geplant sind oder ein Mangel bei Fertigstellung der Arbeit bereits behoben wurde.

Die Arbeit stellt keine Road Safety Inspection (RSI) im Sinne der Planungsrichtlinie RVS 02.02.34 dar, wengleich einzelne Teilaspekte behandelt werden. Die einzelnen Situationen werden in Hinblick auf verkehrsrechtliche Bestimmungen und deren Auswirkungen wesentlich umfangreicher beurteilt, als es bei einer RSI der Fall ist.

Keine Beachtung finden Beeinträchtigungen der Fahrdynamik (z.B. Fahrbahnbeschaffenheit, räumliche Linienführung), die Überprüfung der Angemessenheit von Verkehrsbeschränkungen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) oder der Zustand der Straßenausrüstung. Ebenso wenig enthalten sind etwaige Mängel, die weder verkehrsrechtliche Relevanz haben, noch im Widerspruch zu den Planungsrichtlinien stehen. Eine Ausnahme stellt ein mit aufgenommenes Beispiel eines Verkehrsspiegels dar, da sich aus der konkreten Situation durchaus ein Zusammenhang mit gesetzlichen Vorschriften ergibt. Weiters wurden keine sicherheitstechnischen Einrichtungen betrachtet, die auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer oder den normalen Verkehrsablauf keinen Einfluss haben (z.B.

Leitschienen). Auch verkehrspolitische Zielsetzungen oder die reine Straßenraumgestaltung wurden grundsätzlich nicht beachtet.

Da die Verantwortung für die identifizierten Mängel bei der Beurteilung und Folgeabschätzung zunächst unerheblich ist, wurden in den konkreten Beispielen keine Zuständigkeiten von bestimmten Behörden oder Straßenerhaltern geklärt. Lediglich in Kapitel 2.1 werden der Vollständigkeit halber die Zuständigkeiten erläutert.

Obwohl eine Abschätzung von Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit stattfindet, wurde weder eine besondere Betrachtung von Unfallstellen oder Unfallursachen vorgenommen, noch ein Abgleich mit Verkehrsunfallstatistiken durchgeführt. Dies wird dadurch begründet, dass ausschließlich Verkehrsunfälle mit Personenschaden behördlich erfasst und statisch ausgewertet werden, gleichzeitig jedoch Verkehrsunfälle mit ausschließlichem Sachschaden oder Konflikte für eine Beurteilung der Verkehrssicherheit genauso relevant wären. Darüber hinaus können anhand der veröffentlichten Statistiken kaum Rückschlüsse auf die Unfallursachen gezogen werden, sodass die Aussagekraft derartiger Daten in Hinblick auf die vorgenommene Beurteilung und Bewertung ohnehin gering wäre. Ebenso findet keine Betrachtung der Kosten statt, die sich in Folge der Mängel oder deren Sanierung ergeben.

Die Arbeit erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr wurden markante Situationen erfasst, die entweder regelmäßig zu erwarten sind, oder aus bestimmten Gründen (etwa besondere Folgewirkungen für Verkehrsteilnehmer, Behörden oder Straßenerhalter) eine Betrachtung in dieser Arbeit gerechtfertigt erscheint.

1.4 Methodik

Für die Erstellung dieser Arbeit wurde im Allgemeinen ein heuristischer Ansatz gewählt. Die Ermittlung der Beispiele erfolgte in der Regel zufällig im Rahmen von privaten Wegen. Dabei wurden auffällige Situationen dokumentiert und in die Arbeit aufgenommen, wenn davon auszugehen war, dass ein verkehrsrechtlich oder –technisch relevanter Mangel vorliegt. Teilweise wurde gezielt nach potenziell mangelhaften Situationen gesucht, hauptsächlich in Form von Erkundungen in Stadtvierteln oder Gemeinden, vereinzelt aber auch über Satellitenbilder. Teilweise kamen auch Hinweise von in der Verkehrsplanung tätigen Personen.

Im Zuge der verkehrsrechtlichen und -technischen Beurteilung, aber auch der anschließenden Bewertung der einzelnen Beispiele wird zunächst eine deduktive Methode angewendet. Anhand von Gesetzestexten, Planungsrichtlinien, höchstgerichtlichen Entscheidungen, sowie durch eigenständige oder von Juristen durchgeführte Interpretation werden Rückschlüsse auf den betrachteten Einzelfall gezogen. Ebenso wurden in geringem Umfang Experteninterviews durchgeführt. In manchen Fällen

werden subjektive Überlegungen zur Intention des Straßenerhalters oder der Behörde angestellt, da diese unter Umständen für die rechtliche Beurteilung von Relevanz sein kann. Die Beurteilung der Verkehrssicherheit, bzw. teilweise relevanter Rahmenbedingungen geschieht ausschließlich subjektiv. Es werden keine statistischen Beobachtungen, Auswertungen, Zählungen oder Berechnungen durchgeführt. Rückschlüsse auf mögliche Folgen und die Erkenntnisse für ähnliche Fälle werden hingegen eher induktiv abgeleitet. Auch die daraus resultierenden Empfehlungen erfolgen dementsprechend im bundesweiten Kontext.

Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass alle in den Beispielen vorhandenen verkehrlichen Einrichtungen von den zuständigen Behörden vollständig und korrekt verordnet sind. Eine gegenteilige Annahme wäre mangels der Möglichkeit zur Einsichtnahme in Verordnungsakte nicht nachvollziehbar und würde zudem dem Grundsatz widersprechen, dass jeder Verkehrsteilnehmer auf eine korrekte Ausführung verkehrlicher Einrichtungen vertrauen kann (vgl. OGH 9.10.1984, 2 Ob 56/84).

In der Folgeabschätzung wird grundsätzlich von einem durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer ausgegangen, der im Fall eines Kraftfahrzeuglenkers als Führerscheinbesitzer einen Großteil der verkehrsrechtlichen Bestimmungen kennt und in der Regel beachtet, im Fall eines Fußgängers oder Radfahrers zumindest ein Basiswissen über die wichtigsten Bestimmungen aufweist. Die Judikatur oder juristische Interpretationen sind jedoch beiden Gruppen von Verkehrsteilnehmern unbekannt.

Da im Rahmen der Beurteilung der Situationen nicht auf Zuständigkeiten eingegangen wird, wird zumeist die Bezeichnung „die Behörde“ oder „der Straßenerhalter“ verwendet.

Obwohl alle Beispiele zwecks Nachvollziehbarkeit konkret verortet sind, wird davon ausgegangen, dass es sich größtenteils um häufig vorkommende Mängel handelt, wenngleich wohl österreichweit in verschiedenen Varianten. Eine gewisse Häufung an Beispielen aus Ostösterreich ist ausschließlich dem persönlichen Umfeld des Autors geschuldet, lässt jedoch keine Aussagen über die tatsächliche Häufigkeit von Mängeln in der Verkehrsorganisation in bestimmten Regionen oder Gemeinden zu.

Im Rahmen dieser Diplomarbeit wurden bis auf zwei Ausnahmen zunächst keine rechtlichen Schritte oder sonstigen Interventionen zur Behebung der angeführten Mängel gesetzt. In einem Fall wurde jedoch eine dem Autor zur Last gelegte Verwaltungsübertretung auf Grund der im betroffenen Beispiel beschriebenen mangelhaften Ausführung angefochten und das Verfahren in weiterer Folge vom Bundesfinanzgericht eingestellt. Zumindest zwei der beschriebenen Mängel wurden darüber hinaus bis zur Fertigstellung dieser Arbeit bereits behoben.

Eine Betrachtung rechtlicher Aspekte macht die korrekte Verwendung von Begriffen erforderlich. Es wird daher versucht, so weit wie möglich Begrifflichkeiten entsprechend der StVO, insbesondere den Begriffsdefinitionen in § 2 Abs. 1 StVO, zu verwenden. Diese stimmen in Einzelfällen unter Umständen

nicht mit ansonsten in der Verkehrsplanung gebräuchlichen Bezeichnungen überein. Eine Herausforderung stellen Situationen oder Elemente dar, die keinen StVO-konformen Zustand darstellen, z.B. verkehrszeichenähnliche Schilder, die jedoch nicht als Straßenverkehrszeichen gemäß StVO erfasst sind. In solchen Fällen wird bewusst darauf geachtet, diese abweichend zu benennen oder zu beschreiben.

1.5 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Diplomarbeit konzentriert sich abseits der einleitenden und abschließenden Kapitel auf drei Hauptkapitel (Kapitel 3, 4 und 5), die die Beantwortung der Forschungsfragen zum Ziel haben.

- Ausgehend von der Einleitung und Problemstellung werden in Kapitel 2 die verkehrsrechtlichen und –technischen Rahmenbedingungen für die innerörtliche Verkehrsplanung in Österreich dargestellt. Dabei werden stellenweise allgemeine Grundsätze erläutert, die für das Problemverständnis im weiteren Verlauf der Arbeit wesentlich sind.
- Es folgt als erster Hauptteil der Arbeit in Kapitel 3 die katalogähnliche Darstellung von ausgewählten dokumentierten Mängeln in der Verkehrsorganisation. Diese werden beschrieben und anschließend einer Beurteilung nach verkehrsrechtlichen und –technischen Gesichtspunkten unterzogen. Ebenso wird bereits abgeschätzt, welche Folgewirkungen sich für die Verkehrsteilnehmer oder die Behörde ergeben könnten. Bei jedem Beispiel werden potenziell relevante Rechts- und Planungsgrundlagen entsprechend der Thematik der vorliegenden Situation aufgelistet, selbst wenn sich daraus im konkreten Fall keine Erkenntnisse zur Beurteilung ableiten lassen. Dies soll jeweils einen Überblick ermöglichen, welche Dokumente oder Abschnitte zunächst einer näheren Betrachtung bedürfen, da sie für die Beurteilung relevant sein könnten.
- In Kapitel 4 wird schließlich ein Schema zur Bewertung von Mängeln in der Verkehrsorganisation entwickelt. Auf diese Weise wird eine Vergleichbarkeit und Einschätzung von derartigen Situationen ermöglicht.
- Im letzten Hauptteil der Arbeit (Kapitel 5) wird die in Kapitel 4 entwickelte Matrix zur Bewertung der in Kapitel 3 identifizierten Mängel angewendet. Ebenso findet ein Vergleich der einzelnen Beispiele statt. Am Schluss des Kapitels werden die wichtigsten Erkenntnisse aus der Beurteilung und Anwendung der Bewertungsmatrix präsentiert.
- Die gewonnenen Erkenntnisse fließen abschließend in eine Zusammenstellung von Schlussfolgerungen und Empfehlungen ein. Ebenso findet eine kritische Reflexion der Arbeit statt.

2 Zuständigkeiten und normative Grundlagen für die innerörtliche Verkehrsplanung in Österreich

2.1 Zuständigkeiten in der innerörtlichen Verkehrsplanung

Die Zuständigkeit für verkehrliche Maßnahmen im Ortsgebiet ist in der StVO festgelegt. Demnach sind grundsätzlich die Bezirksverwaltungsbehörden verantwortlich, sofern sich aus den Bestimmungen nichts anderes ergibt. Aus Sicht der Verkehrsplanung ist dabei unter anderem die Durchführung der innerörtlichen Verkehrspolizei relevant, die aus der Verkehrsüberwachung, aber auch der Verkehrsregelung auf Kreuzungen in Form von Arm- oder Lichtzeichen besteht. Darüber hinaus ist die Bezirksverwaltungsbehörde für die Erlassung von Verordnungen und Bescheiden zuständig und hat Maßnahmen zur Unfallvermeidung zu treffen. (vgl. § 94b StVO)

Die Gemeinde ist für das gemeindeeigene Straßennetz im Rahmen des verfassungsrechtlich zugewiesenen „eigenen Wirkungsbereiches“ verantwortlich. Dies betrifft den Erlass von Verordnungen zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Straßenabschnitten oder im gesamten Ortsgebiet mit der Ausnahme von Landesstraßen (vgl. Pürstl, 2015, S. 1052), die Regelung des ruhenden Verkehrs zuzüglich der Schaffung von Kurzparkzonen und Erteilung von Ausnahmegewilligungen, die Einschränkung von Wirtschaftsfahren, sowie die Schaffung von Huperverboten oder Benützungsverboten von Radfahranlagen durch Rollschuhfahrer. Darüber hinaus kann die Gemeinde unter anderem Straßen zu Wohnstraßen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen und Fahrradstraßen erklären. (vgl. § 94d StVO)

Allerdings kann die Landesregierung „...durch Verordnung von der Bezirksverwaltungsbehörde zu besorgende Angelegenheiten (§ 94b), die nur das Gebiet einer Gemeinde betreffen, wenn und insoweit dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit gelegen ist, dieser Gemeinde übertragen.“ (§ 94c Abs. 1 StVO) Voraussetzung wird dabei jedoch sein, dass „...die Gemeinde über einen entsprechend organisierten Verwaltungsapparat mit sachkundigem Personal verfügt.“ (Pürstl, 2015, S. 1047) Eine Übertragung dieser Kompetenzen kann sowohl den gesamten Aufgabenbereich, als auch einzelne Teilbereiche umfassen und kann darüber hinaus auch Landesstraßen miteinbeziehen (vgl. Pürstl, 2015, S. 1047f.).

Eine Besonderheit stellt die Stadt Wien dar, in der das Magistrat zugleich als Gemeinde- und Bezirksverwaltungsbehörde tätig wird (vgl. VfGH 8.10.1984, V20/82).

2.2 Ausgewählte Bundesgesetze und ihre Bedeutung für die innerörtliche Verkehrsplanung

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN STRAßENVERKEHR (BGBl. Nr. 289/1982, idF BGBl. III Nr. 152/2016) und ÜBEREINKOMMEN ÜBER STRAßENVERKEHRSZEICHEN, BGBl. Nr. 291/1982, idF BGBl. III Nr. 61/2012

Die Übereinkommen über den Straßenverkehr und über die Straßenverkehrszeichen sind bilaterale Abkommen, die unter anderem auch von Österreich unterzeichnet und ratifiziert wurden. Sie wurden durch die Zunahme des internationalen Kraftverkehrs notwendig und dienen dazu, allzu große Abweichungen zwischen den verkehrsrechtlichen Bestimmungen der Rechtsordnungen verschiedener Länder zu vermeiden. Grundsätzlich haben die teilnehmenden Länder zumindest jene Bestimmungen umzusetzen, die auf Grund der nationalen Verhältnisse erforderlich sind und dürfen daraus auch Vorschriften festlegen, die in dem Übereinkommen nicht behandelt werden. Unzulässig sind jedenfalls nationale Vorschriften, die den enthaltenen Bestimmungen des Übereinkommens entgegenstehen. Selbiges gilt auch für die Straßenverkehrszeichen. (vgl. ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN STRAßENVERKEHR, ARTIKEL 3)

Für die Verkehrsteilnehmer, Planer und die Behörden ergeben sich aus den Übereinkommen kaum relevante Normen, zumal Österreich die darin enthaltenen Bestimmungen ohnehin größtenteils in nationales Recht umgesetzt hat, etwa in der StVO, dem KFG oder dem FSG.

Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960), BGBl. Nr. 159/1960, idF BGBl. I Nr. 42/2018

Die Grundlage für sämtliche Maßnahmen der örtlichen Verkehrsplanung bildet zweifellos die Straßenverkehrsordnung 1960. Nicht nur regelt sie das Verhalten im Straßenverkehr, sondern dient auch der Regelung der verschiedenen Zuständigkeiten und ermächtigt die Behörden zur Erlassung von bestimmten Maßnahmen zur Erleichterung oder Einschränkung des Verkehrs. Für die Verkehrssicherheit relevant sind darüber hinaus die Bestimmungen zur straßenpolizeilichen Regelung und Beaufsichtigung des Verkehrs.

Die StVO ist grundsätzlich auf allen Straßen mit öffentlichem Verkehr anzuwenden. Darunter sind Straßen zu verstehen, „...die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können.“ (§ 1 Abs. 1 StVO) Dies gilt unabhängig von den Besitzverhältnissen einer Verkehrsfläche und beinhaltet daher beispielsweise auch Privatstraßen, Supermarktparkplätze oder Wohnanlagen, sofern der Zugang grundsätzlich allen Personen, oder Personengruppen mit bestimmten Kriterien, beispielsweise nach Entrichtung einer Benützungsg Gebühr, möglich ist. Tatsächlich ist die „...Schaffung von Verkehrsflächen ‚ohne öffentlichen Verkehr‘ [...] denkbar schwierig, da unter ‚Verkehr‘ auch der

Fußgängerverkehr zu verstehen ist. Kann dieser oder wird dieser nicht ebenso wirksam von der Benützung ausgeschlossen, so liegt jedenfalls öffentlicher Verkehr vor.“ (Pürstl, 2015, S. 3) Ein umzäuntes Fabriksgelände, bei dem der Zugang von einem Portier kontrolliert wird, stellt beispielsweise eine Verkehrsfläche ohne öffentlichen Verkehr dar.

Eine Besonderheit der StVO im Vergleich zu den meisten anderen Gesetzen ist zweifelsohne der Umstand, dass sie praktisch jedermann unmittelbar betrifft. Jede Person, die ein Haus verlässt, befindet sich früher oder später auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr und ist damit an ihre Bestimmungen und darauf beruhenden Verordnungen gebunden. (vgl. Pürstl, 2010, S.233)

Nicht zuletzt auf Grund des umfangreichen Geltungsbereichs und Normadressatenkreises ist es bis heute regelmäßig notwendig, die StVO an verschiedene Entwicklungen im Verkehrswesen mittels Novellierungen anzupassen. Von großer Bedeutung war in diesem Zusammenhang mit Sicherheit die allgemeine Zunahme des motorisierten Verkehrs seit den 1960er Jahren, die beispielsweise die Verschärfung der Regelungen des ruhenden Verkehrs, etwa der Möglichkeit zur Schaffung von Kurzparkzonen, aber auch der Einführung des Kreisverkehrs, der freien Fahrstreifenwahl im Ortsgebiet, oder des Reißverschlussystems zur Folge hatte. Ebenso bedeutsam sind gestiegene Ansprüche an die Verkehrssicherheit, die sich unter anderem in der Einführung von allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen, der Verschärfung der Blutalkoholgrenzwerte, aber auch in der Einführung von diversen Schutzbestimmungen zu Gunsten von Kindern und Fußgängern bemerkbar machten. Nicht zuletzt waren Trends in der Verkehrsplanung und Mobilität, wie etwa die Verkehrsberuhigung im städtischen Raum oder die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs, ausschlaggebend für zahlreiche Novellierungen, beispielsweise in Form der Einführung von Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen und diversen Radfahranlagen. (vgl. Kaltenecker, 2010, S. 228ff.)

Die Entwicklung von bestimmten Trends oder neuen Technologien wird voraussichtlich auch künftig für weiteren Novellierungsbedarf sorgen. Obwohl die österreichische StVO im Vergleich zu Straßenverkehrsgesetzen in anderen Ländern zumindest subjektiv sehr genau und umfassend ist, treten trotzdem im alltäglichen Verkehrsgeschehen regelmäßig rechtlich unklare Situationen auf, auf die im Rahmen dieser Arbeit teilweise eingegangen wird.

Als oberster Grundsatz wird in der StVO regelmäßig die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs genannt (vgl. Dittrich, 2010, S. 241). Dieser ist dementsprechend maßgeblich für den Erlass von verkehrsregelnden Maßnahmen, Verkehrsbeschränkungen und -erleichterungen seitens der Behörde, wenngleich diesbezüglich eine vorhergehende Interessensabwägung notwendig wäre. Will die Behörde Maßnahmen setzen, die mit Verhaltensregeln von Verkehrsteilnehmern einhergehen, so hat sie diese zunächst zu verordnen (vgl. § 43 StVO). Derartige Verordnungen sind mit den dafür vorgesehenen Straßenverkehrszeichen, Bodenmarkierungen oder sonstigen Einrichtungen, wie etwa

Verkehrslightsignalanlagen kundzumachen, wobei hierfür ebenfalls entsprechende Bestimmungen einzuhalten sind (vgl. § 44 StVO). Darüber hinaus bestehen für die Behörde bestimmte Verpflichtungen, wie unter anderem die Initiierung von Maßnahmen zur Unfallverhütung auf gefährlichen Straßenstellen oder –strecken, die Überprüfung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs alle fünf Jahre sowie die Regelung des Vorrangs bei Kreuzungen zweier Vorrangstraßen (vgl. § 96 StVO).

Im Interesse der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, aber auch der Rechtssicherheit ist es notwendig, dass Verkehrsteilnehmer auf die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen seitens anderer Verkehrsteilnehmern weitestgehend vertrauen können. Der zu diesem Zweck geschaffene, sogenannte „Vertrauensgrundsatz“ bildet die rechtliche Grundlage für dieses Vertrauensverhältnis (vgl. § 3 StVO). Der Gesetzgeber nimmt dabei jedoch Rücksicht auf körperliche oder geistige Defizite, die eine ausreichende Beurteilung von Verkehrssituationen für bestimmte Verkehrsteilnehmer unmöglich machen. Dementsprechend fallen Kinder, offensichtlich Sehbehinderte, Menschen mit offensichtlicher körperlicher Beeinträchtigung sowie Personen, die offensichtlich nicht in der Lage sind, Gefahren zu erkennen oder sich offensichtlich falsch verhalten, nicht unter den Vertrauensgrundsatz (vgl. § 3 Abs. 1 StVO). Ein Verkehrsteilnehmer darf zudem davon ausgehen, dass die von der Behörde erlassenen Verkehrsbeschränkungen oder –erleichterungen ordnungsgemäß verordnet und kundgemacht sind (vgl. OGH 9.10.1984, 2 Ob 56/84). Das hat zur Folge, dass bei Zuwiderhandeln gegen Verkehrsverbote mit Verordnungs- oder Kundmachungsmängeln zwar eine verwaltungsstrafrechtliche Verfolgung in der Regel nicht möglich sein wird, sehr wohl jedoch etwa im Falle eines Verkehrsunfalles zivilrechtliche und möglicherweise auch strafrechtliche Konsequenzen zu erwarten sind.

Vom Verkehrsteilnehmer wird darüber hinaus erwartet, dass er eine Verkehrssituation, wie beispielsweise eine Kreuzung, selbst bei Ortskenntnis jedes Mal erneut betrachtet und anhand der gesetzlichen Bestimmungen beurteilt. Er darf sich somit nicht auf ein etwaiges, von der tatsächlichen Rechtslage abweichendes, „ortsübliches Verkehrsverhalten“ verlassen, schon alleine aus dem Grund, dass ein Ortsunkundiger gar keine Möglichkeit hätte, darüber Kenntnis zu erlangen. Auch eine „abweichende Übung“, also Fehlverhalten, das sich im alltäglichen Verkehrsgeschehen eingebürgert hat und regelmäßig toleriert wird, kann keine tatsächlichen Rechtsnormen schaffen. Ein solches Beispiel wäre etwa das in Wohngebieten häufig vorkommende Parken trotz zu geringer Restfahrbahnbreite. Selbiges gilt für den in der Praxis oft zu beobachtenden „psychologischen Vorrang“, der Verkehrsteilnehmer auf Grund der Anlage oder Beschaffenheit einer Straße dazu verleitet, die Vorrangverhältnisse falsch einzuschätzen. (vgl. Pürstl, 2015, S. 314f.)

Für die Verkehrsplanung bedeutet dies insgesamt, dass Maßnahmen in der Verkehrsorganisation stets im Rahmen der in der StVO angeführten Bestimmungen und in Einklang mit der Behörde zu erfolgen haben. Dabei wird neben den gesetzlichen Pflichten auch eine gewisse moralische Verantwortung gegenüber der Unversehrtheit und Rechtssicherheit von Verkehrsteilnehmern zu erwarten sein.

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Bodenmarkierungen (Bodenmarkierungsverordnung), BGBl. Nr. 848/1995, idF BGBl. II Nr. 370/2002

Die Ausführung von in der StVO angeführten Bodenmarkierungen ist in der BodenmarkierungsV festgelegt. Darin sind Bestimmungen enthalten, wie bestimmte Arten von Bodenmarkierungen auszusehen haben, aber teilweise auch, unter welchen Umständen sie in welcher Form zur Anwendung kommen sollen. Werden diese nicht eingehalten, können unter Umständen Verstöße gegen Verhaltensvorschriften, mit denen bestimmte Bodenmarkierungen belegt sind, nicht rechtswirksam verfolgt werden. Dementsprechend haben Verkehrsplaner etwa im Rahmen der Straßendetailplanung die BodenmarkierungsV zu berücksichtigen.

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012

Auf die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 wird regelmäßig in der StVO in Zusammenhang mit Eisenbahnübergängen verwiesen. Sie regelt die Absicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten im Bereich von diesen. So wird unter anderem bestimmt, welche Absicherungsmaßnahmen unter welchen Umständen zu treffen sind. Darüber hinaus werden Planer mitunter umfangreichere Maßnahmen zu treffen haben, um die vorgeschriebenen Sichträume herstellen zu können. Die Bestimmungen der EisbKrV werden wohl weniger für verwaltungsrechtliche Verfahren von Relevanz sein, vermutlich jedoch eine große Bedeutung bei haftungsrechtlichen Fragestellungen einnehmen.

Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen (Straßenbahnverordnung 1999 – StrabVO), BGBl. II Nr. 76/2000, idF BGBl. II Nr. 310/2002

Obwohl die StrabVO in erster Linie den Betrieb von Straßenbahnen regeln, so sind auch hier einige Bestimmungen enthalten, die für die Verkehrsplanung relevant sind. Diese umfassen beispielsweise die Ausführung und Ausstattung von betrieblichen Anlagen, aber auch Vorschriften zur Benützung von Anlagen und Fahrzeugen.

Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über Straßenverkehrszeichen (Straßenverkehrszeichenverordnung 1998 – StVZVO 1998), BGBl. II Nr. 238/1998, idF BGBl. II Nr. 292/2013

Die StVZVO beinhaltet in erster Linie technische Angaben zur Ausführung von Schildern hinsichtlich Material, Beschaffenheit und Größe. Auf diese Weise soll die leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit gewährleistet werden. Darüber hinaus sind Bilddarstellungen bezüglich des Aussehens der

Straßenverkehrszeichen enthalten. Für die Verkehrsplanung ist die StVZVO nur bedingt von Bedeutung, sehr wohl jedoch für Behörden, bzw. den Straßenerhalter, da diese die korrekten Straßenverkehrszeichen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten beschaffen müssen.

2.3 Ausgewählte Planungsrichtlinien (RVS) und ihre Bedeutung für die innerörtliche Verkehrsplanung

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) haben zum Ziel, „...ein einheitliches Qualitätsniveau bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur...“, (FSV, 2016, o.S.) zu schaffen. Durch die Einbeziehung von Fachleuten aus Bund, Ländern, Gebietskörperschaften, der Wissenschaft, der Bauausführung und Planung, sowie weiteren Sachverständigen wird die Schaffung von Regelwerken auf dem Stand der Technik, aber auch unter Berücksichtigung der praktischen Anwendung gewährleistet (vgl. RVS 01.03.11, Pkt 2.1).

Ausgewählte RVS werden vom jeweils für das Verkehrswesen zuständigen Bundesministerium für verbindlich erklärt, sodass diese ein formelles Regelwerk mit Rechtswirkung darstellen („Richtlinie“). Andere RVS werden hingegen lediglich zur Anwendung empfohlen und haben daher eher informellen Charakter („Merkblatt“). (vgl. RVS 01.03.11, Pkt 2.1) Inwiefern sich daraus Rechtsfolgen ergeben können, beispielsweise bei möglichen Haftungsansprüchen gegenüber Straßenerhaltern oder Behörden, wird zu beurteilen sein.

Am Beispiel der Anforderungen für nichtsignalgeregelte Schutzwege in RVS 03.02.12 zeigt sich das Zusammenspiel von StVO und RVS. Während die StVO unregelte Schutzwege allgemein dann zulässt, wenn „...es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern...“ (§ 56 Abs. 3 StVO), wird in der RVS deutlich genauer beschrieben, wann die Anlage eines nichtsignalgeregelten Schutzweges zulässig ist, bzw. welche Ausschlusskriterien zu beachten sind. Es ist durchaus denkbar, dass auf diese Weise die Behörde im Fall eines Gerichtsverfahrens unter Zuhilfenahme der RVS ihre Maßnahmen erfolgreich rechtfertigen kann.

Gerade in der örtlichen Verkehrsplanung können darüber hinaus die Planungsrichtlinien als wertvolle Hilfestellung etwa zur Dimensionierung und Ausführung von bestimmten Verkehrsanlagen dienen. Ihre Anwendung kann eine verkehrssichere Straßenraumgestaltung fördern, gleichzeitig zum Teil aber auch zur Vermeidung rechtlich unklarer Situationen beitragen.

RVS 03.04.12 – Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen

In RVS 03.04.12 werden zunächst die Funktionen und Arten von Innerortsstraßen kategorisiert. Gleichzeitig werden rechtliche und gestalterische Elemente angeführt, die die Umsetzung der Straßenkategorien unterstützen. Eine wesentliche Bedeutung für die Straßendetailplanung haben die

Dimensionierungen, vor allem in Bezug auf den motorisierten Verkehr. Die Anwendung von RVS 03.04.12 wird empfohlen.

RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr

Die RVS 03.02.12 beinhaltet einerseits Grundsätze zur Gestaltung von Netzen für den Fußgängerverkehr, andererseits auch Mindestdimensionierungen und Ausführungen von Netzelementen. Eine besondere Bedeutung haben mit Sicherheit die sehr detailliert und konkret ausgeführten Kriterien zur Anlage eines Schutzweges, aber auch die Beschreibung von anderen Querungshilfen. Die Anwendung von RVS 03.02.12 wird empfohlen.

RVS 03.02.13 – Radverkehr

Ebenso wie RVS 03.02.12 beinhaltet auch RVS 03.02.13 Grundsätze zur Gestaltung von Netzen für den Fußgängerverkehr, sowie Mindestdimensionierungen und Ausführungen von Netzelementen. Auf Grund der Vielzahl von rechtlich unterschiedlichen Radfahranlagen werden zudem Einsatzkriterien der Netzelemente definiert. Im Gegensatz zum unregelmäßigem Schutzweg in RVS 03.02.12 sind jedoch keine Kriterien für unregelmäßig überfahrenen Radfahrer enthalten, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, dass die Anlage von Radfahrerüberfahrenen unter bestimmten Umständen im Gegensatz zum Schutzweg gesetzlich vorgeschrieben ist. Die Anwendung von RVS 03.02.13 wird empfohlen.

RVS 03.05 – Knoten (Planungsgrundsätze, plangleiche Knoten, gemischte und planfreie Knoten, Kreisverkehre)

Die unter 03.05 enthaltenen Planungsrichtlinien enthalten in erster Linie Aussagen zur Dimensionierung und baulichen Gestaltung von Knoten. Teilweise sind jedoch auch allgemeine Grundsätze sowie Beispiele für die Anwendung von Bodenmarkierungen enthalten. Empfehlungen zur Anbringung von Straßenverkehrszeichen finden sich jedoch ausschließlich in RVS 03.05.14 (Kreisverkehre). Im Gegensatz zu den anderen vorgestellten Planungsrichtlinien sind die Regelwerke zu den Knoten im Bundesstraßennetz verbindlich vorgeschrieben und lediglich im Landes- und Kommunalstraßennetz zur Anwendung empfohlen.

3 Identifizierung und Beurteilung von markanten Mängeln in der Verkehrsorganisation im innerörtlichen Straßennetz nach unterschiedlichen Analysebereichen

In diesem Kapitel werden im innerörtlichen Straßennetz anzutreffende Mängel identifiziert und anhand verkehrsrechtlicher und –technischer Grundlagen einer Beurteilung unterzogen. Die Beispiele werden in fünf Kategorien unterteilt. Dabei richtet sich die Zuordnung grundsätzlich nach dem Hauptproblem. So ist beispielsweise ein Schutzweg ausschließlich für Fußgänger gedacht und dementsprechend dem Unterkapitel „Nichtmotorisierter Verkehr“ und nicht „Verkehrsorganisation im Bereich von Knotenpunkten“ zuzuordnen, selbst wenn er sich im Bereich einer Kreuzung befindet.

Die Beurteilung der Mängel ist stets nach dem gleichen Schema aufgebaut. Jeder Mangel ist mit einer Buchstaben-Nummern-Kombination versehen, wobei der Buchstabe auf die Kategorie hinweist und die Nummer auf die Position innerhalb dieser Kategorie. Die Reihung ist rein zufällig und hat keine inhaltliche Bedeutung. Der Titel gibt das vorliegende Hauptproblem wieder.

Die betrachtete Problemstelle wird mittels einer oder mehrerer Abbildungen dargestellt. Ebenso werden zwecks Nachvollziehbarkeit Örtlichkeit, Datum und etwaige Urheber der Abbildungen angegeben. Dazu wurde nach Möglichkeit der amtliche Straßename zuzüglich der nächsten Hausnummer verwendet. Kreuzungen werden mittels Rautezeichen („#“) und unter Angabe der beiden aufeinandertreffenden Straßenzüge benannt. Zusätzlich existiert eine textliche Beschreibung, die teilweise auch relevante Umstände beinhaltet, die auf den Abbildungen nicht erkennbar sind.

Die durch den Mangel hervorgerufene Problematik und etwaige Folgen werden kurz beschrieben und schließlich ausführlich begründet. Abschließend folgt eine Übersicht, welche Gesetzesstellen bzw. -texte und Planungsrichtlinien für die Beurteilung der jeweiligen Situation relevant sein könnten, selbst wenn diese zur Begründung nicht herangezogen werden.

3.1 Regelung des allgemeinen fließenden Verkehrs

Mangel A01: Redundante Zusatztafel „ausgen. Radfahrer“ (Wohnstraße/Einbahnstraße)



Abb. 1: Lorenz-Bayer-Platz, 1170 Wien (W) (aufgenommen am 27.12.2017)

Erläuterung:

Beschreibung

Auf dem angeführten Straßenabschnitt ist eine Wohnstraße verordnet, deren Anfang und Ende entsprechend beschildert ist. Gleichzeitig ist eine Einbahnstraße verordnet, die ebenfalls an ihrem Beginn und Ende korrekt kundgemacht wurde. Unterhalb des Verbotsschildes „Einfahrt verboten“ sowie des Hinweisschildes „Einbahnstraße“ (nicht im Bild) ist eine Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“ angebracht.

Problem

Die Anbringung der Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“, um Radfahrern das Befahren einer Einbahnstraße entgegen der angezeigten Fahrtrichtung zu erlauben ist in einer Wohnstraße redundant, bzw. je nach Auslegung der StVO sogar unzulässig.

Begründung

Da gemäß § 7 Abs. 5 StVO Radfahrer „...Einbahnstraßen, die zugleich Wohnstraßen im Sinne des § 76b sind...“, entgegen der angezeigten Fahrtrichtung ohnehin befahren dürfen, wäre eine explizite

Ausnahme gar nicht erforderlich. Demnach müssen Fahrzeuglenker, die eine Wohnstraße im Sinne der angezeigten Fahrtrichtung befahren, auch jederzeit damit rechnen, dass ihnen Radfahrer entgegenkommen.

Zusatztafeln dürfen gemäß § 54 Abs. 4 StVO „...nicht verwendet werden, wenn ihre Bedeutung durch ein anderes Straßenverkehrszeichen (§§ 50, 52 und 53) zum Ausdruck gebracht werden kann.“ Da im konkreten Fall die erwünschte Rechtsfolge, dass Radfahrer die Einbahnstraße entgegen der angezeigten Fahrtrichtung befahren dürfen, bereits durch Verordnung einer Wohnstraße und Kundmachung mittels entsprechender Hinweiszeichen nach §53 Abs. 1 StVO hergestellt wird, erscheint die Anbringung einer Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“ nicht nur obsolet, sondern auch rechtswidrig.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen:

- § 7 Abs. 5 StVO (Fahrordnung in Einbahnstraßen)
- § 52 Z 2 StVO (VZ „Einfahrt verboten“)
- § 53 Abs. 1 Z 9c/9d/10 StVO (VZ „Wohnstraße“, „Ende der Wohnstraße“ und „Einbahnstraße“)
- § 54 StVO, insb. Abs. 4 (Verwendung von Zusatztafeln)
- § 76b StVO (Wohnstraße)

Mangel A02: Unzureichende Kundmachung einer Einbahnstraße



Abb. 2: Ferdinand-Kurz-Gasse # Stefan-Weykerstorffer-Gasse (01), 3580 Horn (NÖ)
(aufgenommen am 28.01.2018)



Abb. 3: Ferdinand-Kurz-Gasse # Stefan-Weykerstorffer-Gasse (02), 3580 Horn (NÖ)
(aufgenommen am 28.01.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der angegebenen Örtlichkeit mündet eine Straße mit Gegenverkehr in eine Einbahnstraße. Am linken Fahrbahnrand ist das Vorschriftszeichen „Einfahrt verboten“ nach § 52 Z 2 StVO angebracht. Gegenüber der Einmündung befinden sich das Hinweiszeichen „Einbahnstraße“ nach § 53 Abs. 1 Z 10 StVO, sowie das Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ nach § 52 Z 10a StVO mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Problem

Auf Grund der unzureichenden Kundmachung der Einbahnstraße kann die vorgeschriebene Fahrtrichtung nicht rechtswirksam durchgesetzt werden. Fahrzeuglenker können die Straße in beiden Fahrtrichtungen befahren ohne verwaltungsrechtliche Folgen befürchten zu müssen. Auch die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ist nicht ausreichend kundgemacht.

Begründung

Gemäß § 7 Abs. 5 StVO dürfen Fahrzeuglenker Einbahnstraßen nur in jene Fahrtrichtung befahren, in die der Pfeil des Hinweiszeichens „Einbahnstraße“ zeigt. Bei einer derartigen Anlage ist auch das Umkehren verboten. Gleichzeitig wird mit dem Vorschriftszeichen „Einfahrt verboten“ Fahrzeuglenkern in der Gegenrichtung die Einfahrt untersagt. Eine ordnungsgemäße Kundmachung von Verordnungen verlangt nach der Anbringung von entsprechenden Straßenverkehrszeichen (vgl. § 44 Abs. 1 StVO), für die wiederum spezielle Vorschriften bestehen. Gemäß § 48 Abs. 2 StVO sind Straßenverkehrszeichen „...auf der rechten Straßenseite oder oberhalb der Fahrbahn anzubringen, wenn sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt. Die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen ist zulässig.“ Da sich den Bestimmungen der StVO keine anderen Anbringenvorschriften für die Straßenverkehrszeichen „Einbahnstraße“ und „Einfahrt verboten“ entnehmen lassen, wäre eine Anbringung beider Zeichen auf der rechten Seite aus Sicht des ankommenden Verkehrs erforderlich. Selbst unter der Annahme, dass die Einbahnstraße nicht unterbrochen wird, wäre dennoch eine neuerliche, korrekte Kundmachung des Verlaufes notwendig. Auch bei einer Einmündung einer Straße in eine Einbahnstraße reicht die Anbringung des Hinweiszeichens nur auf der linken Seite nicht aus (vgl. VwGH 20.2.1986, 85/02/0240). Die Anbringung der Straßenverkehrszeichen „Einbahnstraße“, „Einfahrt verboten“ und „Geschwindigkeitsbegrenzung“ wie im vorliegenden Fall auf der linken Straßenseite oder gegenüber der Einmündung ist gemäß § 48 Abs. 2 nicht verboten, jedoch nicht ausreichend, um eine Verordnung kundzumachen.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 7 Abs. 5 StVO (Fahrordnung in Einbahnstraßen)
- § 44 StVO (Kundmachung von Verordnungen)
- § 48 StVO (Anbringung der Straßenverkehrszeichen)
- § 52 StVO (Vorschriftszeichen)
- § 53 Abs. 1 Z 10 StVO (Hinweiszeichen „Einbahnstraße“)

Mangel A03: Unzureichende Kundmachung einer Vorrangstraße



Abb. 4: Wiener Straße # Gabrieler Straße, 2340 Mödling (NÖ) (aufgenommen am 24.04.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Es handelt sich um eine lichtsignalgeregelte Kreuzung, wobei die Wiener Straße als Landesstraße B 11 eine Vorrangstraße darstellt. Bei der Einmündung des benachrangten Straßenzuges ist das Vorrangzeichen „Halt“ angebracht. Auf der Wiener Straße ist über mehrere Kreuzungen hinaus in keiner der beiden Fahrtrichtungen ein Vorrangzeichen „Vorrangstraße“ nach § 52 Z 25a StVO angebracht.

Problem

Auf Grund der fehlenden Beschilderung können Fahrzeuglenker, die in die Querstraße einbiegen, nicht erkennen, dass sie sich nun auf einer Vorrangstraße befinden. Dadurch sind sie nicht in der Lage, die besonderen Bestimmungen und Verhaltensnormen in Zusammenhang mit Vorrangstraßen entsprechend zu beachten. Es liegt dementsprechend ein Kundmachungsmangel vor, der sowohl die Flüssigkeit, als auch die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt.

Begründung

Beginn und Verlauf von Vorrangstraßen sind mit dem Vorrangzeichen „Vorrangstraße“ gemäß § 52 Z 25a StVO anzuzeigen (siehe Abb. 5). Alternativ bietet sich im Verlauf einer Vorrangstraße die Anbringung der Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit d StVO unterhalb des negativen Vorrangzeichens an (siehe Abb. 6). Einzig entlang von Autostraßen, die gemäß § 47 StVO ebenfalls Vorrangstraßen sind,

ist eine Kundmachung mit den genannten Straßenverkehrszeichen nicht notwendig, da diese mit dem Hinweiszeichen „Autostraße“ gemäß § 53 Abs. 1 Z 8c StVO ausreichend kenntlich gemacht werden.

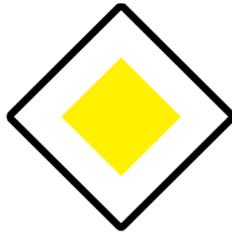


Abb. 5 VZ "Vorrangstraße" (§ 52 Z 25a StVO)



Abb. 6 Zusatztafel "querende Vorrangstraße" (§ 54 Abs. 5 lit d StVO)

Es mag zunächst angenommen werden, dass es sich im vorliegenden Fall ohnehin um eine geregelte Kreuzung handelt, und eine Regelung der Vorrangverhältnisse mittels Straßenverkehrszeichen gar nicht notwendig ist. Dies ist grundsätzlich zutreffend, jedoch muss mit einem möglichen Ausfall der Lichtsignalanlage gerechnet werden, wodurch in so einem Fall der auf der Vorrangstraße befindliche und daher auf seinen Vorrang vertrauende Fahrzeugverkehr durch negative Vorrangzeichen an den Einmündungen geschützt werden muss. Darüber hinaus ergibt sich die Notwendigkeit einer korrekten Beschilderung der Vorrangstraße schon alleine daraus, dass auf Vorrangstraßen zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses besondere Bestimmungen gelten (vgl. AB 64, o.J., o.S.).

Diese besonderen Verkehrsregeln auf Vorrangstraßen umfassen das Verbot des Linkszufahrens im Ortsgebiet (vgl. § 7 Abs. 4 StVO), das Verbot des Umkehrens im Ortsgebiet abseits von geregelten Kreuzungen (vgl. § 14 Abs. 2 StVO), die Erlaubnis des Überholens von mehrspurigen Fahrzeugen auf unregulierten Kreuzungen (vgl. § 16 Abs. 2 lit c StVO), das Verbot des Haltens und Parkens außerhalb des Ortsgebietes bei starker Sichtbehinderung (vgl. § 24 Abs. 1 lit h StVO), sowie das Verbot des Befahrens mit bespannten Wirtschaftsfuhren im Ortsgebiet, sofern der Fahrzeuglenker jünger als 16 Jahre ist (vgl. § 30 Abs. 3). Darüber hinaus ergeben sich in § 81 Abs. 1 StVO besondere Bestimmungen für die Haltung von Nutztieren. Demnach muss Vieh, das auf einem Grundstück weidet, welches an einer Vorrangstraße oder Autobahn liegt und keine Umzäunung aufweist, von einer geeigneten Person beaufsichtigt und von der Straße ferngehalten werden.

Die Behörde verabsäumt im vorliegenden Beispiel ihre Verpflichtung zur Kundmachung von Verordnungen (vgl. § 44 Abs. 1 StVO).

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 7 Abs. 4 StVO (Linkszufahren auf Vorrangstraßen)
- § 14 Abs. 2 StVO (Umkehren auf Vorrangstraßen)
- § 16 Abs. 2 lit c StVO (Überholen auf Vorrangstraßen)
- § 24 StVO (Halte- und Parkverbote)
- § 30 Abs. 3 StVO (Befahren von Vorrangstraßen mit Wirtschaftsfahren)
- § 52 Z 25a StVO (VZ „Vorrangstraße“)
- § 54 Abs. 5 lit d StVO (Zusatztafel „querende Vorrangstraße“)
- § 81 Abs. 1 StVO (Weidehaltung entlang von Vorrangstraßen)

Mangel A04: Unzureichende Trennung von mehreren Fahrstreifen auf Straßen mit Gegenverkehr



Abb. 7: Schwarzstraße 32, 5020 Salzburg (S) (aufgenommen am 12.04.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Die Schwarzstraße weist an der angegebenen Örtlichkeit einen Querschnitt von drei Fahrstreifen stadteinwärts auf, wobei einer davon als Fahrstreifen für Omnibusse gemäß § 53 Abs. 1 Z 24 StVO ausgewiesen ist. Stadtauswärts besteht ein einzelner Fahrstreifen sowie ein Parkstreifen. Die einzelnen Fahrstreifen sind mittels Leit- und Warnlinien gemäß § 5 BodenmarkierungsV gekennzeichnet. Die Trennung der Fahrstreifen unterschiedlicher Fahrtrichtungen ist in Form einer einfachen Sperrlinie gemäß § 6 BodenmarkierungsV markiert.

Problem

Die einfache Ausführung der Sperrlinie ist auf Straßen mit vier oder mehr Fahrstreifen und Gegenverkehr als Trennung nicht ausreichend. Verkehrsteilnehmer könnten den Überblick über die Zugehörigkeit der Fahrstreifen in ihrer Fahrtrichtung verlieren und in den Gegenverkehr geraten. Inwiefern dadurch Rechtsfolgen entstehen könnten, kann jedoch nicht beurteilt werden.

Begründung

Sperrlinien sind ununterbrochene Linien und dürfen nicht überfahren werden (vgl. § 9 Abs. 1 StVO). Sind in jeder Fahrtrichtung zumindest zwei Fahrstreifen durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet, „...dann sind zum Trennen der Fahrtrichtungen zwei Sperrlinien nebeneinander anzubringen.“ (§ 55

Abs. 5 StVO) Da im vorliegenden Fall zwar in einer Fahrtrichtung drei Fahrstreifen markiert sind, jedoch in der anderen lediglich einer, scheint diese Bestimmung zunächst nicht anzuwenden zu sein. In der BodenmarkierungsV wird allerdings ebenfalls die Anbringung von Leit- und Sperrlinien geregelt. Demnach sind auf Straßen mit Gegenverkehr mit vier oder mehr markierten Fahrstreifen, „...die in entgegengesetzten Richtungen zu benützenden Fahrstreifen durch doppelte Sperrlinien voneinander zu trennen, sofern die Abgrenzung nicht durch bauliche Einrichtungen erfolgt.“ (§ 9 Abs. 5 BodenmarkierungsV) Wenn lediglich im Kreuzungsbereich vier oder mehr Fahrstreifen markiert sind, kann die doppelte Ausführung der Sperrlinie unterbleiben.

Da im vorliegenden Fall vier Fahrstreifen nicht nur im Kreuzungsbereich, sondern in einem längeren Verlauf der Straße durchgehend befahrbar sind, ist die angeführte Bestimmung anzuwenden. Zunächst erscheint eine mögliche Argumentation plausibel, wonach einer der Fahrstreifen Omnibussen vorbehalten ist, und somit für den allgemeinen Fahrzeugverkehr lediglich drei Fahrstreifen bestehen. Es kann jedoch weder der StVO, noch der BodenmarkierungsV entnommen werden, dass Fahrstreifen, die bestimmten Fahrzeugarten vorbehalten sind, nicht zu den vier oder mehr Fahrstreifen zu zählen sind. Im Rahmen dieser Arbeit kann die ursprüngliche Intention dieser Bestimmung nicht mehr nachvollzogen werden. Es besteht allerdings die Vermutung, dass in den gesetzlichen Bestimmungen durch die doppelte Sperrlinie eine bessere Übersicht hinsichtlich der Zugehörigkeit von Fahrstreifen zur jeweiligen Fahrtrichtung geschaffen werden soll. Dadurch kann verhindert werden, dass Fahrzeuglenker versehentlich in den Gegenverkehr geraten.

Entsprechend der rechtlichen Rahmenbedingungen ist eine derartige Ausführung auch in den Planungsrichtlinien vorgesehen (vgl. RVS 05.03.11, Pkt. 4.1.3.2).

Die Behörde handelt im vorliegenden Fall demnach zwar nicht der StVO, jedoch der BodenmarkierungsV und in Folge dessen gleichzeitig auch den Planungsrichtlinien zuwider.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 5 StVO (Definition Fahrstreifen)
- § 9 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)
- § 6 BodenmarkierungsV (Sperrlinien)
- § 9 BodenmarkierungsV (Anwendung von Sperr- und Leitlinien)
- RVS 05.03.11, Pkt. 4.1.3.2 (doppelte Sperrlinien)

Mangel A05: Anbringung von mehr als zwei Straßenverkehrszeichen auf einer Anbringungsrichtung



Abb. 8: Ferdinand-Kurz-Gasse 2-4, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 10.08.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Auf einer Anbringungsrichtung zu Beginn einer Straße sind die Hinweiszeichen „Einbahnstraße“ nach § 53 Abs. 1 Z 10 StVO und „Kennzeichnung eines Schutzweges“ nach § 53 Abs. 1 Z 2a StVO sowie das Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ nach § 52 Z 10a StVO befestigt.

Problem

In Folge der unzulässigen Anbringung von mehr als zwei Straßenverkehrszeichen auf einer Anbringungsrichtung liegt ein Kundmachungsmangel der betroffenen Verordnungen vor. Im konkreten Fall können vor allem die Einbahnstraße, sowie die Geschwindigkeitsbegrenzung keine Rechtswirkung entfalten.

Begründung

Gemäß der StVO dürfen auf „...einer Anbringungsrichtung für Straßenverkehrszeichen (wie Standsäulen, Rahmen, Träger und dgl.) [...] nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen angebracht werden...“ (§ 48 Abs. 4 StVO). Dies gilt nicht für Anbringungen in Zusammenhang mit Kurzparkzonen oder Beschränkungen gemäß § 44 Abs. 4, die für das gesamte Ortsgebiet gelten und dementsprechend gemeinsam mit dem Hinweiszeichen „Ortstafel“ auf einer Anbringungsrichtung

zu befestigen sind. Ebenso findet diese Bestimmung keine Anwendung auf Wegweiser und Straßenverkehrszeichen, „...deren Inhalt miteinander im Zusammenhang steht.“ (§ 48 Abs. 4 StVO) Die rechtswidrige Anbringung führt zur Unwirksamkeit der kundgemachten Verordnung (vgl. Hauptfleisch, 2010, S. 438). Im konkreten Fall betrifft dies in erster Linie die Einbahnstraße und die Geschwindigkeitsbegrenzung, da sich die Verhaltensvorschriften des Schutzweges ohnehin aus den Bestimmungen zum Verhalten bei Bodenmarkierungen in § 9 StVO ergeben und von der korrekten Anbringung des Hinweiszeichens unabhängig sind (vgl. Pürstl, 2015, S. 223).

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 44 StVO (Kundmachung der Verordnungen)
- § 48 StVO (Anbringung der Straßenverkehrszeichen)

Mangel A06: Unzulässige Kundmachung einer Zonenbeschränkung



Abb. 9: Schlossgasse # Helenenstraße, 2500 Baden (NÖ) (Georg Hauger, aufgenommen im August 2018)

Erläuterung

Beschreibung

Im Zuge einer provisorischen Verkehrsführung wurde das Verbotsschild „Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h“ gemäß § 52 Z 10a StVO aufgestellt. Darunter wurde eine Zusatztafel mit einer rosafarbenen Aufschrift „ZONE“ angebracht.

Problem

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Kombination mit einer Zusatztafel „ZONE“ in rosafarbener Schrift ist nicht geeignet, um eine Zonenbeschränkung kundzumachen.

Begründung

Geschwindigkeitsbeschränkungen, die mit dem Verbotsschild gemäß § 52 Z 10a StVO kundgemacht werden, gelten ausschließlich im Verlauf einer Straße und solange, bis sie aufgehoben werden oder eine andere Geschwindigkeitsbeschränkung verordnet wird (vgl. Pürstl, 2015, S. 728). Soll sich eine Verkehrsbeschränkung über ein Gebiet, das mehrere Straßenzüge umfasst, erstrecken, so ist an den Einfahrten in das Gebiet das Verbotsschild „Zonenbeschränkung“ gemäß § 52 Z 11a StVO zu verwenden (siehe Abb. 10).



Abb. 10: VZ "Zonenbeschränkung" (§ 52 Z 11a StVO)

Straßenverkehrszeichen und Zusatztafeln bilden eine Einheit (vgl. VfGH 18.6.1966, V1/66 ZVR 1967/141). Da gemäß § 54 Abs. 4 StVO Zusatztafeln nicht verwendet werden dürfen, „...wenn ihre Bedeutung durch ein anderes Straßenverkehrszeichen [...] zum Ausdruck gebracht werden kann...“, ist die Kundmachung einer Zonenbeschränkung wie im vorliegenden Fall unzulässig.

Auch wenn der StVO keine konkreten Vorgaben hinsichtlich der Schriftfarbe entnommen werden kann, so sind Straßenverkehrszeichen dennoch „...als Schilder aus festem Material unter Bedachtnahme auf die Art der Straße und unter Berücksichtigung der auf ihr üblichen Verkehrsverhältnisse, namentlich der darauf üblichen Geschwindigkeit von Fahrzeugen, in einer solchen Art und Größe anzubringen, daß [sic!] sie von den Lenkern herannahender Fahrzeuge leicht und rechtzeitig erkannt werden können.“ (§ 48 Abs. 1 StVO) Eine selbstgebastelte Zusatztafel, deren Text in rosa Farbe aufgemalt wurde, wird selbst bei einer temporären Beschränkung nicht den Anforderungen der StVO entsprechen.

Es ist anzunehmen, dass die zugrunde liegende Verordnung nicht rechtswirksam durchzusetzen sein wird.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 48 StVO (allgemeine Bestimmungen zu den Straßenverkehrszeichen)
- § 52 StVO (Vorschriftszeichen)
- § 54 StVO (Zusatztafeln)

Mangel A07: Unbeabsichtigte Kundmachung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet



Abb. 11: B227, 1090 Wien (W) (aufgenommen am 30.09.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Der Beginn eines Ortsgebietes ist durch das Hinweiszeichen „Ortstafel“ gemäß § 53 Abs. 1 Z 17a StVO gekennzeichnet. An derselben Anbringungsrichtung wurden die Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ gemäß § 52 Z 10a StVO mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und „Hupverbot“ gemäß § 52 Z 14 StVO befestigt. Im weiteren Verlauf des Straßenzuges wird das Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ in regelmäßigen Abständen entsprechend wiederholt, am Ende der Straße ist das Vorschriftszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ gemäß § 52 Z 10b StVO angebracht.

Problem

Durch die Anbringung gemeinsam mit dem Hinweiszeichen „Ortstafel“ wird der Anschein erweckt, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung Gültigkeit für das gesamte Ortsgebiet hat.

Begründung

Grundsätzlich gelten Verkehrszeichen abgesehen von den Zeichen „Zonenbeschränkung“ und „Ende einer Zonenbeschränkung“ nur für den Straßenzug, in dem sie aufgestellt sind. Allerdings hat die Behörde die Möglichkeit, die Gültigkeit einer derartigen Verkehrsbeschränkung auf das gesamte Ortsgebiet auszudehnen. Derartige „Verordnungen, die sich durch ein Verkehrszeichen ausdrücken lassen und für ein ganzes Ortsgebiet oder für Straßen mit bestimmten Merkmalen innerhalb eines Ortsgebietes gelten, werden mit den entsprechenden Verkehrszeichen und der etwa erforderlichen Zusatztafel in unmittelbarer Verbindung mit dem Hinweiszeichen ‚Ortstafel‘ gehörig kundgemacht.“ (§ 44 Abs. 4 StVO)

Im konkreten Fall gilt somit das Hupverbot für das gesamte Ortsgebiet und es wird der Anschein erweckt, dass dies auch auf die Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h zutrifft. Angesichts der nachfolgend aufgestellten, gleichartigen Straßenverkehrszeichen wird vermutet, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung lediglich für den einen Straßenzug gelten soll. Pürstl (2015, S. 728) macht jedoch deutlich, dass eine derartige Anbringung unter diesen Umständen unzulässig wäre: „Will die Beh die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nur für eine bestimmte Durchzugsstraße durch das Ortsgebiet (§ 20 Abs 2) erhöhen, so darf dieses Zeichen nicht unmittelbar iVm der Ortstafel angebracht werden, sondern etwa 20m hinter diesem Zeichen.“ Verkehrsteilnehmer können davon ausgehen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h für das gesamte Ortsgebiet gilt.

Die vorliegende Anbringung entspricht parallel zur StVO auch nicht den Planungsrichtlinien. In RVS 02.02.37 (vgl. Pkt. 7.10) ist eindeutig dargestellt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen, die nur für einen einzelnen Straßenzug gelten sollen, in einer gewissen Entfernung zum Hinweiszeichen „Ortstafel“ anzubringen sind.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs.1 Z 15 StVO (Definition Ortsgebiet)
- § 20 StVO (Fahrgeschwindigkeit)
- § 44 StVO (Kundmachung von Verordnungen)
- § 52 Z 10a StVO (VZ „Geschwindigkeitsbeschränkung“)
- § 53 Abs. 1 Z 17a StVO (VZ „Ortstafel“)
- RVS 02.02.37, Pkt. 7.10 (Geschwindigkeitsbeschränkungen und Ortsgebiete)

3.2 Verkehrsorganisation im Bereich von Knotenpunkten

Mangel B01: Falsche Ausrichtung eines Verkehrsspiegels



Abb. 12: Annagasse # Dammstraße, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 29.10.2016)

Erläuterung

Beschreibung

An der beschriebenen Örtlichkeit kreuzen sich zwei Anliegerstraßen. Da an der Kreuzung keine Vorrangzeichen angebracht sind, hat gemäß § 19 Abs. 1 StVO der Rechtskommende Vorrang. Da auf Grund des geringen Querschnittes und der Bebauung die Sicht auf den einmündenden Verkehr eingeschränkt ist, wurde ein Verkehrsspiegel angebracht.

Problem

Die Ausrichtung des Verkehrsspiegels ermöglicht wartepflichtigen Fahrzeuglenkern keine Sicht auf den bevorrangten Verkehrsstrom.

Begründung

Dieser Verkehrsspiegel ist derart justiert, dass Fahrzeuge, die von der Straße rechts im Bild in die in Blickrichtung verlaufende Straße einbiegen, zwar den wartepflichtigen Linkskommenden sehen, umgekehrt jedoch Fahrzeuge, die aus der Annagasse kommen und die Kreuzung übersetzen oder nach rechts in die Dammstraße einbiegen wollen, jedoch keine Sicht auf den bevorrangten Rechtskommenden haben. Obwohl sich weder der StVO, noch den Planungsrichtlinien Hinweise

bezüglich der Anbringung und Ausrichtung von Verkehrsspiegeln entnehmen lassen, erscheint eine Justierung entsprechend der Vorrangverhältnisse sinnvoll, die dem wartepflichtigen Fahrzeuglenker die Sicht auf den bevorrangten Fahrzeugverkehr ermöglicht.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 19 StVO (Vorrang)

Mangel B02: Anbringung eines nicht StVO-konformen Verkehrszeichens



Abb. 13: Donaulände, 3370 Ybbs an der Donau (NÖ) (aufgenommen am 15.02.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Der an der gegebenen Örtlichkeit befindliche Knoten ist als Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von ca. 18m und einer überfahrbaren Aufpflasterung als Mittelinsel ausgeführt. Es handelt sich daher gemäß der Definition von Kreisverkehrstypen in der RVS 03.05.14 (vgl. Pkt. 3) um einen Minikreisverkehr. An den Einfahrten ist unterhalb des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ eine Tafel angebracht, die in ihrer Form und Farbe einem Gebotszeichen nachempfunden ist und drei kreisförmig angeordnete, weiße Pfeile beinhaltet. Dieses Zeichen entspricht dem Verkehrszeichen „D3 ‚Kreisverkehr‘“ des Übereinkommens über die Straßenverkehrszeichen.

Problem

Mangels entsprechender Vorschrift haben Fahrzeuglenker das vermeintliche Gebotszeichen „Kreisverkehr“ nach der StVO nicht zu beachten. Ein unmittelbares Zuwiderhandeln gegen das Zeichen kann nicht sanktioniert werden, jedoch lässt sich die Einhaltung der vom Straßenerhalter gewünschten Fahrordnung aus anderen Rechtsnormen ableiten.

Begründung

In § 52 StVO sind sämtliche Vorschriftszeichen angeführt, die von Verkehrsteilnehmern zu beachten sind. Darunter befindet sich jedoch kein Gebotszeichen, das dem an der Örtlichkeit angebrachten Verkehrszeichen „D3“ des Übereinkommens über die Straßenverkehrszeichen entspricht. Auf den ersten Blick erscheint eine Abwandlung des Gebotszeichens „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ nach § 52 Z. 15 StVO „...der jeweiligen örtlichen Verkehrslage entsprechend...“, (§ 52 Z 15 StVO) möglich, scheitert jedoch an dem Umstand, dass darin nur ein einzelner Pfeil, wenngleich mit mehreren Spitzen, abgebildet sein darf. Bei strenger Auslegung wäre zudem das Verlassen der Kreuzung nicht zulässig, da „...Lenker von Fahrzeugen nur in der durch den Pfeil angegebenen Fahrtrichtung fahren dürfen.“ (§ 52 Z 15 StVO).

Obwohl der Kreisverkehr in § 2 Abs. 1 Z 3b StVO als eine „...kreisförmige oder annähernd kreisförmig verlaufende Fahrbahn, die für den Verkehr in eine Richtung bestimmt ist...“, definiert ist, existiert in der StVO keine Verordnung, die das Verhalten von Fahrzeuglenkern im Bereich einer derartigen Anlage regelt. Vielmehr kann eine Verhaltensnorm für das Befahren einer derartigen Anlage entgegen dem Uhrzeigersinn mangels Verordnung nur unter besonderen Umständen mittels Interpretation anderer Rechtsnormen abgeleitet werden, bzw. in übrigen Fällen theoretisch über eine aufwändige Verordnung der Anlage in eine Einbahnstraße mit entsprechender Kundmachung geschaffen werden. In der Praxis lässt die zuständige Behörde in der Regel das Gebotszeichen „vorgeschriebene Fahrtrichtung“ mit waagrechtem Pfeil nach rechts anbringen, welches jedoch nicht geeignet ist, um den Fahrzeugverkehr in einer bestimmten Fahrtrichtung auszuschließen, da es lediglich die Weiterfahrt an einem Knotenpunkt vorschreibt. (vgl. Pürstl, 2015, S.19)

Im vorliegenden Fall könnte die Situation auf Grund der baulichen Beschaffenheit unter Umständen als Schutzinsel inmitten einer Kreuzung betrachtet werden, wodurch sich das kreisförmige Befahren gegen den Uhrzeigersinn ohnehin aus § 8 Abs. 2 StVO, wonach Schutzinseln rechts zu umfahren sind, ergeben würde (vgl. Pürstl, 2015, S. 212).

Obwohl die Anbringung des Gebotszeichens „Kreisverkehr“ durch die StVO nicht vorgesehen ist, ist sie laut Pürstl (vgl. 2015, S. 688) nicht zwangsläufig verboten, da es sich beim Übereinkommen über die Straßenverkehrszeichen „...um eine im Gesetzesrang stehende Vorschrift handelt, die unmittelbar anwendbar ist...“ (Pürstl, 2015, S. 688). Eine Missachtung des Gebotszeichens würde laut Hoffer (vgl. 2018, o.S.) jedoch sanktionslos bleiben.

Eindeutig ist im vorliegenden Fall jedoch die Nichtbeachtung der Planungsrichtlinien. Gemäß RVS 03.05.14, Pkt. 10.2 ist bei Minikreisverkehren unterhalb des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ eine Zusatztafel entsprechend § 54 Abs. 5 lit e StVO anzubringen, die den besonderen Verlauf einer Straße mit Vorrang (in diesem Fall der Kreisfahrbahn) anzeigt (siehe Abb. 14).

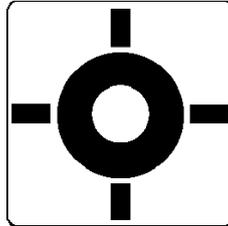


Abb. 14: Zusatztafel "besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang" (§ 54 Abs. 5 lit e StVO) - Beispiel für Minikreisverkehr

Dadurch wird die Problematik in Zusammenhang mit dem Gebotszeichen „Kreisverkehr“ umgangen und sowohl auf die Vorrangsituation, als auch auf die besondere Verkehrsführung im Kreuzungsbereich hingewiesen.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 3b StVO (Definition Kreisverkehr)
- § 8 Abs. 2 StVO (Fahrordnung auf Straßen mit besonderen Anlagen)
- § 52 StVO (Vorschriftszeichen)
- § 54 StVO (Zusatztafeln)
- ÜBEREINKOMMEN ÜBER STRAßENVERKEHRSZEICHEN Anhang 1 Abschnitt D II Z. 3 (Gebotszeichen „Kreisverkehr“)
- RVS 03.05.14 (Plangleiche Knoten – Kreisverkehre)

Mangel B03: Unzulässige Vorrangregelung



Abb. 15: Hauptstraße # Bahnstraße (01), 2481 Achau (NÖ) (Wolfgang Schöwel, aufgenommen am 22.01.2018)



Abb. 16: Hauptstraße # Bahnstraße (02), 2481 Achau (NÖ) (Wolfgang Schöwel, aufgenommen am 22.01.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der gegebenen Kreuzung ist auf allen Zufahrten das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ nach § 52 Z 23 StVO angebracht. Zusätzlich sind auf einer einmündenden Straße unmittelbar vor dem Kreuzungsbereich das Vorrangzeichen „Ende der Vorrangstraße“ gemäß § 52 Z 25b StVO sowie in der Gegenrichtung das Vorrangzeichen „Vorrangstraße“ gemäß § 52 Z 25a StVO angebracht. Im

Verlauf der Landesstraße B 11 sind im Kreuzungsbereich Warnlinien markiert. Direkt in die Kreuzung mündet zudem eine private Ein- und Ausfahrt eines Gewerbebetriebes.

Problem

Die Anbringung des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ auf allen drei einmündenden Straßen ist unzulässig. Es entsteht eine höchst unklare Vorrangsituation, die selbst unter Kenntnis der rechtlichen Bestimmungen und der Judikatur nicht lösbar ist.

Begründung

Gemäß den Vorrangregeln in § 19 Abs. 4 StVO haben Fahrzeuglenker dem Querverkehr Vorrang zu gewähren, wenn sich vor einer Kreuzung das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ oder „Halt“ befindet. Während beim Zeichen „Halt“ das Fahrzeug in jedem Fall vollständig zum Stillstand gebracht werden muss, ist beim Zeichen „Vorrang geben“ nur dann anzuhalten, wenn es für die Gewährung der Vorfahrt erforderlich ist. Das Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges stellt einen Vorrangverzicht dar, selbst wenn dies im Rahmen der Befolgung eines gesetzlichen Gebotes geschieht (vgl. § 19 Abs. 8 StVO). Halten beide Fahrzeuglenker an, die zueinander in einem Vorrangverhältnis stehen, ist die Weiterfahrt durch beidseitige Kontaktaufnahme zu klären (vgl. OGH 22.9.1977, 2 Ob 85/77).

Bei einer Anordnung von Vorrangzeichen wie im vorliegenden Fall entsteht die Situation, dass unabhängig von der Anfahrtsrichtung einerseits Fahrzeuglenker dem Querverkehr Vorrang geben müssen, gleichzeitig jedoch der Querverkehr selbst ein negatives Vorrangzeichen hat und somit ebenfalls wartepflichtig ist. Eine Auflösung wird einzig und alleine dadurch möglich sein, dass einer von beiden Fahrzeuglenkern sein Fahrzeug in Anbetracht der unklaren Verkehrssituation zum Stillstand bringt und dadurch freiwillig auf seinen Vorrang verzichtet.

Nach der Ansicht von Pürstl (vgl. 2015, S. 317) ist eine Verordnung und Aufstellung von Stopptafeln oder Vorrangzeichen „Vorrang geben“ auf allen Zufahrten einer Kreuzung gesetzeswidrig, da dadurch eine Situation geschaffen wird, die nicht mit dem Anspruch der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs in Einklang zu bringen ist.

Verschärft wird die Situation im vorliegenden Fall dadurch, dass die Fortführung der Warnlinie eine unterschiedliche Hierarchie zwischen den beiden Straßen vermuten lässt, die tatsächlich wohl besteht, durch die Vorrangzeichen jedoch nicht zum Ausdruck kommt.

Zwar ist denkmöglich, dass die Behörde lediglich den Nachrang der angrenzenden, gehsteigähnlichen Verkehrsfläche zum Ausdruck bringen wollte, jedoch lässt sich aus keiner Bestimmung der StVO ableiten, dass sich Straßenverkehrszeichen ohne entsprechende Zusatztafeln nur auf einen bestimmten Teil der Straße beziehen. Wäre eine Benützung dieser Verkehrsfläche etwa durch Radfahrer gewünscht, würde eine im vorliegenden Beispiel nicht vorhandene korrekte Kenntlichmachung als Geh- und Radweg die Anbringung von Vorrangzeichen entbehrlich machen, da in einem solchen Fall der Vorrang ohnehin durch § 19 Abs. 6a StVO geregelt wäre.

Die Planungsrichtlinien fordern als allgemeine Grundsätze für die Anlage von Knoten unter anderem eine einfache Begreifbarkeit der Verkehrsführung und Vorrangverhältnisse. Ebenso sollen mittels

entsprechender baulicher Gestaltung die Vorrangverhältnisse betont werden. (vgl. RVS 03.05.11, Pkt. 3)

Die Ausführung der vorliegenden Kreuzung ist demnach nicht nur rechtswidrig, sondern widerspricht auch klar den Anforderungen der Planungsrichtlinien.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 19 StVO (Vorrang)
- § 43 StVO (Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise)
- § 52 StVO (Vorschriftszeichen)
- RVS 03.05.11 Pkt. 3 (Allgemeine Planungsgrundsätze für Knoten)

Mangel B04: Falsche Verwendung von Richtungspfeilen in einem angedeuteten Kreisverkehr



Abb. 17: Eichstraße # Parscher Straße, 5020 Salzburg (S) (aufgenommen am 12.04.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der angegebenen Örtlichkeit ist mittels Farbflächen ein Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von etwa 22,00 m angedeutet. Dieser Eindruck wird durch kreisförmige Begrenzungslinien gemäß § 8 Abs. 3 BodenmarkierungsV an der Innen- und Außenseite verstärkt. Innerhalb der dadurch angedeuteten Kreisfahrbahn sind regelmäßig Richtungspfeile entsprechend § 18 BodenmarkierungsV angebracht, wobei die Pfeilspitze schräg nach links weist.

An jeder der Zufahrten ist ein Vorrangzeichen „Vorrang geben“ gemäß § 52 Z 23 StVO in Verbindung mit einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit e StVO, das eine bevorrangte kreisförmige Straße darstellt, angebracht (siehe Abb. 14 auf Seite 41).

Problem

Fahrzeuglenker, die sich im Kreisverkehr befinden, können diesen nicht mehr verlassen ohne eine Verwaltungsübertretung zu begehen. Gleichzeitig haben die Richtungspfeile keine Rechtswirkung hinsichtlich der Fahrtrichtung innerhalb der gedachten Kreisfahrbahn. Das Befahren des Kreuzungsbereiches kann hingegen aus anderen Bestimmungen abgeleitet werden.

Begründung

In § 2 Abs. 1 Z 3c StVO wird ein Kreisverkehr als „...eine kreisförmige oder annähernd kreisförmig verlaufende Fahrbahn, die für den Verkehr in eine Richtung bestimmt ist...“, definiert.

Die Herstellung einer derartigen kreisförmigen Fahrbahn wird mit der Anbringung von Begrenzungslinien grundsätzlich möglich sein, da diese gemäß § 55 Abs. 3 StVO „...dazu dienen, die Fahrbahn von anderen Verkehrsflächen [...] abzugrenzen...“. Die Verwendung dieser Markierungen in Kombination mit den gelben Farbflächen wird aus rechtlicher Sicht nur bedingt geeignet sein, um ein kreisförmiges Befahren des Kreuzungsbereiches vorzuschreiben. Hingegen wird in der Praxis wohl die gewünschte Fahrordnung dadurch erzielt werden, dass sich Fahrzeuge jenseits der Begrenzungsmarkierung außerhalb des fließenden Verkehrs befinden und damit gemäß § 19 Abs. 6 StVO Nachrang gegenüber Fahrzeugen im fließenden Verkehr haben. Angesichts der geringen Größe der Kreuzung wird auch § 13 Abs. 1 StVO anwendbar sein, wonach nach rechts „...im kurzen, nach links im weiten Bogen einzubiegen...“, ist.

Es ist anzunehmen, dass die Behörde durch die Anbringung der Richtungspfeile das kreisförmige Befahren des Kreuzungsbereiches erreichen wollte. Tatsächlich sind diese jedoch nicht geeignet, eine Einbahnregelung zu schaffen (vgl. OGH 2.2.2006, 2 Ob 235/04 d). Vielmehr wird durch Richtungspfeile die Richtung der Weiterfahrt im Kreuzungsbereich vorgeschrieben (vgl. § 9 Abs. 6 StVO). Selbst wenn die Pfeilrichtung nicht der gewünschten Fahrtrichtung entspricht, müssen Fahrzeuglenker „...auch dann im Sinne der Richtungspfeile weiterfahren, wenn sie sich nicht der beabsichtigten Weiterfahrt entsprechend eingeordnet haben.“ (§ 9 Abs. 6 StVO) Auf Grund der Anordnung und Ausführung der Pfeile im konkreten Fall hat ein Fahrzeuglenker streng genommen stets dem Verlauf der kreisförmigen Fahrbahn zu folgen. Will er diese verlassen, fährt er entgegen der Pfeilrichtung weiter und begeht dabei eine Verwaltungsübertretung.

Da der Außendurchmesser kleiner als 26,00 m ist, handelt es sich gemäß den Planungsrichtlinien um einen Minikreisverkehr (vgl. RVS 03.05.14, Pkt. 3). Die Anbringung der Bodenmarkierungen und Straßenverkehrszeichen entspricht im konkreten Fall weitestgehend den Vorgaben der RVS. Richtungspfeile sind jedoch als Elemente des Minikreisverkehrs nicht vorgesehen (vgl. RVS 03.05.14, Pkt. 10.1). Die Behörde weicht von den Planungsrichtlinien ab und verursacht dadurch zusätzlich unerwünschte Rechtsfolgen.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 3c StVO (Definition Kreisverkehr)
- § 9 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 13 StVO (Einbiegen)
- § 19 Abs. 6 StVO (Nachrang von Fahrzeugen außerhalb des fließenden Verkehrs)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)
- § 8 BodenmarkierungsV (Rand- und Begrenzungslinien)
- § 18 BodenmarkierungsV (Regelung des Einbiegens durch Richtungspfeile)
- RVS 03.05.14 (Plangleiche Knoten – Kreisverkehre)

Mangel B05: Abgrenzung eines Abbiegefahrstreifens mit Sperrlinien



Abb. 18: Caspar-Vogl-Straße # Anton-Faistauer-Gasse, 5700 Zell am See (S) (Wolf Kunnert, aufgenommen am 20.11.2017)

Erläuterung

Beschreibung

Im Bereich eines Eisenbahnübergangs befindet sich ein Linksabbiegefahrstreifen. Dieser ist mit einem Richtungspfeil gemäß § 19 BodenmarkierungsV gekennzeichnet und wird von zwei Sperrlinien gemäß § 6 BodenmarkierungsV umrandet. Unmittelbar vor der Kreuzung befindet sich ein Verbotsschild „Einbiegen nach links verboten“ gemäß § 52 Z 3a StVO, welches jedoch laut Zusatztafel nur für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 6,00 m gilt.

Problem

Fahrzeuglenker, die nach links einbiegen wollen, sind gezwungen, eine Verwaltungsübertretung zu begehen, da der zu benützte Abbiegefahrstreifen nur durch Überfahren einer Sperrlinie erreicht werden kann.

Begründung

Fahrzeuglenker haben sich entsprechend ihrer beabsichtigten Weiterfahrt einzuordnen, wenn auf der Fahrbahn Richtungspfeile für das Einordnen angebracht sind (vgl. § 9 Abs. 6 StVO). Gleichzeitig dürfen gemäß § 9 Abs. 1 StVO Sperrlinien nicht überfahren werden. Im vorliegenden Fall haben Fahrzeuglenker, die nach links einbiegen wollen, somit die Wahl, entweder verbotenerweise vom

rechten Fahrstreifen einzubiegen, oder die Sperrlinie zu überfahren, um den zu benützenden Abbiegefahrstreifen erreichen zu können.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 9 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)
- § 6 BodenmarkierungsV (Sperrlinien)
- § 19 BodenmarkierungsV (Richtungspfeile)
- EisbKrV (Eisenbahnkreuzungsverordnung)
- RVS 03.05.11 Pkt. 3 (Allgemeine Planungsgrundsätze für Knoten)

Mangel B06: Falsche Anbringung des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ als Bodenmarkierungssymbol



Abb. 19: Aggsteiner Straße # Austraße (01), 3512 Mautern an der Donau (NÖ) (Stefan Weinstabl, aufgenommen am 28.06.2018)



Abb. 20: Aggsteiner Straße # Austraße (02), 3512 Mautern an der Donau (NÖ) (Stefan Weinstabl, aufgenommen am 28.06.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der Kreuzung einer Vorrangstraße mit einer untergeordneten Straße wurde auf dem Linksabbiegefahrstreifen der Vorrangstraße das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ gemäß § 52 Z 23

StVO in Form eines Bodenmarkierungssymboles aufgebracht. An der benachrangten Einmündung wurde das Vorrangzeichen „Halt“ gemäß § 52 Z 24 StVO in Verbindung mit einer Zusatztafel „querende Vorrangstraße“ gemäß § 54 Abs. 5 lit d StVO angebracht. Zusätzlich wurde auch hier das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ als Bodenmarkierungssymbol aufgebracht.

Problem

Das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ als Bodenmarkierungssymbol eignet sich im konkreten Fall weder um die tatsächlichen Vorrangverhältnisse zu verdeutlichen, noch um die durch die Beschilderung festgelegten Verhaltensvorschriften zum Ausdruck zu bringen.

Begründung

Das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ zeigt lediglich an, dass Fahrzeuglenker Fahrzeugen, die von links oder rechts kommen, den Vorrang zu gewähren haben (vgl. § 19 Abs. 4 StVO). Solange durch eine Zusatztafel kein besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang angezeigt wird, kann damit keine Wartepflicht gegenüber dem Gegenverkehr geschaffen werden. Diese ergibt sich ohnehin bereits aus § 19 Abs. 5 StVO. Die Anbringung des Bodenmarkierungssymbols auf dem Linksabbiegefahrstreifen ist daher nicht nachvollziehbar und könnte zu Missverständnissen über die tatsächliche Vorrangsituation führen.

Aus § 52 Z 24 StVO ergibt sich, dass vor dem Vorrangzeichen „Halt“ anzuhalten ist. Diese Verpflichtung besteht beim Vorrangzeichen „Vorrang geben“ nur dann, wenn es zur Einhaltung der Vorrangbestimmungen notwendig ist.

Da der Zweck von Straßenverkehrszeichen als Bodenmarkierungssymbole die Verdeutlichung von herkömmlich angebrachten Zeichen ist, wird eine Aufbringung wie im vorliegenden Fall, bei dem die Bodenmarkierungen den vorgesehenen Verhaltensvorschriften entgegenstehen, eher als unzulässig zu bewerten sein.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 19 StVO (Vorrangregeln)
- § 52 Z 23 und 24 StVO (VZ „Vorrang geben“ und „Halt“)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)

Mangel B07: Schaffung einer gefährlichen Vorrangsituation auf Grund fehlender Zusatztafel



Abb. 21: Frauenhofner Straße # Josef-Kirchner-Gasse, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 01.09.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An einer vierarmigen Kreuzung wird der abknickende Verlauf der höherrangigen Straße mittels Pflasterung optisch angedeutet. Gleichzeitig ist an der linken der beiden niederrangigen Straßen das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ gemäß § 52 Z 23 StVO in Verbindung mit einer Zusatztafel angebracht, die gemäß § 54 Abs. 5 lit e StVO den besonderen Verlauf einer Straße mit Vorrang anzeigt. An der anderen niederrangigen Zufahrt ist das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ alleine angebracht.

Problem

Auf Grund der fehlenden Anbringung einer Zusatztafel „besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang“ entsprechen die tatsächlichen Vorrangverhältnisse weder der Intention der Behörde noch der optischen Verkehrsführung. Die Lenker von Fahrzeugen könnten die Vorrangsituation falsch interpretieren. Die gleichzeitige Verwendung einer entsprechenden Zusatztafel an ausschließlich einer von zwei benachrangten Zufahrten erscheint darüber hinaus rechtswidrig.

Begründung

Gemäß § 19 Abs. 4 StVO haben die Lenker von Fahrzeugen anderen Fahrzeugen, die von links oder rechts kommen, den Vorrang zu gewähren, wenn vor einer Kreuzung das Vorrangzeichen „Vorrang

geben“ oder „Halt“ angebracht ist. Bei Vorhandensein einer Zusatztafel mit besonderem Verlauf einer Straße mit Vorrang (siehe Abb. 22) „...haben die Fahrzeuge, die auf dem dargestellten Straßenzug kommen, den Vorrang, unabhängig davon, ob sie dem Straßenzug folgen oder ihn verlassen; ansonsten gilt Abs. 1.“ (§19 Abs. 4 StVO) Mit dem Verweis auf Abs. 1 wird klargestellt, dass zwischen den beiden benachrangten Zufahrten untereinander Fahrzeuge, die von rechts kommen, Vorrang haben. Schienenfahrzeuge haben in einer derartigen Situation auch als Linkskommender Vorrang (vgl. § 19 Abs. 1 StVO).

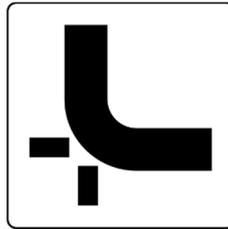


Abb. 22: Zusatztafel "besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang" (§ 54 Abs. 5 lit e StVO)

Ist eine derartige Zusatztafel nicht angebracht, bewirkt das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ nur einen Nachrang gegenüber dem Querverkehr, nicht jedoch gegenüber entgegenkommenden Fahrzeugen, die nach links einbiegen (vgl. OGH 4.12.1980, 8 Ob 222/80 ZVR 1981/204). Im vorliegenden Fall haben daher gemäß § 19 Abs. 5 StVO Fahrzeuge, die dem Verlauf der theoretisch höherrangigen Straße folgen und nach links einbiegen, Nachrang gegenüber Fahrzeugen, die aus der angeführten, niederrangigen Zufahrt kommen. Es ist anzunehmen, dass durch den „psychologischen Vorrang“, der durch die Anlage und Optik der Kreuzungssituation entsteht, die Vorrangverhältnisse im Alltag entsprechend der Intention der Behörde geschaffen werden. Dennoch besteht gerade gegenüber ortsunkundigen Lenkern ein hohes Konfliktpotenzial. Darüber hinaus ist anzunehmen, dass die Andeutung einer bestimmten Vorrangssituation mittels Zusatztafel, die tatsächlich gar nicht besteht, nicht den Grundsätzen der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs entspricht. Die Planungsrichtlinien fordern als allgemeine Grundsätze für die Anlage von Knoten unter anderem eine einfache Begreifbarkeit der Verkehrsführung und Vorrangverhältnisse (vgl. RVS 03.05.11, Pkt. 3), was im vorliegenden Beispiel nicht der Fall ist.

Bei Betrachtung des Beispiels fällt darüber hinaus auf, dass zurzeit keine einheitliche Lösung existiert, um dem bevorrangten Verkehr abseits einer Vorrangstraße den besonderen Straßenverlauf anzuzeigen. Die wohl „sauberste“ Lösung besteht derzeit darin, unmittelbar vor dem Kreuzungsbereich eine Vorrangstraße in Verbindung mit der oben beschriebenen Zusatztafel zu verordnen und nach der Abzweigung wieder aufzuheben. Regelmäßig trifft man jedoch auch auf Varianten mit den Gefahrenzeichen „gefährliche Kurve“ (§ 50 Z 2 StVO), „Kreuzung“ (§ 50 Z 3 StVO) oder „Kreuzung mit Straße ohne Vorrang“ (§ 50 Z 4 StVO), allesamt in Verbindung mit der Zusatztafel „besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang“. Theoretisch wäre auch eine alleinige Anbringung der betreffenden Zusatztafel denkbar, würde jedoch den Bestimmungen des § 54 StVO

widersprechen, wonach Zusatztafeln eindeutig als Ergänzung zu Straßenverkehrszeichen oder Lichtzeichen vorgesehen sind (vgl. § 54 Abs. 1 StVO). Zwecks Vereinheitlichung erscheint daher eine Vorgabe, bzw. Lösung seitens des Gesetzgebers sinnvoll, zumal auch den Planungsrichtlinien keine diesbezüglichen Vorschläge zu entnehmen sind.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 19 StVO (Vorrang)
- § 52 Z 23 StVO (VZ „Vorrang geben“)
- § 54 Abs. 5 lit e StVO (Zusatztafel „besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang“)
- RVS 03.05.11 Pkt. 3 (Allgemeine Planungsgrundsätze für Knoten)

Mangel B08: Falsche Anbringung einer Ordnungslinie



Abb. 23: B3 Donau Bundesstraße # Rollfährstraße, 3610 Weissenkirchen (NÖ) (aufgenommen am 14.06.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der Zufahrt einer Kreuzung ist das Vorrangzeichen „Halt“ gemäß § 52 Z 24 StVO in Verbindung mit einer Haltelinie gemäß § 14 BodenmarkierungsV angebracht. Knapp dahinter befindet sich eine weitere Querlinie, die in ihrer Ausführung einer Ordnungslinie im Sinne von § 15 BodenmarkierungsV entspricht.

Problem

Die Anbringung einer Ordnungslinie im Bereich eines Vorrangzeichens „Halt“ entspricht nicht der Intention der BodenmarkierungsV.

Begründung

Die Lenker von Fahrzeugen haben bei Vorhandensein des Vorrangzeichens „Halt“ an einer Haltelinie anzuhalten, wenn eine solche angebracht ist (vgl. § 9 Abs. 4 StVO). Gemäß der BodenmarkierungsV sind Haltelinien „...nur auf dem Teil der Fahrbahn anzubringen, für den die Haltelinie maßgebend ist. Haltelinien vor geregelten Kreuzungen sind an jener Stelle anzubringen, an der Fahrzeuglenker bei einem Arm- oder Lichtzeichen, das als Zeichen für „Halt“ gilt [...], nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten anzuhalten haben. Haltelinien vor Kreuzungen, an denen das Zeichen „Halt“ [...] angebracht ist, sind an jener Stelle anzubringen, von der aus die erforderlichen Sichtweiten gegeben

sind.“ (§ 14 Abs. 2 BodenmarkierungsV) Daraus ergibt sich, dass eine Anbringung abseits von Lichtsignalanlagen oder einem Vorrangzeichen „Halt“ unzulässig ist. Die Bestimmungen betreffend Ordnungslinien sind nicht derartig streng gefasst. Diese „...können vor Kreuzungen, an denen das Zeichen „Vorrang geben“ [...] angebracht ist, verwendet werden.“ (§ 15 Abs. 2 BodenmarkierungsV) Eine Verwendung abseits des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ ist demnach nicht ausgeschlossen.

Die gleichzeitige Verwendung beider Linien erscheint jedoch fragwürdig, zumal kein Grund für eine derartige Anlage besteht. Will die Behörde anzeigen, an welcher Stelle eine ausreichende Sicht auf den bevorrangten Querverkehr besteht, so hat sie in Gegenwart des Vorrangzeichens „Halt“ ohnehin die Haltelinie dementsprechend zu platzieren. Eine Markierung an anderen Stellen hat keine sachlich zu rechtfertigende Grundlage und wird sogar rechtswidrig sein. Auch ergibt sich aus einer Ordnungslinie alleine keinerlei Verhaltensvorschrift für die Verkehrsteilnehmer.

Vielmehr könnten Fahrzeuglenker dazu verleitet werden, sich gleich bis an die Ordnungslinie heranzutasten, ohne vorher an der gesetzlich vorgeschriebenen Stelle anzuhalten.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 9 Abs. 4 StVO (Verhalten bei Haltelinien)
- § 52 Z 24 StVO (VZ „Halt“)
- § 14 BodenmarkierungsV (Haltelinien)
- § 15 BodenmarkierungsV (Ordnungslinien)

Mangel B09: Verleitung von Verkehrsteilnehmern zum unzulässigen Linkseinbiegen



Abb. 24: Gersthofer Straße # Herbeckstraße, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 18.09.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Im Zuge einer länger andauernden Baustelle in der Gegenrichtung wurde der angeführte Kreuzungsbereich ummarkiert. Um die Linksabbiegespur in der Gegenrichtung zu verlängern, wurde die Linksabbiegespur in Blickrichtung komplett entfernt. Die Fahrbahnmitte wurde mittels Sperrlinie im Sinne von § 6 Abs. 1 BodenmarkierungsV kenntlich gemacht. Zudem sind Richtungspfeile gemäß § 18 BodenmarkierungsV markiert, die die Weiterfahrt geradeaus vorschreiben. Der Kreuzungsbereich wird von einer VLSA geregelt. Während zwei Signalgeber für die geradeausführende Relation angebracht sind, regeln zwei weitere Signalgeber das Einbiegen nach links.

Problem

Die Verkehrslichtsignalanlage zum Einbiegen nach links, sowie die Leuchtsäule mit Leitwinkeln nach links und rechts verleiten Verkehrsteilnehmer zum unzulässigen Linkseinbiegen.

Begründung

Das Überfahren von Sperrlinien ist gemäß § 9 Abs. 1 StVO verboten. Dies gilt nicht nur in Bezug auf das Überholen, sondern auch für das Linkszufahren oder Einbiegen, selbst wenn durch das Fahrmanöver lediglich das Erreichen eines Grundstückes jenseits der Fahrbahn beabsichtigt wird

(vgl. Pürstl, 2015, S. 221). Ebenso haben Fahrzeuglenker im Sinne von Richtungspfeilen weiterzufahren, wenn solche angebracht sind (vgl. § 9 Abs. 6 StVO). Laut § 38 Abs. 7 StVO gelten leuchtende grüne Pfeile „...als Zeichen für ‚Freie Fahrt‘ im Sinne des grünen Lichtes“. Dementsprechend haben Fahrzeuglenker weiterzufahren oder einzubiegen (vgl. § 38 Abs. 4 StVO). Pürstl (vgl. 2015, S. 534) stellt gleichzeitig klar, dass leuchtende Pfeilsignale lediglich den Zeitpunkt des Anfahrens, nicht jedoch die Fahrtrichtung bestimmen. Dies bedeutet, dass bei Vorhandensein einer Sperrlinie und geradeaus zeigenden Richtungspfeilen ein Einbiegen nach links trotz eigenem Lichtsignal nicht gestattet ist.

Verkehrsteilnehmer könnten dies jedoch missverstehen und versuchen, verbotenerweise nach links einzubiegen. Es besteht die Gefahr von Konflikten mit nachfolgenden Fahrzeuglenkern, da diese mit derartigen Fahrmanövern nicht rechnen müssen. Gleichzeitig sind auch Konflikte mit entgegenkommenden Fahrzeugen denkbar, wenn sich nach links einbiegende Fahrzeuglenker mangels Abbiegespur versehentlich auf dem angrenzenden Fahrstreifen im Gegenverkehr einordnen.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 9 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 38 StVO (Bedeutung der Lichtzeichen)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)
- § 6 BodenmarkierungsV (Sperrlinien)
- § 18 BodenmarkierungsV (Richtungspfeile)

Mangel B10: Schaffung unklarer Vorrangverhältnisse durch falsche Anbringung einer Begrenzungslinie



Abb. 25: Rosensteingasse # Blumengasse, 1170 Wien (W) (aufgenommen am 05.09.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Es handelt sich um eine unregelmäßige Kreuzung, bei der eine Einbahnstraße in eine andere einmündet. Bei beiden Einbahnstraßen besteht eine Ausnahme für Radfahrer. Der für den Radverkehr bestimmte Teil der Fahrbahn ist im durchgehenden Straßenzug mittels Warnlinie im Sinne von § 5 Abs. 2 BodenmarkierungsV abgegrenzt. Im Bereich der Einmündung ist zudem eine Begrenzungslinie im Sinne von § 8 Abs. 3 BodenmarkierungsV markiert. An der Kreuzung sind keine Vorrangzeichen angebracht.

Problem

Durch die Aufbringung von Begrenzungslinien im Bereich der Einmündung wird eine unklare Vorrangsituation geschaffen, bzw. Radfahrern, die zulässigerweise gegen die Einbahn fahren, ein nicht vorhandener Vorrang suggeriert.

Begründung

Da keine Vorrangzeichen angebracht sind, haben gemäß § 19 Abs. 1 StVO „Fahrzeuge, die von rechts kommen [...] den Vorrang...“. Durch die Markierungen im Kreuzungsbereich wird jedoch den Radfahrern ein „psychologischer Vorrang“ in Form einer „Quasi-Radfahrerüberfahrt“ (Hoffer, 2019, o.S.) vermittelt, der tatsächlich gar nicht besteht.

Laut Definition in der BodenmarkierungsV (§ 5 Abs. 3) sind Begrenzungslinien „...unterbrochene Längsmarkierungen in weißer Farbe, die die Fahrbahn oder den allein für den fließenden Verkehr bestimmten Teil der Fahrbahn von anderen Verkehrsflächen abgrenzen.“ Daraus lässt sich ableiten, dass die Anbringung einer Begrenzungslinie an der vorliegenden Stelle gar nicht zulässig wäre, da an und für sich beide Straßenzüge für den fließenden Verkehr bestimmt sind. Allerdings könnte man im Umkehrschluss unter Umständen eine andere Vorrangssituation interpretieren. Gemäß § 19 Abs. 6 StVO haben „Fahrzeuge im fließenden Verkehr [...] den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Nebenfahrbahnen, von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dgl. kommen.“ Laut Pürstl (2015, S. 317) wird man darunter „...all jene Straßen verstehen, die auf Grund ihrer Anlage oder besonderen Beschaffenheit (wie etwa besonders geringe Breite, Fehlen eines festen Belags, usw) darauf schließen lassen, dass sie nicht regelmäßig dem allgemeinen Verkehr dienen.“ Im konkreten Fall wäre daher zu prüfen, ob bereits durch Anbringung einer Begrenzungslinie eine solche Anlage geschaffen wird.

Zweifellos wird deutlich, dass die Behörde eine rechtlich nicht unstrittige Situation schafft, von der eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern ausgeht.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 19 StVO (Vorrangregeln)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)
- § 8 Abs. 3 BodenmarkierungsV (Begrenzungslinien)

3.3 Nichtmotorisierter Verkehr

Mangel C01: Zweckentfremdung von Ordnungslinien zur Kenntlichmachung einer Querungsstelle von Fußgängern



Abb. 26: Schönkirchner Straße 5, 2231 Strasshof a.d. Nordbahn (NÖ) (Stefan Weinstabl, aufgenommen am 17.09.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der angeführten Örtlichkeit sind quer über die Fahrbahn gleichschenkelige Dreiecke in weißer Farbe angebracht, die in ihrer Ausführung Ordnungslinien nach § 15 Abs. 3 BodenmarkierungsV entsprechen. Zusätzlich ist das Hinweiszeichen „Kennzeichnung eines Schutzweges“ gemäß § 53 Abs. 1 Z 2a StVO angebracht. Es ist anzunehmen, dass mit der angebrachten Bodenmarkierung auf den querenden Fußgängerverkehr aufmerksam gemacht, bzw. unter Umständen dem Fußgänger sogar ein „psychologischer Vorrang“ eingeräumt werden soll.

Problem

Die angebrachte Ordnungslinie kann unter den vor Ort vorliegenden Umständen keine Rechtswirkung erzielen. Verkehrsteilnehmer könnten jedoch irrtümlich eine Vorrangsituation interpretieren, die der tatsächlichen Rechtslage entgegensteht.

Begründung

Gemäß § 15 Abs. 2 BodenmarkierungsV sind Ordnungslinien „...parallel zur Achse der querenden Fahrbahn anzubringen. Sie können vor Kreuzungen, an denen das Zeichen ‚Vorrang geben‘ (§ 52 Z 23 StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle) angebracht ist, verwendet werden.“

Die RVS 05.03.11 verschärft die Anforderungen für Ordnungslinien, die in Form von gleichschenkligen Dreiecken ausgeführt sind, zusätzlich. Demnach sind diese „insbesondere bei Verkehrssituationen anzubringen, bei denen eine optische Hervorhebung der Ordnungslinien erforderlich ist (z.B. Ende von Radwegen und Radfahrstreifen, Kennzeichnung von Linksabbiegespuren bei Autobahnauffahrten [...], Kreisverkehre).“ (RVS 05.03.11, Pkt. 4.2.1.2)

Da eine Ordnungslinie alleine keinen Gebotscharakter hat, hat sie auf Vorrang und Wartepflicht keinen Einfluss (vgl. OGH 9.11.1995, 2 Ob 84/95).

Selbst bei der Herstellung eines rechtlich wirksamen Zustandes wäre eine Ordnungslinie in Verbindung mit dem Vorrangzeichen „Vorrang geben“ nicht geeignet, um Rechtsfolgen für den Fußgängerverkehr herbeizuführen, da im maßgeblichen § 19 StVO betreffend der Vorrangregeln ausschließlich von „Fahrzeugen“ die Rede ist. Vielmehr kommt an dieser Stelle § 76 Abs. 4 lit. b StVO zum Tragen, wonach Fußgänger die Fahrbahn außerhalb von geregelten Kreuzungen und Schutzwegen erst dann betreten dürfen, „wenn sie sich vergewissert haben, daß [sic!] sie hiebei andere Straßenbenützer nicht gefährden.“

Die Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzwegs“ erscheint ohne Vorliegen eines solchen rechtswidrig. Der Vorrang der Fußgänger auf Schutzwegen ergibt sich ausschließlich aus den Bestimmungen bezüglich des Verhaltens bei Bodenmarkierungen in § 9 StVO und erfordert die Aufbringung von gleichmäßigen, weißen Längsstreifen im Sinne von § 2 Abs. 12 StVO.

Auch in der RVS 03.02.12 sind Möglichkeiten zur Gestaltung von Querungsstellen abseits von geregelten Kreuzungen und Schutzwegen angeführt, die diesem Umstand Rechnung tragen. Diese zielen hauptsächlich auf die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit bzw. Verringerung der Querungsdistanz für Fußgänger mittels baulicher und gestalterischer Maßnahmen ab (vgl. RVS 03.02.12, Pkt. 4.2.3). In keinem Fall kommen dabei jedoch Bodenmarkierungen zur Anwendung, die in der StVO oder BodenmarkierungsV in anderem Zusammenhang Erwähnung finden.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 12 StVO (Definition Schutzweg)
- § 9 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 19 StVO (Vorrang)
- § 53 Abs. 1 Z 2a StVO (VZ „Kennzeichnung eines Schutzwegs“)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)
- § 76 StVO (Verhalten der Fußgänger)
- § 15 BodenmarkierungsV (Ordnungslinien)
- RVS 05.03.11 Pkt. 4.2.1.2 (Ordnungslinien)
- RVS 03.02.12 Pkt. 4.2 (Querungsstellen für Fußgänger)

Mangel C02: Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“ abseits einer Radfahrerüberfahrt



Abb. 27: Prager Straße # Gewerbestraße, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 18.11.2017)

Erläuterung

Beschreibung

An der gegenständlichen Einmündung einer niederrangigen Straße in eine Vorrangstraße ist neben dem Vorrangzeichen „Vorrang geben“ in Verbindung mit einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit d StVO das Hinweiszeichen „Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“ angebracht. Im Verlauf der Vorrangstraße befindet sich parallel zur Fahrbahn ein gemischter Geh- und Radweg, der vor der Einmündung endet und danach als getrennter Geh- und Radweg fortgesetzt wird. Das Ende der Radfahranlage ist mittels Gebotszeichen „Ende eines Gebotes“ gemäß § 52 Z 22a StVO zumindest in westlicher Fahrtrichtung (entspricht der Blickrichtung in Abb. 27) gekennzeichnet. Da keine Richtungspfeile angebracht sind, darf der Geh- und Radweg von Radfahrern in beiden Fahrtrichtungen befahren werden (siehe dazu Nr. C13).

Problem

Die alleinige Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“ ohne Vorhandensein von entsprechenden Bodenmarkierungen erzielt bei sauberer Fahrbahn keine Rechtswirkung. Verkehrsteilnehmer könnten jedoch irrtümlich eine Vorrangsituation interpretieren, die der tatsächlichen Rechtslage entgegensteht. Die Querungsstelle entspricht zudem nicht den Anforderungen der RVS 03.02.13.

Begründung

Grundsätzlich haben Lenker von Fahrzeugen, die keine Schienenfahrzeuge sind, vor Radfahrerüberfahrten anzuhalten, „um einem Radfahrer oder Rollschuhfahrer, der sich auf einer solchen Radfahrerüberfahrt befindet oder diese erkennbar benützen will, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.“ (§ 9 Abs. 2 StVO) In den Begriffsbestimmungen der StVO wird eine Radfahrerüberfahrt als „ein auf beiden Seiten durch gleichmäßig unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichnete, für die Überquerung der Fahrbahn durch Radfahrer bestimmter Fahrbahnanteil“ (§2 Abs. 1 Z 12a StVO) beschrieben. Laut der BodenmarkierungsV bestehen die erforderlichen, gleichmäßig unterbrochenen Quermarkierungen aus weißen, quadratischen Feldern, deren Seitenlängen ebenso wie die Abstände je 50 cm zu betragen haben (vgl. § 17 BodenmarkierungsV). Sofern es die Verkehrsverhältnisse zulassen, kann eine Radfahrerüberfahrt anstelle von Lichtzeichen mit dem Hinweiszeichen „Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“ versehen werden (vgl. § 56a StVO).

Daraus ergibt sich, dass ohne entsprechende Bodenmarkierungen keine Bevorzugung von Radfahrern, die die Fahrbahn queren, besteht.

Die gegenständliche Einmündung verfügt jedoch über keine derartigen Bodenmarkierungen. Das Hinweiszeichen alleine entfaltet keine Rechtswirkung, sofern nicht z.B. auf Grund von Schneelage nicht erkennbar ist, ob Bodenmarkierungen angebracht sind. Vielmehr sind die allgemeinen Vorrangregeln nach § 19 StVO anzuwenden, wonach Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, Nachrang gegenüber Fahrzeugen im fließenden Verkehr haben (vgl. §19 Abs. 6a StVO). Gemäß Pürstl (vgl. 2015, S. 319) trifft dies unter anderem dann zu, wenn eine Radfahranlage endet, was im gegenständlichen Beispiel mittels Gebotszeichen „Ende eines Gebotes“ zum Ausdruck gebracht wird. Anhand der negativen Abgrenzung in § 19 Abs. 6 StVO lässt sich ableiten, dass sich alle Fahrzeuge, die die Fahrbahn befahren, im fließenden Verkehr befinden (vgl. § 19 Abs. 6 StVO) und demnach im angeführten Fall Radfahrer, die die Fahrbahn queren wollen, sämtlichen Fahrzeugen die Vorfahrt gewähren müssen, selbst wenn sich diese aus der niederrangigen Straße annähern.

Obwohl die Vorrangsituation aus verkehrsrechtlicher Sicht eindeutig ist, besteht die Gefahr, dass durch die unzulässige Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“ der Eindruck erweckt wird, dass Radfahrern an dieser Stelle das ungehinderte Queren der Fahrbahn zu ermöglichen ist.

Unter diesen Umständen wird die Querungsstelle in keiner Weise den Anforderungen der Planungsrichtlinien gerecht. In der RVS wird ausdrücklich eine klare Vorrangregelung bei Knotenpunkten mit Radfahranlagen gefordert (vgl. RVS 03.02.13, Pkt. 9.1.1). Es ist anzunehmen, dass sich dies nicht nur auf eine Betrachtung aus streng juristischer Sicht bezieht, sondern vielmehr sicherstellen will, dass auch durchschnittliche Verkehrsteilnehmer die Situation richtig erfassen.

Zudem entsprechen die Vorrangverhältnisse durch die gegenständliche Anlageform nicht jenen der parallelen Fahrbahn, obwohl dies ausdrücklich anzustreben wäre (vgl. RVS 03.02.13, Pkt. 9.1.1).

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 12a StVO (Definition Radfahrerüberfahrt)
- § 9 Abs. 2 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 19 StVO (Vorrang)
- § 52 Z 17a und 22a StVO (VZ „Geh- und Radweg“; VZ „Ende eines Gebotes“)
- § 53 Abs. 1 Z 2b (VZ „Radfahrerüberfahrt“)
- § 56a StVO (Markierung von Radfahrerüberfahrten)
- § 68 Abs. 3a StVO (Verhalten der Radfahrer auf Radfahrerüberfahrten)
- § 17 BodenmarkierungsV (Kreuzungen von Radfahranlagen mit anderen Fahrbahnen)
- RVS 03.02.13 Pkt. 9 (Knotenpunkte von Radverkehrsanlagen)

Mangel C03: Unzureichende Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzweges“ in einer Einbahnstraße



Abb. 28: Ferdinand-Kurz-Gasse # Feldgasse, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 29.12.2017)

Erläuterung

Beschreibung

Die angegebene Örtlichkeit befindet sich am Ende einer Einbahnstraße, die zwei Fahrstreifen aufweist. Im Kreuzungsbereich ist ein Schutzweg markiert, der mit dem Hinweiszeichen „Kennzeichnung eines Schutzweges“ gekennzeichnet ist. Das Hinweiszeichen wurde am rechten Fahrbahnrand angebracht.

Problem

Die Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzweges“ ausschließlich auf der rechten Seite ist in einer Einbahnstraße unzureichend. Damit wäre bei fehlender Erkennbarkeit der Bodenmarkierungen, z.B. bei Schneelage, ein Kundmachungsmangel ableitbar, wodurch die in Zusammenhang mit Schutzwegen stehenden Vorschriften nicht durchsetzbar wären. Außerdem könnten Fahrzeuglenker, die auf dem linken Fahrstreifen an anderen Fahrzeugen vorbeifahren oder nebeneinanderfahren, den Schutzweg übersehen. Dadurch würden wiederum Fußgänger behindert oder gefährdet werden, die die Fahrbahn überqueren und auf ein vorschriftsgemäßes Verhalten von Fahrzeuglenkern vertrauen.

Begründung

Gemäß § 56 Abs. 3 StVO „...kann von einer Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen bei [...] Schutzwegen Abstand genommen werden“, wenn es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern. In so einem Fall ist entweder eine Anlage zur Abgabe von gelbblinkendem Licht zu errichten, oder das Hinweiszeichen nach § 53 Abs. 1 Z 2a StVO „Kennzeichnung eines Schutzweges“ anzubringen.

Dabei enthält § 53 Abs. 1 Z 2a StVO zusätzliche Bestimmungen bezüglich der Anbringung des Hinweiszeichens, die über die grundsätzlichen Vorschriften nach § 48 StVO zur Anbringung von Straßenverkehrszeichen hinausgehen. Demnach ist das Hinweiszeichen „...beim Schutzweg anzubringen, in Einbahnstraßen an beiden Seiten, auf anderen Straßen auf der rechten Seite.“ (§ 53 Abs. 1 Z 2a StVO) Alternativ kann das Zeichen auch oberhalb der Fahrbahn angebracht werden, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Da sich der betrachtete Schutzweg in einer Einbahnstraße befindet, und das Hinweiszeichen nicht oberhalb, sondern seitlich angebracht ist, wäre gemäß den Bestimmungen ein weiteres Hinweiszeichen auf der linken Straßenseite anzubringen.

Obwohl sich die Verhaltensvorschriften in Zusammenhang mit Schutzwegen prinzipiell auf die entsprechenden Bodenmarkierungen beziehen (vgl. § 9 Abs. 2 StVO), ist ein Schutzweg auch bei Unkenntlichkeit der Bodenmarkierungen etwa durch Schnee oder Matsch zu beachten, wenn er mit dem entsprechenden Hinweiszeichen gekennzeichnet ist (vgl. VwGH 3.3.1964, 55/63). Aus diesem Grund erscheint es unabdingbar, die Beschilderung ordnungsgemäß auszuführen, um Rechtswirkung zu erzielen.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 12 StVO (Definition Schutzweg)
- § 9 Abs 2 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 48 StVO (Anbringung der Straßenverkehrszeichen)
- § 53 Abs. 1 Z 2a StVO (VZ „Kennzeichnung eines Schutzweges“)
- § 56 StVO (Schutzwegmarkierungen)

Mangel C04: Schaffung einer Gefahrensituation durch Kombination „Vorrang geben“ mit einer Radfahrerüberfahrt



Abb. 29: Währinger Straße # Kloostergasse, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 13.03.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der angegebenen Örtlichkeit befindet sich eine Kreuzung zwischen einer Einbahnstraße und einer einbahnähnlichen Fahrbahn. Die Einbahnstraße darf von Radfahrern in beiden Fahrtrichtungen befahren werden, wobei die Führung entgegen des Hauptverkehrsstromes über einen, mit einer Warmlinie und Radfahrersymbolen gekennzeichneten Radfahrstreifen erfolgt. Im Kreuzungsbereich setzt sich die Radfahranlage mittels einer unregelmäßigen Radfahrerüberfahrt fort und geht im Anschluss in einen Radweg über. Gleichzeitig ist unmittelbar an der Einmündung das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ gemäß § 51 Z 23 StVO angebracht.

Problem

Durch die Kombination des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ mit einer unregelmäßigen Radfahrerüberfahrt entsteht eine gefährliche Situation. Radfahrer, die die Fahrbahn queren, könnten auf Grund der markierten Radfahrerüberfahrt annehmen, Vorrang gegenüber herannahenden Fahrzeugen zu haben, obwohl ihnen eine Wartepflicht gegenüber dem Querverkehr vorgeschrieben wurde. Die Beurteilung der Vorrangsituation ist jedoch nur mittels sachkundiger Interpretation der StVO möglich und lässt selbst dabei Zweifel offen. Auf Grund der aus Laiensicht somit unklaren Situation sind Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern vorprogrammiert.

Begründung

Gemäß § 9 Abs. 2 StVO hat der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug ist, vor einer Radfahrerüberfahrt anzuhalten, um „...einem Radfahrer oder Rollschuhfahrer, der sich auf einer solchen Radfahrerüberfahrt befindet oder diese erkennbar benützen will, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.“ Demgegenüber haben gemäß § 19 Abs. 4 StVO Fahrzeuglenker Fahrzeugen im Querverkehr den Vorrang zu gewähren, wenn vor einer Kreuzung das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ gemäß § 51 Z 23 StVO angebracht ist. Radfahrer, die im konkreten Fall die Fahrbahn queren wollen, dürften somit Fahrzeuge im bevorrangten Verkehrsstrom weder zum Abbremsen, noch zum Ablenken nötigen, selbst wenn sie die Radfahrerüberfahrt benützen.

Aus den dadurch entstehenden widersprüchlichen Verhaltensvorschriften ergibt sich auf den ersten Blick eine unklare Vorrangsituation. Bei der Beurteilung im Einzelfall ist allerdings die jeweils speziellere Norm relevant. Pürstl (vgl. 2015, S. 224) beurteilt eine Situation wie im vorliegenden Fall wie folgt: „Hat hingegen die Beh durch Anbringen der Vorschriftszeichen ‚Halt‘ oder ‚Vorrang geben‘ eine V, mit der den Radfahrern ein spezielles Verhalten vorgeschrieben wurde (§ 43 Abs 1 lit b Z 2), kundgemacht, so geht diese spezielle behördliche Regelung der Regel des Abs 2 [Anm.: § 9 Abs. 2 StVO] vor; diesfalls gilt § 19 Abs 4 in vollem Umfang.“

Im konkreten Beispiel kommt hinzu, dass der Radfahrer, der als einziger Verkehrsteilnehmer von der Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung der Einbahnstraße ausgenommen wurde, zugleich der alleinige Normadressat des negativen Vorrangzeichens ist, was wiederum auf die Zielsetzung der Behörde hindeuten könnte.

Gleichzeitig wird jedoch ein Fahrzeuglenker, der vor der Radfahrerüberfahrt im Zuge der Befolgung eines gesetzlichen Gebotes – in diesem Fall § 9 Abs. 2 StVO – anhält, nach § 19 Abs. 8 StVO auf seinen Vorrang verzichten, wodurch wiederum der Radfahrer von der Einhaltung seiner Wartepflicht entbunden werden würde. Der Radfahrer dürfte jedoch nicht von vornherein annehmen, dass der eigentlich bevorrangte Fahrzeuglenker auf seinen Vorrang verzichten wird.

Hoffer (vgl. 2018, o.S.) stellt in Frage, ob die Markierung einer Radfahrerüberfahrt zulässig ist, da in einer Fahrtrichtung keine Radfahranlage fortgesetzt wird, und zweifelhaft ist, ob eine Verkehrsfläche, die für Radfahren gegen die Einbahn vorgesehen ist, überhaupt eine Radfahranlage darstellt.

Bei Beachtung der RVS 03.02.13 sollte eine derartige Situation gar nicht erst entstehen. Aus Pkt. 9.1.1 geht hervor, dass der Vorrang auf Knotenpunkten von Radfahranlagen mit übrigen Verkehrsflächen eindeutig geregelt werden soll. Diesem Anspruch wird die Verkehrsführung im angeführten Beispiel eher nicht gerecht.

Der umfangreiche Interpretationsbedarf sowie die eindeutige Missachtung der Richtlinien lassen jedoch erkennen, dass die Behörde in diesem konkreten Fall ihrer Verpflichtung nicht nachgekommen ist, Verordnungen unter Berücksichtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erlassen.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 12a StVO (Definition Radfahrerüberfahrt)
- § 9 Abs. 2 StVO (Verhalten bei Radfahrüberfahrten)
- § 19 StVO (Vorrangregeln)
- § 43 StVO (Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise)
- § 52 Z 23 StVO (Vorrangzeichen „Vorrang geben“)
- § 56a StVO (Radfahrerüberfahrtmarkierungen)
- § 17 BodenmarkierungsV (Kreuzung von Radfahranlagen mit anderen Fahrbahnen)
- RVS 03.02.13 Pkt. 9 (Knotenpunkte von Radverkehrsanlagen)

Mangel C05: Anbringung von ungeeigneten Richtungspfeilen im Kreuzungsbereich



Abb. 30: Starhembergstraße # Volksfeststraße, 4020 Linz (OÖ) (aufgenommen am 12.4.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der angegebenen Örtlichkeit befindet sich eine Kreuzung zweier Einbahnstraßen, wobei eine von beiden von Radfahrern entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung befahren werden darf. Neben dem Fahrradsymbol wurden unmittelbar vor und nach der Kreuzung auf der Radfahranlage geradeaus zeigende Richtungspfeile im Sinne des § 19 BodenmarkierungsV markiert.

Problem

Der Richtungspfeil gibt auf einer Radfahranlage neben der vorgeschriebenen Fahrtrichtung auch die zulässige Weiterfahrt im Bereich von Kreuzungen vor. Radfahrer dürfen die Kreuzung nur geradeaus übersetzen.

Begründung

Gemäß § 8a Abs. 1 StVO dürfen Radfahranlagen „...in beiden Fahrtrichtungen befahren werden, sofern sich aus Bodenmarkierungen (Richtungspfeilen) nichts anderes ergibt.“ Die Ausführung dieser Richtungspfeile ist in § 19 BodenmarkierungsV geregelt. Die Pfeillänge darf auf Radfahranlagen 1,00 m betragen, wie es im vorliegenden Beispiel der Fall ist. Es ist daher anzunehmen, dass die zuständige Behörde die Richtungspfeile angeordnet hat, um das Befahren der Radfahranlage auf die Fahrtrichtung entgegen der Einbahnstraße zu beschränken.

Eine Besonderheit derartiger Richtungspfeile ist, dass sie ausschließlich auf Radfahranlagen eine Rechtswirkung hinsichtlich der vorgeschriebenen Fahrtrichtung entfalten können, nicht jedoch auf übrigen Verkehrsflächen (vgl. OGH 2.2.2006, 2 Ob 235/04 d).

Generell haben sich Fahrzeuglenker vor Kreuzungen entsprechend der beabsichtigten Weiterfahrt einzuordnen, wenn Richtungspfeile angebracht sind. Darüber hinaus haben sie im Sinne der Richtungspfeile weiterzufahren, selbst wenn sie sich nicht entsprechend ihrer beabsichtigten Weiterfahrt eingeordnet haben. (vgl. § 9 Abs. 6 StVO) Den Richtungspfeilen kommt daher nicht nur ein Gebot hinsichtlich der Fahrstreifenwahl, sondern auch hinsichtlich der Weiterfahrt im Kreuzungsbereich zu.

Da sich weder der StVO noch Gerichtsurteilen entnehmen lässt, dass die Verpflichtung zur Weiterfahrt entsprechend der Richtungspfeile ausschließlich für den Kraftfahrzeug- und Fuhrwerksverkehr besteht, ist davon auszugehen, dass § 9 Abs. 6 StVO auf allen Verkehrsflächen zu befolgen ist. Im vorliegenden Beispiel hat ein Radfahrer, der die Radfahranlage befährt, demnach nicht nur die vorgeschriebene Fahrtrichtung einzuhalten, sondern darf auch die Kreuzung ausschließlich geradeaus übersetzen, da der angebrachte Richtungspfeil geradeaus zeigt. Dies verwundert insofern, als augenscheinlich weder rechtliche Bestimmungen (z.B. ein Fahrverbot in der Querstraße), noch die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs einem Einbiegen nach links entgegenstehen.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 8a Abs. 1 StVO (Fahrordnung auf Radfahranlagen)
- § 9 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 19 BodenmarkierungsV (Ausführung der Richtungspfeile)

Mangel C06: Falsche Verwendung von Ordnungslinien zur Kennzeichnung einer Querungsstelle für Radfahrer und Anbringung eines ungeeigneten Gefahrenzeichens



Abb. 31: Rollfahrestraße # In der Au (01), 3400 Klosterneuburg (NÖ) (aufg. am 03.01.2018)



Abb. 32: Rollfahrestraße # In der Au (02), 3400 Klosterneuburg (NÖ) (aufg. am 03.01.2018)

Erläuterung

Beschreibung

In eine bevorrangte Straße münden an der angegebenen Örtlichkeit eine abgeschränkte Straße mit öffentlichem Verkehr, die mit dem Vorrangzeichen „Halt“ versehen ist, sowie eine weitere Straße mit gemischtem Geh- und Radweg. In letzterer ist neben der Fahrbahn das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ und am Ende des gemischten Geh- und Radweges das Vorrangzeichen „Halt“ angebracht. Entlang der Querstraßen verläuft eine Radroute, an deren Querungsstelle mit der bevorrangten Fahrbahn eine Aufpflasterung sowie Ordnungslinien in Form von gleichschenkligen Dreiecken gemäß § 15 Abs. 3 BodenmarkierungsV parallel zur Achse der Radroute angebracht sind. Zusätzlich sind ebenfalls parallel zur Achse der Radroute auf der Aufpflasterung unterbrochene Bodenmarkierungslinien angebracht, die in ihrer Ausführung am ehesten herkömmlichen Ordnungslinien ähneln.

Etwa 50m nördlich der Kreuzung ist zudem das Gefahrenzeichen „Radfahrerüberfahrt“ gemäß § 50 Z 11 a StVO angebracht.

Problem

Die Anbringung der Ordnungslinien entspricht nicht den tatsächlichen Vorrangverhältnissen. Es besteht die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer die Vorrangsituation falsch erfassen und fehlinterpretieren. Die Anbringung des Gefahrenzeichens „Radfahrerüberfahrt“, obwohl eine solche gar nicht besteht, verstärkt unter Umständen die Wahrscheinlichkeit der falschen Wahrnehmung.

Begründung

An und für sich ist die Vorrangsituation an der vorliegenden Kreuzung eindeutig. Fahrzeuglenker, in deren Zufahrt das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ oder „Halt“ angebracht ist, müssen gemäß § 19 Abs. 4 StVO dem Querverkehr Vorrang gewähren. Da gemäß § 19 Abs. 8 StVO beim Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeugs auf den Vorrang verzichtet wird, haben darüber hinaus beim Vorrangzeichen „Halt“ Fahrzeuglenker Nachrang gegenüber allen anderen Fahrzeugen im Kreuzungsbereich, sofern diese nicht ebenfalls angehalten haben. Das betrifft an der vorliegenden Örtlichkeit somit Radfahrer, die die Radfahranlage verlassen, sowie alle Fahrzeuglenker, die aus der abgeschränkten Nebenstraße kommen.

Wie bereits in Beispiel Nr. C01 dargelegt, können Ordnungslinien gemäß § 15 Abs. 2 BodenmarkierungsV „...vor Kreuzungen, an denen das Zeichen ‚Vorrang geben‘ (§ 52 Z 23 StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle) angebracht ist, verwendet werden.“ Ordnungslinien heben lediglich das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ hervor, haben jedoch bei alleiniger Anbringung keinen Einfluss auf die Vorrangverhältnisse (vgl. OGH 9.11.1995, 2 Ob 84/95). Daraus lässt sich ableiten, dass die Anbringung dieser Bodenmarkierung abseits des genannten Straßenverkehrszeichens nicht vorgesehen ist und de facto wirkungslos bleibt.

Über die Intention der Behörde hinsichtlich der Anbringung kann nur gemutmaßt werden.

Das Gefahrenzeichen „Radfahrerüberfahrt“ dient dazu, eine Radfahrerüberfahrt im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 12 a StVO ankündigen (vgl. § 50 Z 11 a StVO). Eine solche existiert jedoch an der angegebenen Stelle nicht.

Vermutlich sollen Fahrzeuglenker im bevorrangten Straßenzug an der Querungsstelle besonders aufmerksam sein und eventuell sogar auf ihren Vorrang zugunsten querender Radfahrer verzichten. Tatsächlich besteht in der Praxis eher die Gefahr, dass eine subjektiv unklare Vorrangsituation geschaffen wird, was durch die falsche Verwendung des Gefahrenzeichens „Radfahrerüberfahrt“ womöglich verschlimmert wird.

In RVS 03.02.13 wird eine eindeutige Vorrangregelung auf Knotenpunkten mit Radfahranlagen gefordert (vgl. RVS 03.02.13, Pkt. 9.1.1). Auch wenn dies im vorliegenden Fall aus rechtlicher Sicht zweifellos gegeben ist, so wird zu befürchten sein, dass ein durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer die Situation auf Grund der unzulässigen Verwendung der Bodenmarkierungen und dem falschen Gefahrenzeichen nicht eindeutig und richtig beurteilen kann.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 12 a StVO (Definition „Radfahrerüberfahrt“)
- § 9 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 19 StVO (Vorrangregeln)
- § 50 Z 11 StVO (Gefahrenzeichen „Radfahrerüberfahrt“)
- § 15 BodenmarkierungsV (Ordnungslinien)
- RVS 03.02.13 Pkt. 9 (Knotenpunkte von Radverkehrsanlagen)

Mangel C07: Anlage eines Schutzweges entgegen den Planungsrichtlinien



Abb. 33: Atzgersdorfer Straße 18, 1130 Wien (W) (aufgenommen am 29.05.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der angegebenen Örtlichkeit befinden sich ein Schutzweg und eine Radfahrerüberfahrt, die zwei Richtungsfahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen queren. Die Ausführung des Schutzweges entspricht § 56 StVO, wobei keine Verkehrslichtsignalanlage vorhanden ist. Es handelt sich dementsprechend grundsätzlich um einen unregulierten Schutzweg.

Problem

Die Anlage eines unregulierten Schutzweges über eine Fahrbahn mit mehr als zwei Fahrstreifen in eine Richtung ist laut den Planungsrichtlinien unzulässig. Die dadurch entstehenden Gefahrensituationen werden jedoch theoretisch durch die StVO verhindert.

Begründung

Die StVO sieht vor, dass Schutzwege mittels Verkehrslichtsignalanlage geregelt werden. Davon kann Abstand genommen werden, wenn es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern. (vgl. § 56 StVO) Dieses Erfordernis ist rechtlich jedoch nicht näher definiert und kann auch nicht aus der Judikatur abgeleitet werden. Gemäß § 9 Abs. 2 StVO hat der „... Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug ist, [...] einem Fußgänger oder Rollschuhfahrer, der sich auf einem [Anm.: unregulierten] Schutzweg befindet oder diesen erkennbar benützen will, das unbehinderte und

ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Zu diesem Zweck darf sich der Lenker eines solchen Fahrzeuges einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, daß [sic!] er das Fahrzeug vor dem Schutzweg anhalten kann, und er hat, falls erforderlich, vor dem Schutzweg anzuhalten.“ Um eine Gefährdung von Fußgängern möglichst auszuschließen, hat der Gesetzgeber weitere Regelungen in Zusammenhang mit der Annäherung an einen Schutzweg erlassen. Unter anderem besteht ein Überholverbot unmittelbar vor und auf unregulierten Schutzwegen (vgl. § 16 Abs. 1 lit d StVO). Zudem ist das Vorbeifahren an Fahrzeugen verboten, die gemäß § 9 Abs. 2 StVO vor einem Schutzweg angehalten haben (vgl. § 17 Abs. 3 StVO). Diese Bestimmungen sind selbstverständlich auch auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen in die betreffende Fahrtrichtung anzuwenden.

In der Praxis sieht der Ausschuss der entsprechenden Planungsrichtlinien offenbar dennoch ein erhöhtes Gefährdungspotenzial von Fußgängern auf unregulierten Schutzwegen, die mehrstreifige Fahrbahnen queren. Dementsprechend ist die Anordnung von unregulierten Schutzwegen ausgeschlossen, wenn „...Fußgänger mehr als einen Fahrstreifen pro Richtung überqueren müssen...“ (RVS 03.02.12 Pkt. 4.2.2.1). Einzig der zeitweise Blinkbetrieb von Verkehrslichtsignalanlagen, etwa im Rahmen der nächtlichen Abschaltung, ist unter bestimmten Voraussetzungen davon ausgenommen (vgl. RVS 03.02.12 Pkt. 4.2.2.1).

Die vorliegende Situation ist daher aus rechtlicher Sicht zulässig, steht jedoch nicht im Einklang mit den Planungsrichtlinien.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 12 StVO (Definition Schutzweg)
- § 9 Abs 2 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 16 Abs. 1 StVO (Überholverbote)
- § 17 StVO (Vorbeifahren)
- § 56 StVO (Schutzwegmarkierungen)
- RVS 03.02.12 Pkt. 4.2.2.1 (nicht signal geregelter Schutzweg)

Mangel C08: Unzulässige Kennzeichnung eines Mehrzweckstreifens



Abb. 34: Alserbachstraße 39, 1090 Wien (W) (aufgenommen am 20.06.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Der rechte Teil der Fahrbahn wurde mittels Warnlinien gemäß § 5 Abs. 2 BodenmarkierungsV abgegrenzt und mit einem Bodenmarkierungssymbol entsprechend dem Gebotszeichen „Radweg“ nach § 52 Z 16 StVO versehen. Es ist anzunehmen, dass die Behörde damit die Schaffung eines Mehrzweckstreifens im Sinne von § 2 Abs. 1 Z 7a StVO bezwecken will.

Problem

Die Anbringung einer Bodenmarkierung in Form des Gebotszeichens „Radweg“ auf einem Mehrzweckstreifen ist rechtswidrig. Durch die nicht-rechtskonforme Ausführung der Radfahranlage kann der Mehrzweckstreifen keine Rechtswirkung entfalten und das Befahren mit Kraftfahrzeugen nicht unterbunden werden.

Begründung

Radfahrstreifen sind besonders abgegrenzte Teile der Fahrbahn, die nur von Radfahrern befahren werden dürfen. In ihrem Verlauf werden sie durch wiederholte Anbringung des Fahrradsymbols entsprechend § 13 Abs. 3 iVm Anlage 3 BodenmarkierungsV gekennzeichnet. (vgl. § 2 Abs. 1 Z 7 StVO) Mehrzweckstreifen sind Radfahrstreifen, die unter bestimmten Voraussetzungen auch von anderen Fahrzeugen befahren werden dürfen, etwa wenn der übrige Teil der Fahrbahn nicht breit

genug ist (vgl. § 2 Abs. 1 Z 7a StVO). Da der Mehrzweckstreifen eine Sonderform des Radfahrstreifens ist, hat er in seiner Ausführung diesem zu entsprechen, wobei statt einer Sperrlinie eine Warnlinie zur Abgrenzung zu verwenden ist.

Die Verwendung des Gebotszeichens „Radweg“ ist demnach nicht geeignet, einen Radfahr- oder Mehrzweckstreifen anzuzeigen. Es ist zudem fraglich, ob die Darstellung eines Straßenverkehrszeichens mittels Bodenmarkierung ohne Aufstellung eines „metallinen“ Straßenverkehrszeichens mit gleicher Bedeutung überhaupt zulässig ist, da die Intention einer solchen Bodenmarkierung ursprünglich die zusätzliche Verdeutlichung etwa eines Gefahren- oder Vorschriftszeichens war (vgl. Erläut 97, 1997, S. 14). Laut Hoffer (vgl. 2018, o.S.) kann ein Straßenverkehrszeichen, das eine Verordnung zum Ausdruck bringt, jedenfalls nicht rechtskonform durch ein Bodenmarkierungssymbol ersetzt werden.

In Folge der falschen Kennzeichnung des Mehrzweckstreifens kann möglicherweise das Befahren mit anderen Fahrzeugen als mit Fahrrädern, selbst wenn der übrige Teil der Fahrbahn ausreichend breit ist, nicht mit rechtlichen Mitteln verhindert werden.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 7-7a StVO (Definitionen Radfahr- und Mehrzweckstreifen)
- § 52 Z 16 StVO (Gebotszeichen „Radweg“)
- § 13 Abs. 3 BodenmarkierungsV (Bodenmarkierungen auf Radfahrstreifen)

Mangel C09: Ungeeignete Anlage eines Mehrzweckstreifens



Abb. 35: Philippovichgasse 6-10, 1190 Wien (W) (aufgenommen am 24.08.2018)

Erläuterung

Beschreibung

In einer Einbahnstraße innerhalb einer Zone mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h befindet sich ein Mehrzweckstreifen im Sinne von § 2 Abs. 1 Z 7a StVO mit einer Breite von ca. 1,50 m. Die Radfahranlage ist nicht Teil einer Hauptradroute und somit dem untergeordneten Netz zuzuordnen (vgl. Stadt Wien, 2017, o.S.). Die Restfahrbahnbreite beträgt an der engsten Stelle knapp über 2,00 m. Beidseits der Fahrbahn sind Flächen für den ruhenden Verkehr markiert, die ein schräges Abstellen von Fahrzeugen zulassen.

Problem

Durch den schmalen Querschnitt des verbleibenden Fahrtstreifens in Verbindung mit schräg parkenden Fahrzeugen auf den angrenzenden Parkstreifen sind die Lenker mehrspuriger Fahrzeuge gezwungen, den Mehrzweckstreifen zu befahren. Radfahrer haben je nach Position der am rechten Parkstreifen abgestellten Fahrzeuge den Mehrzweckstreifen äußerst weit links zu befahren. Der Schutzeffekt des Mehrzweckstreifens ist dadurch nicht nur beeinträchtigt, es wird auch gleichzeitig neues Konfliktpotenzial geschaffen.

Begründung

Mehrzweckstreifen dürfen „...unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Fahrzeugen befahren werden [...], wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist oder wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt angeordnet ist.“ (§ 2 Abs. 1 Z 7a StVO) Die Lenker von Fahrzeugen haben beim Vorbeifahren einen Sicherheitsabstand zu Hindernissen oder anderen Verkehrsteilnehmern einzuhalten (vgl. § 17 Abs. 1 StVO). Dieser wird im Ortsgebiet je nach Fahrgeschwindigkeit zwischen 0,50 und 1,00 m zu betragen haben (vgl. OGH 1.7.1982, 8 Ob 20/82 ZVR 1983/20; vgl. OGH 16.9.1965, 2 Ob 255/65 ZVR 1966/101).

Um den erforderlichen Seitenabstand zu den abgestellten Fahrzeugen einhalten zu können, müssen mehrspurige Fahrzeuge im vorliegenden Fall angesichts der schmalen Restfahrbahnbreite den Mehrzweckstreifen befahren, was unter diesen Umständen zulässig sein dürfte. Je nach Fahrzeugbreite und Position der abgestellten Fahrzeuge werden daher beim Vorbeifahren etwa 2/3 der Fläche des Mehrzweckstreifens auf annähernd der gesamten Länge beansprucht. Ebenso haben auch Radfahrer einen Seitenabstand zu den am rechten Rand der Fahrbahn abgestellten Fahrzeugen einzuhalten. Aus diesem Grund wird in der Regel eher nur die linke Hälfte des Mehrzweckstreifens von Radfahrern befahren werden können.

Die BodenmarkierungsV schreibt vor, dass Fahrstreifen, die mittels Leitlinien begrenzt werden, ausreichend breit sein müssen, sodass ein regelmäßiges Überfahren der Leitlinien nicht zu erwarten ist. Demnach hat zumindest der rechte Fahrstreifen einer Fahrtrichtung eine Mindestbreite von 2,60 m aufzuweisen. Dieser Wert darf nur dann unterschritten werden, wenn es sowohl die Verkehrsverhältnisse, als auch die Verkehrssicherheit erlauben. (vgl. § 9 Abs. 1 BodenmarkierungsV) Da Mehrzweckstreifen mittels Warnlinien, die eine besondere Form von Leitlinien darstellen, abzugrenzen sind, wird diese Bestimmung auch im vorliegenden Fall anzuwenden sein (vgl. § 13 Abs. 2 BodenmarkierungsV).

In den Planungsrichtlinien ist festgelegt, auf welchen Straßen welche Art von Radverkehrsanlage zur Anwendung kommen soll. Demnach hat der „...Radverkehr im untergeordneten Netz [...] im Mischverkehr ohne eigene Radfahranlagen auf verkehrsberuhigten Straßen abzulaufen (z.B. 30 km/h-Zone).“ (RVS 03.02.13, Pkt. 8.2.4)

Im vorliegenden Fall wäre daher ein Mehrzweckstreifen gar nicht anzulegen, sofern nicht ein hohes Kraftfahrzeug-Aufkommen im betroffenen Straßenzug einen solchen erforderlich macht (vgl. RVS 03.02.13, Pkt. 6.1). Auf Grund der regelmäßigen und zulässigen Mitbenützung der Radfahranlage durch mehrspurige Fahrzeuge ist der Nutzen für Radfahrer äußerst begrenzt. Tatsächlich wird neues Konfliktpotenzial geschaffen und der Radfahrer eher dazu verleitet, trotz „Zumutbarkeit“ des weiter links Fahrens einen zu geringen Sicherheitsabstand zu den abgestellten Fahrzeugen einzuhalten. Da auf diese Weise zumindest mit einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu rechnen ist, dürfte eine Unterschreitung der in der BodenmarkierungsV angeführten Mindestbreiten unzulässig sein.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 7a StVO (Definition Mehrzweckstreifen)
- § 8 Abs. 4 StVO (Benützung von Radfahranlagen)
- § 17 Abs. 1 StVO (Vorbeifahren)
- § 9 BodenmarkierungsV (Anwendung von Sperr- und Leitlinien)
- § 13 BodenmarkierungsV (Bodenmarkierungen auf Radfahrstreifen)
- RVS 03.02.13 (Radverkehr)

Mangel C10: Unzulässiger Geh- und Radweg mit grüner Flächenmarkierung



Abb. 36: Burgring 7, 1010 Wien (W) (aufgenommen am 24.08.2018)

Erläuterung

Beschreibung

In der Nähe des Einganges zu einer U-Bahnstation befindet sich ein Geh- und Radweg, der mit Gebotszeichen gemäß § 52 Z 17a lit a StVO gekennzeichnet ist. Dieser ist mit grüner Farbe markiert und wird von Randlinien begrenzt.

Problem

Durch die Markierung des Geh- und Radweges entsteht der Eindruck, dass es sich ähnlich wie bei anderen Radfahranlagen um eine Fläche handelt, die ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten ist. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern sind dadurch zu erwarten.

Begründung

Geh- und Radwege dürfen von Radfahrern und Fußgängern gleichermaßen benützt werden, wobei Radfahrer Fußgänger nicht gefährden dürfen (vgl. § 68 Abs. 1 StVO). Da es vor allem in Bereichen mit hoher Fußgängerfrequenz immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern auf Radfahranlagen kommt, wurden von der Stadt Wien zahlreiche innerstädtische Radwege mit grüner Flächenmarkierung versehen (vgl. Stadt Wien, o.J., o.S.). Derartige Markierungen besitzen keine Rechtswirkung und finden in keinem Gesetz Erwähnung. Ihre Anbringung ist daher weder verboten, noch vorgeschrieben, solange mit keiner Beeinträchtigung der Leichtigkeit, Flüssigkeit und

Sicherheit des Verkehrs zu rechnen ist. Die Planungsrichtlinien empfehlen in Konfliktbereichen die Einfärbung von Radfahranlagen zur Verdeutlichung (vgl. RVS 03.02.13, Pkt. 11.1). Dies gilt allerdings vermutlich eher für Anlagen, die ausschließlich Radfahrern vorbehalten sind und von anderen Verkehrsteilnehmern lediglich gequert werden. Gleichzeitig sind Geh- und Radwege „...nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr zulässig, um gegenseitige Konflikte und Belästigungen zu vermeiden.“ (RVS 03.02.13, Pkt. 8.3.1) Ein Geh- und Radweg wäre an der angeführten Örtlichkeit angesichts des Einganges zur U-Bahnstation, bei der mit erhöhtem Fußgängeraufkommen zu rechnen ist, laut den Planungsrichtlinien gar nicht zulässig.

Gleichzeitig ist anzunehmen, dass Radfahrer vermuten, sich auf Grund der grünen Flächenmarkierung auf einem Radweg zu befinden, auf dem kein Fußgängerverkehr stattfindet. Tatsächlich dürfen Fußgänger die Verkehrsfläche nicht nur benützen, sondern werden durch die StVO auch explizit vor dem Radverkehr geschützt. An der angegebenen Örtlichkeit erscheinen daher Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sehr wahrscheinlich.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 11a StVO (Definition Geh- und Radweg)
- § 52 Z 17a lit a StVO (VZ „Geh- und Radweg“)
- § 68 StVO (Verhalten der Radfahrer)
- RVS 03.02.13 (Radverkehr)

Mangel C11: Unzulässige Kundmachung des Endes eines Geh- und Radweges



Abb. 37: Börnergasse # Weinberggasse, 1190 Wien (W) (aufgenommen am 29.08.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Am Ende eines Geh- und Radweges ist das Gebotszeichen „Geh- und Radweg“ gemäß § 52 Z 17a lit a StVO in Verbindung mit einer Zusatztafel mit dem Schriftzug „Ende“ angebracht.

Problem

Die Beendigung eines Geh- und Radweges hat mit dem entsprechenden Straßenverkehrszeichen zu erfolgen und nicht in Form einer Zusatztafel. Es liegt vermutlich ein Kundmachungsmangel vor.

Begründung

Erlässt die Behörde Verkehrsbeschränkungen oder -erleichterungen, so hat sie die dafür erforderliche Verordnung mit den dafür vorgesehenen Straßenverkehrszeichen kundzumachen (vgl. Pürstl, 2015, S. 604). Im Falle der Aufhebung eines Geh- und Radweges wäre das Gebotszeichen „Ende eines Gebotes“ in der entsprechenden Ausführung gemäß § 52 Z 22a StVO zu verwenden (siehe Abb. 38 auf Seite 85).



Abb. 38: VZ "Ende eines Gebotes" (§ 52 Z 22a StVO)

Darüber hinaus dürfen Zusatztafeln „...nicht verwendet werden, wenn ihre Bedeutung durch ein anderes Straßenverkehrszeichen (§§ 50, 52 und 53) zum Ausdruck gebracht werden kann.“ (§ 54 Abs. 4 StVO)

Eine Kundmachung wie im vorliegenden Fall ist daher nicht nur unzureichend, sondern auch klar rechtswidrig.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 44 StVO (Kundmachung von Verordnungen)
- § 52 Z 17a lit a StVO (VZ „Geh- und Radweg“)
- § 54 StVO (Zusatztafeln)

Mangel C12: Gefährliche Anlage einer unzureichend gekennzeichneten Radfahrerüberfahrt über einen selbstständigen Gleiskörper

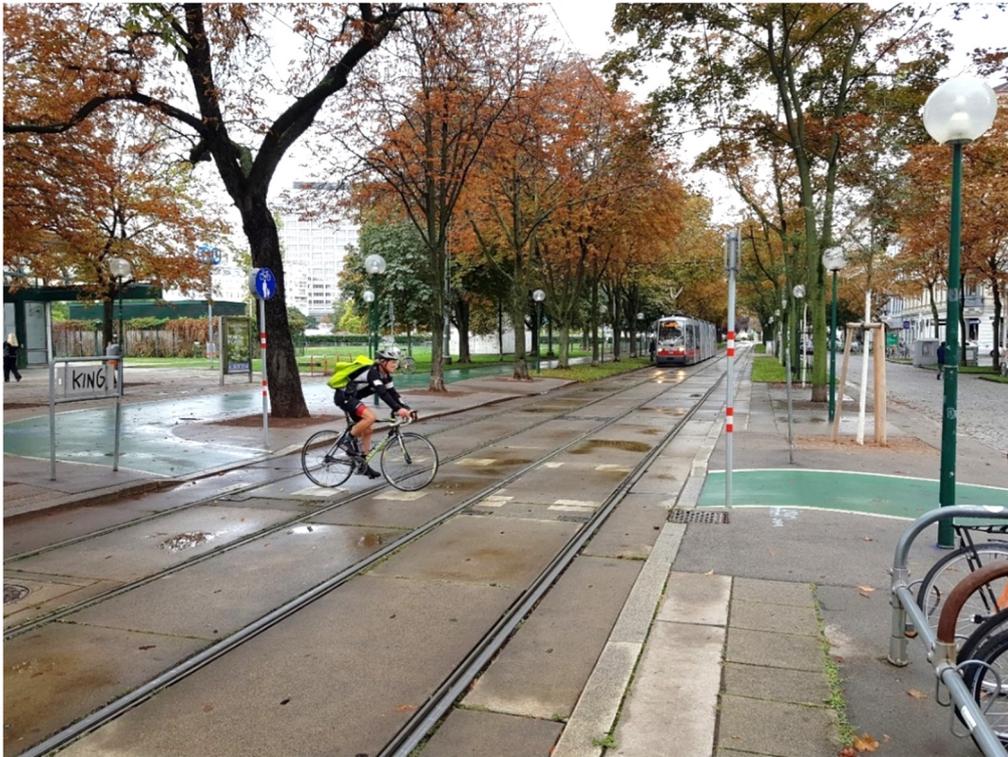


Abb. 39: Franz-Josefs-Kai 51, 1010 Wien (W) (aufgenommen am 03.09.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Im freien Streckenbereich eines selbstständigen Gleiskörpers, der von Linienomnibussen befahren werden darf, ist eine Radfahrerüberfahrt gemäß § 2 Abs. 1 Z 12a StVO markiert.

Problem

Die Anlage einer Radfahrerüberfahrt im freien Streckenbereich eines selbstständigen Gleiskörpers ist gefährlich, da es zu Missverständnissen hinsichtlich der Vorrangregelung zwischen Straßenbahnen und Radfahrern kommen könnte.

Begründung

Gemäß § 9 Abs. 2 StVO haben Lenker von Fahrzeugen vor Radfahrerüberfahrten anzuhalten, „um einem Radfahrer oder Rollschuhfahrer, der sich auf einer solchen Radfahrerüberfahrt befindet oder diese erkennbar benützen will, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.“ (§ 9 Abs. 2 StVO) Dies gilt jedoch nicht für die Lenker von Schienenfahrzeugen (vgl. § 9 Abs. 2 StVO).

Radfahrüberfahrten sind grundsätzlich mittels Lichtzeichenanlagen zu sichern. Wenn es die Verkehrsverhältnisse zulassen, ist jedoch auch eine Kennzeichnung mittels blinkendem gelben Licht oder einem Hinweiszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 2b StVO zulässig (siehe Abb. 40 auf Seite 87). (vgl. § 56a StVO)



Abb. 40: VZ "Radfahrerüberfahrt" (§ 53 Abs. 1 Z 2b StVO)

Eine derartige Absicherung, bzw. Kennzeichnung ist im vorliegenden Fall nicht vorhanden.

Angesichts der fehlenden Verpflichtung für die Lenker von Schienenfahrzeugen, Radfahrern auf Radfahrerüberfahrten das ungehinderte Queren ermöglichen zu müssen, stellt sich die Frage nach dem Sinn und Zweck einer derartigen Anlage auf einem selbstständigen Gleiskörper. Ein Vorteil ergibt sich für Radfahrer im konkreten Fall ausschließlich bei Annäherung eines Linienomnibusses, was jedoch vernachlässigbar erscheint. Vielmehr besteht die Gefahr, dass Radfahrer in Unkenntnis der tatsächlichen Rechtslage von einer Anhaltepflicht der Straßenbahn ausgehen und die Fahrbahn trotz Annäherung derselben queren.

Während die Planungsrichtlinien für den Fußgängerverkehr einen unregulierten Schutzweg im freien Streckenbereich von Schienenstraßen dezidiert ausschließen (vgl. RVS 03.02.12, Pkt. 4.2.2.1), so ist laut den Planungsrichtlinien für den Radverkehr von der Anlage einer Radfahrerüberfahrt abzusehen, wenn die Errichtung einer solchen aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist (vgl. RVS 03.02.13, Pkt. 9.2.1). Eindeutige Ausschlusskriterien werden jedoch nicht genannt. Angesichts des Konfliktpotenzials bei gleichzeitig geringem Nutzen dürfte im vorliegenden Fall die unregelte Radfahrerüberfahrt eher unzulässig sein.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 12a StVO (Definition Radfahrerüberfahrt)
- § 9 Abs. 2 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 53 Abs. 1 Z 2b StVO (VZ „Radfahrerüberfahrt“)
- § 56a StVO (Markierung von Radfahrerüberfahrten)
- § 68 Abs. 3a StVO (Verhalten der Radfahrer auf Radfahrerüberfahrten)
- RVS 03.02.13 Pkt. 9 (Knotenpunkte von Radverkehrsanlagen)

Mangel C13: Unzureichende Kennzeichnung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung eines Einrichtungsradweges



Abb. 41: Schulgasse 2, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 03.09.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Zwischen Gehsteig und Fahrbahn einer Einbahnstraße wurde ein benutzungspflichtiger Radweg errichtet, der mit einem Gebotszeichen „Radweg“ gemäß § 52 Z 16 StVO und gleich aussehenden Bodenmarkierungssymbolen in Blickrichtung gegen die Einbahnführung gekennzeichnet ist.

Problem

Die Ausrichtung des Straßenverkehrszeichens „Radweg“ in Form von Bodenmarkierungssymbolen alleine bewirkt nicht die Vorschrift einer bestimmten Fahrtrichtung auf einem Radweg. Mangels Pfeilmarkierungen dürfen Radfahrer die Radfahranlage in beide Richtungen befahren.

Begründung

Weder die Ausrichtung von Straßenverkehrszeichen, noch eine bestimmte Anbringung von Fahrrad- oder Radwegsymbolen als Bodenmarkierungen sind geeignet, um die zulässige Fahrtrichtung auf einer Radfahranlage vorzuschreiben. Die Fahrordnung auf Radfahranlagen ergibt sich aus § 8a StVO. Demnach dürfen „...Radfahranlagen [...] in beiden Fahrtrichtungen befahren werden, sofern sich aus Bodenmarkierungen (Richtungspfeilen) nichts anderes ergibt.“ (§ 8a Abs. 1 StVO) Demgegenüber „...darf jedoch ein Radfahrstreifen, ausgenommen in Einbahnstraßen, nur in der dem angrenzenden Fahrstreifen entsprechenden Fahrtrichtung befahren werden; diese Fahrtrichtung ist auch auf einer

Radfahrerüberfahrt einzuhalten, die an den Radfahrstreifen anschließt.“ (§ 8a Abs. 2 StVO) Die Ausführung dieser Richtungspfeile hat § 19 BodenmarkierungsV zu entsprechen und ist ident mit jenen für den allgemeinen Fahrzeugverkehr. Allerdings dürfen Richtungspfeile auf Radfahranlagen auch in einer Länge von nur 1,00 m im entsprechenden Verhältnis ausgeführt sein.

Eine Kennzeichnung wie im vorliegenden Fall ist jedoch nicht ausreichend, um eine Fahrtrichtung auf dem Radweg vorzuschreiben.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 Z 8 und 11b StVO (Definition Radweg, bzw. Radfahranlage)
- § 8a StVO (Fahrordnung auf Radfahranlagen)
- § 52 Z 16 StVO (VZ „Radweg“)
- § 19 BodenmarkierungsV (Ausführung von Richtungspfeilen)

3.4 Ruhender Verkehr

Mangel D01: Bodenmarkierungen in Kreuzform und weißer Farbe ohne Rechtswirkung



Abb. 42: Thurnhofgasse 10, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 29.12.2017)

Erläuterung

Beschreibung

Auf der Fahrbahn sind weiße Bodenmarkierungen in Form von Kreuzen angebracht. Da sich an der betreffenden Stelle eine Hauseinfahrt mit abgeschrägter Gehsteigkante befindet, liegt die Vermutung nahe, dass damit das Abstellen von Fahrzeugen in diesem Bereich verboten, oder zumindest eingeschränkt werden soll. Im Verlauf der angeführten Straße sind weitere derartige Bodenmarkierungen im Bereich von Hauseinfahrten angebracht, was diese Annahme bestärkt.

Problem

Die angebrachten Bodenmarkierungen in Kreuzform und weißer Farbe sind nicht geeignet um Einschränkungen des ruhenden Verkehrs zum Ausdruck zu bringen. Fahrzeuglenker haben keine verwaltungsstrafrechtlichen Folgen zu befürchten.

Begründung

Aus § 23 Abs. 3 und § 24 Abs. 3 lit b StVO dürfen Fahrzeuglenker vor Hauseinfahrten halten, wenn sie dabei im Fahrzeug verbleiben, müssen jedoch die Einfahrt freimachen, wenn sich ein Fahrzeug nähert, dessen Lenker die Einfahrt benützen will. Voraussetzung dafür ist eine baulich mögliche

Einfahrt und eine abgeschrägte Gehsteigkante (vgl. Pürstl, 2015, S. 437). Fahrzeuglenker, die die alleinige Verfügungsberechtigung über die Einfahrt haben, sind an diese Vorschriften nicht gebunden (vgl. VwGH 12.5.1964, 2261/63 ZVR 1965/31)

Grundsätzlich ist denkbar und möglich, dass die Behörde das Halten und Parken vor Haus- und Grundstücksausfahrten zusätzlich zu den bestehenden Bestimmungen aus unterschiedlichen Motiven weiter einschränkt. Abseits der Kundmachung eines Halte- oder Parkverbots mittels Verkehrszeichen, können auch bestimmte Bodenmarkierungen alleine angebracht werden, um entsprechende Rechtsfolgen zu erzielen. Gemäß § 24 ist das Halten und Parken entlang von ununterbrochenen gelben Längslinien verboten, während lediglich das Parken entlang von unterbrochenen gelben Längslinien, oder auf sogenannten „Zickzacklinien“ untersagt ist. Beide Längsmarkierungen sind in § 55 StVO näher beschrieben und demnach am Fahrbahnrand oder innerhalb von 30cm von der Gehsteigkante entfernt in gelber Farbe anzubringen. Die „Zickzacklinien“ sind in § 26 BodenmarkierungsV, sowie in der RVS 05.03.11 näher beschrieben und sind demnach in gelber Farbe entsprechend der in beiden Dokumenten befindlichen Darstellung auszuführen.

In keiner der relevanten Rechts- und Planungsgrundlagen finden sich jedoch Bodenmarkierungen in Form von weißen Kreuzen wieder. Zwar könnten gemäß § 55 StVO Straßenverkehrszeichen, wie z.B. „Halten und Parken verboten“, theoretisch auch mittels Bodenmarkierungen dargestellt werden, jedoch fordert die RVS 05.03.11 eine Darstellung, die den tatsächlichen Verkehrszeichenabbildungen der StVO entspricht. Ebenso sind derartige Symboldarstellungen eher zum Zwecke der Verdeutlichung (und nicht als Ersatz) bestehender Verkehrsleiteinrichtungen zu markieren (vgl. RVS 05.03.11 Pkt. 4.2.2.3).

Die fehlende Nennung der gegenständlichen weißen Kreuzmarkierungen und nicht vorhandene Ähnlichkeit mit Straßenverkehrszeichen in der StVO und BodenmarkierungsV lassen daher den Schluss zu, dass diese weder dazu geeignet, noch vorgesehen sind, um Rechtsfolgen herbeizuführen.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 9 Abs. 7 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen für das Aufstellen von haltenden oder parkenden Fahrzeugen)
- § 23 Abs. 3 StVO (Halten und Parken vor Hauseinfahrten)
- § 24 StVO (Halte- und Parkverbote)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)
- § 23 BodenmarkierungsV (Bodenmarkierungen für Parkflächen)
- § 26 BodenmarkierungsV (Bodenmarkierungen für das Verbot des Aufstellens von Fahrzeugen)
- RVS 05.03.11 Pkt. 4.4 (Markierungen für den ruhenden Verkehr)

Mangel D02: Unbenutzbarkeit von markierten Parkflächen auf Grund eines Halte- und Parkverbotes



Abb. 43: Billrothstraße 64-76 (01), 1190 Wien (W) (aufgenommen am 03.01.2018)



Abb. 44: Billrothstraße 64-76 (02), 1190 Wien (W) (aufgenommen am 03.01.2018)



Abb. 45: Billrothstraße 64-76 (03), 1190 Wien (W) (aufgenommen am 03.01.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der gegebenen Örtlichkeit ist auf einer Streckenlänge von ca. 160m ein Halte- und Parkverbot kundgemacht, welches im letzten Drittel mittels Zusatztafel wiederholt wird. Gleichzeitig sind abschnittsweise Bodenmarkierungen angebracht, die das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Gehsteig erlauben.

Problem

Die Art der Kundmachung des Halte- und Parkverbotes führt zur Unbenutzbarkeit von markierten Parkflächen. Fahrzeuglenker begehen eine Verwaltungsübertretung, wenn sie ihr Fahrzeug auf den markierten Stellplätzen abstellen.

Begründung

Die Benützung von Gehsteigen ist gemäß § 8 Abs. 4 StVO grundsätzlich mit Fahrzeugen aller Art verboten. Gleichzeitig können jedoch Bodenmarkierungen angebracht werden, die das Abstellen von Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg auf Gehsteigen, oder Teilen von Gehsteigen zulassen (vgl. § 23 Abs. 2 StVO, vgl. § 25 BodenmarkierungsV). Unklar ist, ob dieser Teil des Gehsteiges dadurch zur Fahrbahn wird, da der markierte Bereich an und für sich einen für

den Fahrzeugverkehr bestimmten Teil der Straße darstellt (vgl. § 2 Abs. 1 Z. 2 StVO). Auch nach Pürstl (vgl. 2015, S. 226 u. S. 806) lässt sich auf Grund von widersprüchlichen Aussagen in diesem Zusammenhang keine Beurteilung ableiten.

Gemäß § 24 Abs. 1 lit a StVO ist das Halten und Parken „...im Bereich des Vorschriftszeichens ‚Halten und Parken verboten‘ [...]“, untersagt. Es ist zu vermuten, dass die Behörde im gegenständlichen Beispiel das Halten und Parken lediglich auf dem ersten Fahrstreifen untersagen wollte, was aus der Kundmachung jedoch nicht hervorgeht.

Die Behörde hat prinzipiell die Möglichkeit, das Abstellen von Fahrzeugen mittels Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen in Bereichen, in denen ein gesetzliches Halte- und Parkverbot besteht, zu erlauben. Jedoch umfasst die taxativ gehaltene Aufzählung in § 24 Abs. 2 StVO nicht den Bereich des Vorschriftszeichens „Halten und Parken verboten“.

Selbst unter der Annahme, dass die markierte Parkfläche auf dem Gehsteig gar nicht Teil der Fahrbahn ist, lässt sich in der StVO nirgends ableiten, dass sich Straßenverkehrszeichen ausschließlich auf die Fahrbahn beziehen. In § 51 Abs. 1 ist in Zusammenhang mit Vorschriftszeichen stets von einer „Straßenstrecke“ die Rede, was die Fahrbahn zwar miteinbezieht, jedoch andere Teile der Straße nicht ausschließt. Bestärkt wird diese Auffassung durch den VwGH, der klarstellt, dass ein Halteverbot entlang des Straßenrandes und unabhängig von Krümmung oder Bauflucht verläuft (vgl. VwGH 28.11.1975, 1861/74). Demzufolge ist davon auszugehen, dass das Halte- und Parkverbot auch auf der markierten Parkfläche wirksam ist.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 23 StVO (Halten und Parken)
- § 24 StVO (Halte- und Parkverbote)
- § 8 Abs. 4 StVO (Benützung von Gehsteigen)
- § 51 StVO (Allgemeine Bestimmungen zu Vorschriftszeichen)
- § 52 Z. 13a StVO (VZ „Halten und Parken verboten“)
- § 25 BodenmarkierungsV (Flächen für den ruhenden Verkehr auf Gehsteigen)

Mangel D03: Falsche Kundmachung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone und einer Halte- und Parkverbotszone



Abb. 46: Herrengasse 2-4, 1010 Wien (W) (aufgenommen am 06.02.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Die angegebene Örtlichkeit befindet sich inmitten einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone. Unmittelbar nach der Einfahrt in die Herrengasse sind das Straßenverkehrszeichen „Begegnungszone“ gemäß § 53 Abs. 1 Z 9e StVO, sowie das Beschränkungszeichen „Ende der Kurzparkzone“ gemäß § 52 Z 13e StVO angebracht.

Am angrenzenden Michaelerplatz besteht zudem eine Zonenbeschränkung „Halten und Parken verboten“, deren Beginn mit einem Vorschriftszeichen gemäß § 52 Z 11a StVO in Verbindung mit § 52 Z 13b StVO auf einer Standsäule auf der gegenüberliegenden Straßenseite für den Gegenverkehr angezeigt wird (nicht im Bild).

Problem

Mit dem Straßenverkehrszeichen „Ende der Kurzparkzone“ wird das Ende der gebührenpflichtigen Kurzparkzone kundgemacht. Da die Kundmachung vermutlich nicht der Verordnung entspricht, ist die gesamte Kurzparkzone rechtswidrig. Auch die Zonenbeschränkung „Halten und Parken verboten“ am angrenzenden Platz ist mangels entsprechender Aufhebung nicht ausreichend kundgemacht.

Begründung

Auf Grund der Anordnung der verschiedenen Straßenverkehrszeichen ist anzunehmen, dass am Beginn der Herrengasse die Zonenbeschränkung „Halten und Parken verboten“ aufgehoben werden soll. Das Ende einer derartigen Zonenbeschränkung ist mit einem Vorschriftszeichen „Ende einer Zonenbeschränkung“ nach § 52 Z 11b StVO anzuzeigen, wobei darin das zum Ausdruck gebrachte Straßenverkehrszeichen (in diesem Fall „Halten und Parken verboten“) entsprechend einzufügen ist. Das Zeichen „Ende einer Zonenbeschränkung“ ähnelt in seiner Optik dem Beschränkungszeichen „Ende der Kurzparkzone“, lässt sich jedoch bei genauerer Betrachtung zumindest dadurch unterscheiden, dass der Schriftzug „Zone“ enthalten ist (siehe Abb. 47).



Abb. 47: VZ "Ende einer Zonenbeschränkung" (§ 52 Z 11b StVO) – Beispiel für „Halten und Parken verboten“

Zwar kommt es bei der Darstellung von Straßenverkehrszeichen nicht auf die genaue Übereinstimmung mit den Darstellungen in der StVO an, jedoch muss eine leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit gewährleistet sein (vgl. VwGH 20.11.2015, Ro 2015/02/0022). Diese Erkennbarkeit kann wohl dann nicht mehr gegeben sein, wenn das angebrachte Straßenverkehrszeichen in seiner Darstellung einem komplett anderen Zeichen entspricht.

Die Vermutung liegt nahe, dass die mit der Anbringung betraute Dienststelle die Zeichen selbst verwechselt hat.

Eine Zonenbeschränkung ist dann ordnungsgemäß kundgemacht, wenn sowohl ihr Anfang, als auch ihr Ende an sämtlichen rechtlich möglichen Zu- und Abfahrten korrekt beschildert ist (vgl. VwGH 30.6.2006, 2006/17/0022). Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass sowohl die Zone „Halten und Parken verboten“, als auch die flächendeckende Kurzparkzone im 1. Wiener Gemeindebezirk nicht ausreichend kundgemacht sind, da einerseits die Aufhebung der Halte- und Parkverbotszone fehlt, andererseits ein Ende der Kurzparkzone kundgemacht wird, obwohl die Zone höchstwahrscheinlich bis an die Bezirksgrenze verordnet wurde.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 44 StVO (Kundmachung von Verordnungen)
- § 52 StVO (Vorschriftszeichen)

Mangel D04: Verschwendung von potenziellem Parkraum durch unterbleibende Ausnützung straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen



Abb. 48: Hockegasse 30, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 04.05.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Die Hockegasse weist im angegebenen Bereich eine Fahrbahnbreite von etwa 7,00 m auf. Abgesehen von einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Form einer Zonenbeschränkung sind im betroffenen Straßenzug keine weiteren Verkehrsbeschränkungen oder -verbote kundgemacht.

Die Straße befindet sich in einem Wohngebiet und kann gemäß RVS 03.04.12 als Anliegerstraße mit Erschließungsfunktion klassifiziert werden. Die Verkehrsstärke beträgt geschätzt weniger als 100 PKW-E/h in beide Fahrtrichtungen.

Problem

Auf Grund straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen ist das Parken von mehrspurigen Fahrzeugen an der Örtlichkeit nicht gestattet. Die Behörde unterlässt es, durch Ausnützung der Möglichkeiten der StVO Parkraum zu schaffen, obwohl die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dadurch kaum beeinträchtigt wäre.

Begründung

Gemäß § 24 Abs. 3 lit d StVO ist das Parken auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr nur dann zulässig, wenn mindestens zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr frei bleiben. Lediglich in Einbahnstraßen ist das Parken auch dann erlaubt, wenn wenigstens ein Fahrstreifen für den fließenden

Verkehr frei bleibt, ebenso das Halten auf allen Fahrbahnen. Schwierig ist dabei die Einschätzung, wie breit ein Fahrstreifen sein muss. In den Begriffsbestimmungen der StVO ist ein Fahrstreifen definiert, als „...ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe mehrspuriger Fahrzeuge ausreicht...“ (§ 2 Abs. 1 Z 5 StVO). Pürstl (vgl. 2015, S. 19) argumentiert hier mit § 9 Abs. 1 BodenmarkierungsV, wonach ein mit Leit- oder Sperrlinien markierter Fahrstreifen eine Mindestbreite von 2,60 m aufweisen muss, wobei dieses Maß auch unterschritten werden kann. Daraus lässt sich schließen, dass unter Umständen auch eine geringere Breite für mehrere mehrspurige Fahrzeugreihen ausreichend sein kann, um beispielsweise nebeneinander zu fahren. Beim Parken auf Straßen mit Gegenverkehr muss jedoch eine Mindestbreite von 5,20 m frei bleiben (vgl. Pürstl, 2015, S. 437f.).

Da im vorliegenden Fall die Fahrbahnbreite insgesamt ca. 7,00 m beträgt, würden nach Abzug der Mindestbreite zweier Fahrstreifen lediglich 1,80 m für parkende Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Für ein modernes mehrspuriges Fahrzeug mit etwa 2,00 m Breite reicht dieser Platz nicht aus. An der angegebenen Örtlichkeit ist daher unter den vorzufindenden Umständen das Parken für die meisten Fahrzeuge auf beiden Straßenseiten verboten.

Gerade in einem Wohngebiet im städtischen Umfeld mit naturgemäß erhöhtem Stellplatzdruck wird dadurch eine zusätzliche Verschärfung der Parkraumsituation geschaffen. Dies erscheint umso unverständlicher, wenn man bedenkt, dass in der StVO Möglichkeiten geschaffen wurden, um auch bei schmalen Querschnitten Parkraum schaffen zu können.

Zunächst wäre die Einrichtung einer Einbahnführung denkbar, weil dabei beim Parken nur ein Fahrstreifen für den fließenden Verkehr frei bleiben müsste. Eine derartige Lösung würde jedoch eine starke Veränderung in der Verkehrsorganisation im Gebiet mit sich ziehen und wäre unter Umständen mit negativen Auswirkungen verbunden (vgl. Gayah, 2012, S.12; vgl. Walker et al., 2000, S.5).

Eine andere Möglichkeit lässt sich aus § 24 Abs. 2 StVO ableiten, wonach bestimmte Einschränkungen des ruhenden Verkehrs nicht gelten, „...wenn sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen etwas anderes ergibt.“ (§ 24 Abs. 2 StVO)

Darunter fällt auch die Beschränkung des Parkens auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr. Durch Markierung von Flächen für den ruhenden Verkehr in der betroffenen Straße könnte daher Parkraum geschaffen werden. Eine derartige Ordnung würde in einer Anliegerstraße in einem Wohngebiet mit geringem Verkehrsaufkommen und einer flächendeckenden Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wohl mit den Anforderungen der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs nach § 43 StVO in Einklang stehen und wäre daher vertretbar.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 5 StVO (Definition Fahrstreifen)
- § 24 StVO (Halte- und Parkverbote)

Mangel D05: Verwendung von gelben Bodenmarkierungen als Randlinie eines Radweges



Abb. 49: Lidlgasse # Gersthofener Straße, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 24.04.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Auf dem Radweg befindet sich angrenzend an den Fahrbahnrand eine gelbe, ununterbrochene Linie gemäß § 55 Abs. 8 StVO. Im Kreuzungsbereich kommt dieser auch eine Leitfunktion zu, um Radfahrern eine Querungsstelle, bzw. den offenbaren Rand der Radfahranlage anzuzeigen.

Problem

Die Rechtsfolge einer Zweckentfremdung von gelben, ununterbrochenen Linien ist nicht klar beurteilbar, ebenso wenig die Zulässigkeit der Anbringung auf einem Radweg. Im Bereich der eindeutig falschen Ausführung ergibt sich das Verbot des Haltens und Parkens ohnehin aus anderen Vorschriften. Umgekehrt kommt einer Randlinie keine bedeutende Rechtswirkung zu, sodass die falsche Ausführung einer solchen wohl ebenso keine unerwünschten Folgen erzeugt. Sollte es zu einem gerichtlichen Verfahren in Zusammenhang mit der Bodenmarkierung kommen, wird vermutlich die tatsächliche Intention der Behörde zu klären sein, um eine Beurteilung durchführen zu können.

Begründung

Gelbe, ununterbrochene Linien zeigen Straßenabschnitte an, an denen nicht gehalten oder geparkt werden darf (vgl. § 24 Abs. 1 Z 3 lit a StVO). Gemäß § 55 Abs. 8 StVO sind diese Linien „...außerhalb

einer allenfalls vorhandenen Randlinie anzubringen und können bei Vorhandensein eines Gehsteigs auch auf diesem in einer Entfernung von nicht mehr als 0,30 m zum Fahrbahnrand angebracht werden.“

Daraus kann nicht abgeleitet werden, dass die Linie parallel zum Fahrbahnrand angebracht sein muss, weswegen eine Verschwenkung nichts an ihrer Rechtswirkung ändert.

Jedoch wird zu beurteilen sein, ob die Anbringung auf einer angrenzenden Radfahranlage überhaupt zulässig ist, da eine solche keinen Gehsteig darstellt (vgl. § 2 Abs. 1 Z 10 StVO), gleichwohl aber der Zweck der Bestimmung, nämlich die Erkennbarkeit der Markierung, erfüllt wird. In der BodenmarkierungsV ist lediglich die Variante als Zick-Zack-Markierung enthalten, die das Parken auf derart gekennzeichneten Flächen verbietet (vgl. § 26 BodenmarkierungsV), es können also auch daraus keine konkreten Anbringungsbestimmungen abgeleitet werden.

Eindeutiger ist hingegen der rechtswidrige Abstand von mehr als 0,30 m zum Fahrbahnrand im Bereich der Querungsstelle. An der konkreten Stelle ergibt sich allerdings das Verbot des Abstellens eines Fahrzeuges ohnehin schon alleine auf Grund § 24 Abs. 1 lit a StVO, wonach das Halten und Parken an engen Stellen der Fahrbahn verboten ist. Ob sich der zu große Abstand in einem kleinen Bereich auf die Richtigkeit der Kundmachung auf ganzer Länge auswirkt, konnte im Rahmen dieser Arbeit nicht beurteilt werden.

Die Verwendung der gelben, ununterbrochenen Linie als Randlinie ist unzulässig, da eine solche in weißer Farbe auszuführen wäre (vgl. § 8 Abs. 1 BodenmarkierungsV). Die Neuankündigung von gelben Randlinien war bis zur 19. StVO-Novelle erlaubt, wobei bestehende Bodenmarkierungen innerhalb einer Übergangsfrist bis 31. Dezember 2003 entfernt werden mussten (vgl. 19. StVO-Novelle). Da eine Randlinie mit keiner unmittelbaren Verhaltensvorschrift verbunden ist, werden sich in der Praxis wohl keine Auswirkungen dadurch ergeben.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 2 Abs. 1 StVO (Begriffsbestimmungen)
- § 9 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 24 StVO (Halte- und Parkverbote)
- § 55 (Bodenmarkierungen auf der Straße)
- § 8 Abs. 1 BodenmarkierungsV (Randlinien)
- § 26 BodenmarkierungsV (Bodenmarkierungen für das Verbot des Aufstellens von Fahrzeugen)

Mangel D06: Suggestieren von Senkrechtparkplätzen ohne rechtliche Grundlage



Abb. 50: Rosenberg 30, 3573 Rosenberg am Kamp (NÖ) (aufgenommen am 26.05.2018)

Erläuterung

Problem

Die Anlageform der Parkfläche suggeriert Fahrzeuglenkern eine Senkrechtaufstellung, obwohl aus rechtlicher Sicht keine von den allgemeinen Bestimmungen abweichende Parkordnung angeordnet wurde und somit mehrspurige Fahrzeuge parallel zum Fahrbahnrand abzustellen wären.

Beschreibung

Die Fläche zwischen Hauptfahrbahn und Fahrbahnrand ist optisch vom fließenden Verkehr abgetrennt und vermutlich für das Abstellen von Fahrzeugen vorgesehen. Es sind keine Bodenmarkierungen oder Straßenverkehrszeichen vorhanden, die eine Parkordnung vorschreiben.

Begründung

Grundsätzlich sind mehrspurige Fahrzeuge gemäß § 23 Abs. 2 StVO außerhalb von Parkplätzen „...sofern sich aus Bodenmarkierungen oder Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt, zum Halten oder Parken am Rand der Fahrbahn und parallel zum Fahrbahnrand aufzustellen.“ Ein Parkplatz besteht ausschließlich dann, wenn einerseits das Hinweiszeichen „Parken“ gemäß § 53 Abs. 1 Z 1 StVO angebracht ist und es sich um Flächen handelt, „...die von den Fahrbahnen der benachbarten Straßen getrennt sind, der Aufstellung mehrerer Fahrzeuge dienen und von der benachbarten Straße unmittelbar oder durch eigene Zu- und Abfahrtswege erreichbar sind...“ (§ 22 Z 1 BodenmarkierungsV).

Im vorliegenden Fall würde daher das Hinweiszeichen „Parken“ lediglich einen Parkstreifen kennzeichnen (vgl. Pürstl, 2015, S. 781). In Kombination mit einer entsprechenden Zusatztafel oder mit Bodenmarkierungen könnte eine Parkordnung, etwa das Abstellen von Fahrzeugen im rechten Winkel zum Fahrbahnrand, vorgeschrieben werden.

Durch die baulichen Gegebenheiten und die Optik der Fläche entsteht für Fahrzeuglenker offenbar der Eindruck, dass ein Abstellen von Fahrzeugen senkrecht zum Fahrbahnrand vorgesehen ist, obwohl rechtliche Bestimmungen dem entgegenstehen.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 23 Abs. 2 StVO (Halten und Parken)
- § 53 Abs. 1 Z 1 StVO (Hinweiszeichen „Parken“)
- § 22 Z 1 BodenmarkierungsV (Parkflächen)

Mangel D07: Falsche Bodenmarkierungen zur Abgrenzung von Parkflächen innerhalb einer Kurzparkzone



Abb. 51: Wiedner Hauptstraße 7, 1040 Wien (W) (aufgenommen am 20.06.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Am Rand der Fahrbahn wurden mittels Begrenzungslinien Parkflächen gemäß § 23 Abs. 3 BodenmarkierungsV vom fließenden Verkehr abgegrenzt. Diese Begrenzungslinien sind in weißer Farbe ausgeführt und entsprechen in ihrer Ausführung § 8 Abs. 3 BodenmarkierungsV. Die Parkflächen befinden sich in einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone, die jedoch nur werktags in einem eingeschränkten Zeitraum aufrecht ist.

Problem

Die Bodenmarkierung zur Abgrenzung der Parkflächen innerhalb einer Kurzparkzone ist entgegen der Bestimmungen in weißer statt blauer Farbe ausgeführt. Die Bodenmarkierung kann dadurch vermutlich keine Rechtswirkung entfalten. Inwiefern die Gültigkeit der Kurzparkzone beeinträchtigt wird, kann gegenwärtig nicht beurteilt werden.

Begründung

Kurzparkzonen können neben der verpflichtenden Kundmachung mittels den Vorschriftszeichen „Kurzparkzone“ und „Ende der Kurzparkzone“ zusätzlich mit Bodenmarkierungen in blauer Farbe auf der Fahrbahn, auf dem Randstein oder an Anbringungsrichtungen für Verkehrsleiteneinrichtungen gekennzeichnet werden (vgl. § 25 Abs. 2 StVO). Entgegen der weitläufig

verbreiteten Annahme ist eine derartige Kennzeichnung jedoch nicht verpflichtend, sondern zunächst lediglich optional (vgl. VwGH 25.11.2003, 2003/17/0222).

Gemäß § 23 Abs. 5 BodenmarkierungsV sind „...die Abgrenzungen von Parkflächen zu Fahrbahnteilen, die nur für den Fließverkehr bestimmt sind, oder, wenn solche nicht gekennzeichnet werden, die Abgrenzungen von Abstellflächen innerhalb von Parkflächen und deren Unterteilungen durch entsprechende Linien in blauer Farbe zu kennzeichnen. Im Fall einer zeitlich befristeten Kurzparkzone kann eine blaue Markierung auch an der Außenseite einer weißen Markierung angebracht werden.“ (§ 23 Abs. 5 BodenmarkierungsV) Da im vorliegenden Fall Begrenzungslinien die Parkfläche vom fließenden Verkehr innerhalb einer zeitlich begrenzten Kurzparkzone abgrenzen, wäre eine blaue Markierung zumindest an der Außenseite der weißen Markierung erforderlich.

Es ist anzunehmen, dass durch eine falsche Ausführung von Bodenmarkierungen ein Zuwiderhandeln gegen eine durch ihre Anbringung geschaffene Ordnung nicht strafbar ist. Die derzeitige Judikatur lässt jedoch keine Rückschlüsse zu, ob die Rechtswirkung der Kurzparkzone auf irgendeine Weise dadurch beeinträchtigt ist.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 25 Abs. 2 StVO (Kennzeichnung von Kurzparkzonen)
- § 52 Z 13d – 13e StVO (VZ „Kurzparkzone“ und „Ende der Kurzparkzone“)
- § 8 Abs. 3 BodenmarkierungsV (Begrenzungslinie)
- § 23 BodenmarkierungsV (Bodenmarkierungen für Parkflächen)

Mangel D08: Unzureichende Kundmachung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone



Abb. 52: Nußdorfer Straße 79, 1090 Wien (W) (aufgenommen am 02.08.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der Einfahrt in eine gebührenpflichtige Kurzparkzone ist am rechten Fahrbahnrand das Vorschriftszeichen „Kurzparkzone“ gemäß § 52 Z 13d StVO angebracht. Das Straßenverkehrszeichen ist um knapp 180 Grad gedreht, sodass seine Vorderseite praktisch zur Hausecke zeigt. Auf der Haltestelleninsel unweit der Fahrbahnmittle ist ein weiteres, gleichlautendes Vorschriftszeichen angebracht. Auf der Fahrbahn selbst befindet sich eine blaue Quermarkierung in Kombination mit dem Schriftzug „ZONE“ in blauer Farbe.

Problem

Das Straßenverkehrszeichen „Kurzparkzone“ ist derart gedreht, dass es aus Sicht des ankommenden Verkehrs nicht erkannt werden kann. Die Zonenbeschränkung ist daher nicht ausreichend kundgemacht.

Begründung

Eine Verkehrsbeschränkung, die sich über ein bestimmtes Gebiet erstreckt, ist an allen rechtlich möglichen Zufahrten mittels korrekter Beschilderung kundzumachen (vgl. VwGH 30.6.2006, 2006/17/0022). Gemäß § 48 Abs. 2 StVO sind die „...Straßenverkehrszeichen [...] auf der rechten

Straßenseite oder oberhalb der Fahrbahn anzubringen, sofern sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt. Die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen ist zulässig.“ Im Falle des Vorschriftszeichens „Kurzparkzone“ wäre gemäß § 52 Z 13d StVO eine Anbringung ausschließlich auf der linken Straßenseite auch, bzw. nur dann zulässig, wenn sich die Kurzparkzone lediglich über die linke Straßenseite erstreckt.

Gleichzeitig verlangt der Gesetzgeber, dass Straßenverkehrszeichen derart angebracht werden, „...daß [sic!] sie von den Lenkern herannahender Fahrzeuge leicht und rechtzeitig erkannt werden können.“ (§ 48 Abs. 1 StVO) Ein Straßenverkehrszeichen, das aus Sicht des ankommenden Verkehrs um etwa 180 Grad gedreht wurde, kann diesen Anforderungen wohl nicht entsprechen, da der Lenker sein Fahrzeug verlassen müsste, um den Inhalt des Zeichens zu erfassen (vgl. VwGH 13.3.1967, 706/66 KJ 1967, 73).

Auch die blaue Quermarkierung mit dem Schriftzug „ZONE“ ohne korrekt angebrachtes Vorschriftszeichen kann keine ordnungsgemäße Kundmachung bewirken (vgl. VwGH 3.9.2003, 2001/03/0388).

Liegt ein Kundmachungsmangel vor, kann die zu Grunde liegende Verordnung keine Rechtswirkung entfalten. Auch eine darüber hinaus bestehende Gebührenverordnung ist in einem solchen Fall unwirksam, da diese vom Vorhandensein einer (rechtmäßig kundgemachten) Kurzparkzone abhängig ist (vgl. VwGH 18.5.2004, 2002/17/0271).

Fahrzeuglenker, die an der angegebenen Örtlichkeit in die Kurzparkzone einfahren, werden sich subsidiär auf die Unkenntnis der zugrundeliegenden Verordnung berufen können.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 25 StVO (Kurzparkzonen)
- § 44 StVO (Kundmachung von Verordnungen)
- § 48 StVO (Anbringung der Straßenverkehrszeichen)
- § 52 Z 13d StVO (VZ „Kurzparkzone“)

Mangel D09: Unbenützbarkeit eines Parkstreifens auf Grund einer Sperrlinie und Sperrfläche



Abb. 53: Währinger Straße 73, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 03.09.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Im Zuge der Umwandlung des Straßenabschnittes in eine Einbahnstraße wurde am linken Fahrbahnrand ein Parkstreifen geschaffen. Das Abstellen von Fahrzeugen ist auf diesem in einzelnen Abschnitten zu bestimmten Zeiten nur für Lastfahrzeuge im Zuge einer Ladetätigkeit, bzw. Elektrofahrzeuge zum Zwecke des Aufladens gestattet. Die Einbahnstraße darf von Schienenfahrzeugen und Linienomnibussen entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung legal befahren werden. In der Mitte der Fahrbahn befindet sich eine Sperrlinie gemäß § 6 Abs. 1 BodenmarkierungsV. An den Enden der Sperrlinie sind jeweils Sperrflächen gemäß § 21 BodenmarkierungsV angebracht.

Problem

Auf Grund der Sperrlinie in der Fahrbahnmitte kann der Parkstreifen von Fahrzeuglenkern nicht auf legale Weise erreicht oder verlassen werden.

Begründung

Gemäß § 9 Abs. 1 StVO dürfen „...Sperrlinien [...] nicht überfahren, Sperrflächen [...] nicht befahren werden.“ Will der Lenker eines Fahrzeuges im konkreten Fall den Parkstreifen am linken Fahrbahnrand benutzen, so muss er die Sperrlinie widerrechtlich überfahren. Selbst ein rechtzeitiges

Einordnen zu Beginn der Straße ist auf Grund der dort befindlichen Sperrflächen nicht möglich. Auf Grund der im Sommer 2018 durchgeführten Umgestaltung der Straße ist anzunehmen, dass auf eine Entfernung der alten Sperrlinien und –flächen lediglich vergessen wurde. Dies ändert jedoch nichts an den damit verbundenen Einschränkungen für den Fahrzeugverkehr.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 9 StVO (Verhalten bei Bodenmarkierungen)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)
- § 6 BodenmarkierungsV (Sperrlinien)
- § 21 BodenmarkierungsV (Sperrflächen)

3.5 Anlagen für öffentliche Verkehrsmittel

Mangel E01: Unzureichende Absicherung eines beschränkten Eisenbahnüberganges



Abb. 54: Babenbergerstraße (L58) # Bahnhofstraße, 3571 Thunau am Kamp (NÖ) (aufgenommen am 26.05.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der angegebenen Örtlichkeit befindet sich im Zuge der Landesstraße L 58 ein eingleisiger, schienengleicher Eisenbahnübergang einer Nebenbahn. Dieser ist durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisebKrV gesichert. Während in westliche Fahrtrichtung an beiden Seiten Andreaskreuze gemäß § 50 Z 6d StVO angebracht sind, ist in östliche Fahrtrichtung ein solches lediglich unterhalb der rechten Lichtzeichenanlage befestigt und wird von der Begrünung des benachbarten Denkmals beinahe komplett verdeckt. Etwa 45 m vor dem Eisenbahnübergang ist in westlicher Fahrtrichtung das Gefahrenzeichen „Bahnübergang mit Schranken“ gemäß § 50 Z 6a StVO angebracht, ansonsten befinden sich auf der Landesstraße in beiden Fahrtrichtungen keine weiteren Straßenverkehrszeichen, die mit der Eisenbahnkreuzung in Zusammenhang stehen.

Problem

Die Absicherung des Eisenbahnüberganges entspricht nicht den Vorschriften der Eisenbahnkreuzungsverordnung. Auch die Bestimmungen der StVO werden je nach Auslegung nicht eingehalten. Verkehrsteilnehmer könnten unter Umständen den Eisenbahnübergang zu spät erkennen.

Begründung

Die Ausführung und Absicherung von schienengleichen Eisenbahnübergängen ergibt sich aus der Eisenbahnkreuzungsverordnung. Demnach sind Andreaskreuze „...für die Straßenbenutzer leicht und rechtzeitig erkennbar vor sämtlichen Eisenbahnkreuzungen auf Rohrstehern, Masten mit Auslegern, Auslegermasten, Abspannungen oder an anderer geeigneter Stelle anzubringen.“ (§ 22 Abs. 1 EisbKrV) Die Anbringung hat grundsätzlich auf beiden Straßenseiten, oder wenn dies nicht möglich ist, oberhalb der Fahrbahn zu erfolgen (vgl. § 22 Abs. 3 EisbKrV). Eine Ausnahme davon besteht ausschließlich dann, wenn 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung das ungehinderte aneinander Vorbeifahren mehrspuriger Fahrzeuge nicht möglich ist (vgl. § 22 Abs. 4 EisbKrV). Eine Anbringung wie im vorliegenden Fall – ausschließlich auf der rechten Seite und durch Vegetation verdeckt – erfüllt damit nicht die rechtlichen Anforderungen.

Gemäß § 50 Z 6a StVO ist vor jedem durch Schranken gesicherten Eisenbahnübergang das Gefahrenzeichen „Bahnübergang mit Schranken“ anzubringen, was im vorliegenden Beispiel nur in einer Fahrtrichtung der Fall ist. Eine zusätzliche Absicherung ist durch Baken gemäß § 50 Z 6c StVO vorgesehen. Diese „...sind vor allen schienengleichen Eisenbahnübergängen auf Straßen, die für den Durchzugsverkehr von Bedeutung sind, dann anzubringen, wenn es sich um eine Haupt- oder Nebenbahn im Sinne des § 4 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, handelt. In anderen Fällen sind die Baken dann anzubringen, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert.“ (§ 50 Z 6c StVO) In diesem Zusammenhang wäre zu klären, inwiefern im vorliegenden Fall eine Bedeutung für den Durchzugsverkehr besteht. Da die Landesstraße L 58 auf einer Länge von 22 km drei Landesstraßen der Kategorie B miteinander verbindet, wird eine überregionale Verkehrsbedeutung wohl durchaus argumentierbar sein, was die Anbringung der Baken erforderlich machen würde.

Unbestritten ist jedoch, dass durch die derzeit unzureichende Absicherung die Erkennbarkeit des Eisenbahnübergangs spätestens bei Dunkelheit oder sonstiger Sichtbehinderung deutlich eingeschränkt ist. Dies ist einerseits aus Gründen der Verkehrssicherheit in Hinblick auf die Begegnung zwischen Schienenfahrzeugen und übrigen Verkehrsteilnehmern bedenklich, andererseits bestehen für Fahrzeuglenker im Bereich von Eisenbahnübergängen besondere Pflichten und Beschränkungen (vgl. § 96 EisbKrV), deren Einhaltung zum Teil die rechtzeitige Erkennbarkeit der Eisenbahnkreuzung voraussetzt.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 4 Abs. 1 EisbKrV (Arten der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen)
- § 22 EisbKrV (Sicherung mittels Andreaskreuzen)
- §§ 30 – 33 EisbKrV (Andreaskreuze, Lichtzeichen und Schrankenantriebe mit Schrankenbäumen bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken)
- §§ 96 – 100 EisbKrV (Verhaltensbestimmungen für Straßenbenutzer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen)
- § 50 StVO (Gefahrenzeichen)

Mangel E02: Strittige Verwendung von speziellen Lichtsignalen für Linienomnibusse



Abb. 55: Karlsplatz # Kärtner Straße, 1010 Wien (W) (aufgenommen am 20.06.2018)

Erläuterung

Beschreibung

In der vorliegenden Situation wird ein Fahrstreifen, der mittels Bodenmarkierungen für Linienomnibusse reserviert ist, neben zwei Linksabbiegefahrstreifen geführt. Um Bussen das Einbiegen zu erleichtern, wurde eine Lichtsignalanlage mit Zusatztafel „BUS“ eingerichtet, die einen gelb-weißen Quer- oder Schrägbalken zeigt und somit in ihrer Ausführung den Lichtsignalen in Anhang 2 der StraßenbahnVO entspricht. Der Schrägbalken leuchtet auf, wenn die VLSA im Gegenverkehr grünes Licht zeigt. Wenn diese auf rotes Licht wechselt, leuchtet auch für die Linienomnibusse wieder der Querbalken auf und die linkseinbiegenden Fahrzeuge bekommen grünes Licht. An der Querungsstelle ist außerdem das Vorrangzeichen „Vorrang geben“ gemäß § 52 Z 23 StVO in Verbindung mit einer Zusatztafel, die gemäß § 54 Abs. 5 lit d StVO eine querende Vorrangstraße anzeigt, angebracht.

Problem

Die Zulässigkeit der Verwendung von gelb-weißen Lichtsignalen gemäß der StraßenbahnVO für den Betrieb von Linienomnibussen ist rechtlich fraglich, da ungeklärt ist, inwiefern diese eine Rechtswirkung für Straßenfahrzeuge entfalten können. Lenker von Omnibussen, die bei aufleuchtendem Schrägbalken trotz gleichzeitig rotem Licht in die Kreuzung einfahren, begehen

möglicherweise eine Verwaltungsübertretung. Darüber hinaus wird im vorliegenden Fall durch die VLSA-Schaltung eine potenzielle Konfliktsituation geschaffen.

Begründung

Die Bedeutung der Lichtzeichen ist in § 38 StVO geregelt. Demnach haben Fahrzeuglenker bei rotem oder gelbem nicht blinkendem Licht anzuhalten und dürfen ihre Fahrt erst bei grünem Licht fortsetzen, wenn es die Verkehrslage zulässt (vgl. § 38 StVO). Ist bei gelbem nicht blinkendem Licht ein sicheres Anhalten nicht mehr möglich, darf weitergefahren werden (vgl. § 38 Abs. 2 StVO). Bei grünem oder gelbem nicht blinkendem Licht müssen Fahrzeuglenker, die nach links einbiegen, dem Gegenverkehr Vorrang gewähren (vgl. § 38 Abs. 2 StVO; vgl. § 38 Abs. 4 StVO). Omnibusse sind grundsätzlich wie alle anderen Fahrzeuge an diese Bestimmungen gebunden.

Allerdings dürfen zur „...gesonderten Regelung des Verkehrs auf einzelnen Fahrstreifen oder für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern, wie etwa Fußgänger, Radfahrer oder Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs sowie Taxifahrzeuge, [...] auch andere leicht erkennbare Lichtzeichen verwendet werden, wobei hinsichtlich des grünen Lichtes die Bestimmung des Abs. 6 erster Satz anzuwenden ist. Hinsichtlich der Bedeutung solcher Lichtzeichen und des Verhaltens der betroffenen Straßenbenützer gelten die Bestimmungen der Abs. 1 bis 7 sinngemäß.“ (§ 38 Abs. 8 StVO)

Die angeführten Bestimmungen enthalten jedoch nur Verhaltensnormen für Lichtzeichen in roter, gelber oder grüner Farbe. Zwar finden sich Bestimmungen zu weißen Lichtzeichen in Balkenform in Anhang 2 der StraßenbahnVO, jedoch richtet sich diese ausschließlich an den Bau und Betrieb von Straßenbahnen, nicht aber an Fahrzeuge im Kraftfahrlinienverkehr (vgl. § 1 StraßenbahnVO). Auch Pürstl (2015, S. 535) vertritt die Ansicht, dass die in der Praxis für den Kraftfahrlinienverkehr verwendeten weißen Lichtzeichen streng genommen keine Rechtswirkung entfalten können. Demgegenüber erläutert Grubmann (2015, S. 726f.) die Rechtsauffassung des ehemaligen BmöWV, wonach eine Verwendung von anderen als in der StVO angeführten Farben nicht verboten ist. Eine derartige gesonderte Lichtzeichenanlage „...kann auch weißes Licht enthalten und dem Lenker ein von der ‚normalen‘ Lichtzeichenanlage abweichendes Verhalten vorschreiben, sofern daraus keine Störung des übrigen Verkehrs erfolgen kann.“ (Grubmann, 2015, S. 726f.)

Im vorliegenden Fall besteht jedoch die Gefahr der Störung des übrigen Verkehrs insofern, als ein weißer Schräg- oder Senkrechtbalken alleine gemäß der StraßenbahnVO „freie Fahrt“ bedeutet (vgl. Anhang 2 F1-3 StraßenbahnVO) und damit eine potenzielle Konfliktsituation mit dem Gegenverkehr geschaffen wird. Da es sich um eine geregelte Kreuzung handelt, finden die allgemeinen Vorrangbestimmungen nach § 19 StVO keine Anwendung, wodurch weder die Gegenverkehrsregel, noch die Bestimmung zum Vorrangzeichen „Vorrang geben“, welches vor Ort angebracht ist, zu beachten sind. Der Vorrang des Gegenverkehrs ist auf Kreuzungen, die mittels VLSA geregelt werden, jedoch laut § 38 Abs. 2 und 4 StVO ausdrücklich nur bei gelbem oder grünem Licht zu gewähren. Im Straßenbahnbetrieb wäre in einer derartigen Situation ein Zusatzsignal in Form eines

auf der Spitze stehenden, weiß leuchtenden Dreieckes vorgesehen, welches die Fahrt unter Beachtung von § 19 StVO freigibt (vgl. Anhang 2 F4 StraßenbahnVO).

Hoffer (vgl. 2018, o.S.) ist der Meinung, dass die Notwendigkeit eigener Symbole für Lichtsignale von Linienomnibussen ohnehin fragwürdig ist, da auch herkömmliche Lichtsignale mittels Anbringung einer entsprechenden Zusatztafel für eine bestimmte Gruppe von Straßenbenutzern vorbehalten sein können. Ebenso ist unklar, inwiefern die Lenker von anderen Fahrzeugen, die beispielsweise Fahrstreifen für Omnibusse befahren dürfen (z.B. Taxi, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst), an die weißen Blocksignale gebunden sind. Eine Anpassung, bzw. Klarstellung der StVO erscheint in diesem Zusammenhang notwendig.

Den Planungsrichtlinien lassen sich zwar keine Aussagen zur Farbgebung von Lichtsignalen für den öffentlichen Personenverkehr entnehmen (vgl. RVS 05.04.33), jedoch sind Bestimmungen zur Freigabe von Verkehrsströmen enthalten. Auf Grund der vorhandenen Konfliktfläche und der gleichzeitig fehlenden Vorrangregelung handelt es sich im vorliegenden Fall nach Definition der RVS 05.04.32 (vgl. Pkt. 3.2) um „nichtverträgliche Verkehrsströme“. Derartige Verkehrsströme dürfen nicht gemeinsam freigegeben werden (vgl. RVS 05.04.32, Pkt. 3.2).

Die Ausführung der Lichtzeichenanlage ist einerseits aus rechtlicher Sicht zumindest zweifelhaft, widerspricht andererseits klar den Planungsrichtlinien.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 1 StraßenbahnVO (Geltungsbereich)
- § 54 StraßenbahnVO (Signale)
- Anhang 2 StraßenbahnVO (Bedeutung und Ausführung von Lichtsignalen)
- § 19 StVO (Vorrangregeln)
- § 38 StVO (Bedeutung der Lichtzeichen)
- RVS 05.04.32 (Planen von Verkehrslichtsignalanlagen)
- RVS 05.04.33 (Ausführung, Abnahme, Betrieb, Instandhaltung von VLSA)

Mangel E03: Erzwungene Verwaltungsübertretungen von Linienomnibussen



Abb. 56: Hetzendorfer Straße 188, 1130 Wien (W) (aufgenommen am 24.06.2018)

Erläuterung

Beschreibung

In der Fahrbahnmitte der vorliegenden Straße befindet sich ein Gleiskörper, der in einer Fahrtrichtung durch Sperrlinien und eine Sperrfläche gemäß § 55 Abs. 2 und 4 StVO vom übrigen Verkehr abgegrenzt wird. In etwa 50 m Entfernung befindet sich eine Haltestelleninsel, die von einer Straßenbahnlinie, bzw. einer Nachtbuslinie angefahren wird. Auf Höhe der Sperrfläche wurde eine Hinweistafel angebracht, die ein allgemeines Fahrverbot gemäß § 52 Z 1 StVO in Verbindung mit einer Ausnahme für Linienomnibusse auf dem Gleiskörper zum Ausdruck bringt.

Problem

Die Lenker von Linienomnibussen sind gezwungen, zum Erreichen der Haltestelleninsel Sperrlinien zu überfahren, bzw. eine Sperrfläche zu befahren. Es ist jedoch denkbar, dass durch die zum Ausdruck kommende Intention der Behörde ein grundsätzlich vorschriftswidriges Fahrmanöver rechtmäßig wird.

Begründung

Das Überfahren von Sperrlinien sowie das Befahren von Sperrflächen ist gemäß § 9 Abs. 1 StVO verboten. An diese Vorschriften sind die Führer von Schienenfahrzeugen nicht gebunden, da ihnen „...die Befolgung dieser Vorschriften wegen der Bindung dieser Fahrzeuge an Gleise nicht möglich

ist.“ (§ 28 Abs. 1 StVO) Da Linienomnibusse trotz ihrer besonderen Stellung als Fahrzeuge im öffentlichen Dienst als Kraftfahrzeuge anzusehen sind, können sie die besonderen Verkehrsbestimmungen für Schienenfahrzeuge nicht für sich beanspruchen. Die Ausnahme vom allgemeinen Fahrverbot alleine wird auf andere Bestimmungen prinzipiell nicht anwendbar sein, wenngleich auf diese Weise die Intention der Behörde, das Befahren der Verkehrsfläche mit Linienomnibussen, zum Ausdruck kommt. Aus diesem Grund ist es denkbar, dass dadurch das an und für sich rechtswidrige Verhalten legalisiert wird.

Laut Hoffer (vgl. 2018, o.S.) besteht theoretisch die Möglichkeit, dass eine Ausnahmegenehmigung für jeden einzelnen Linienomnibus vorliegt. Wird ein Hinweiszeichen zur Kundmachung einer etwaigen allgemeinen Verordnung verwendet, so müsste zumindest ein Hinweis auf dieselbe enthalten sein.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 9 Abs. 1 StVO (Verhalten bei Sperrlinien und –flächen)
- § 28 StVO (Schienenfahrzeuge)
- § 52 Z 1 StVO (VZ „allgemeines Fahrverbot in beide Richtungen“)
- § 55 StVO (Bodenmarkierungen auf der Straße)

Mangel E04: Schaffung einer Konfliktsituation durch Anhebung der Fahrbahn und fehlende Abspernung in einem Haltestellenbereich



Abb. 57: Lerchenfelder Gürtel # Lerchenfelder Straße, 1080 Wien (W) (aufgenommen am 24.08.2018)

Erläuterung

Beschreibung

Zwischen zwei Richtungsfahrbahnen befindet sich eine Querstraße mit ca. 35 m langen Haltestelleninseln einer Straßenbahn in Mittellage. An beiden Enden der Haltestellen befinden sich bedingt durch die Kreuzungssituation Schutzwege, die mittels VLSA geregelt werden. Der für den Fahrzeugverkehr vorgesehene Teil der Fahrbahn weist im Bereich der Haltestelleninsel eine Anhebung der Fahrbahn auf.

Problem

Die Gestaltung des Haltestellenbereichs verleitet ein- und aussteigende Straßenbahnfahrgäste dazu, die Fahrbahn vorschriftswidrig zu betreten. Es besteht Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Fahrzeuglenkern.

Begründung

Prinzipiell darf der „...Lenker eines Fahrzeuges [...] an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vom Schienenfahrzeug oder Omnibus vorbeifahren. Ein- oder aussteigende Personen dürfen hierbei weder

gefährdet noch behindert werden; wenn es ihre Sicherheit erfordert, ist anzuhalten.“ (§ 17 Abs. 2 StVO) Diese Bestimmung gilt auch im Bereich von Haltestelleninseln (vgl. OLG Wien 5.12.1985, 26 Bs 513/85 ZVR 1986/139).

Fußgänger sind verpflichtet, zum Überqueren der Fahrbahn Schutzwege, Unter- oder Überführungen zu benutzen, wenn diese nicht weiter als 25 m entfernt sind (vgl. § 76 Abs. 6 StVO). Allerdings dürfen sie „...ungeachtet der Bestimmungen des Abs. 6 [Anm.: § 76 StVO] die Fahrbahn auf kürzestem Wege überqueren, um eine Haltestelleninsel zu erreichen oder zu verlassen, wenn der Verkehr weder durch Arm- noch durch Lichtzeichen geregelt wird.“ (§ 76 Abs. 7 StVO)

Ein Betreten der Fahrbahn abseits der geregelten Schutzwege ist im vorliegenden Fall von der Haltestelleninsel nicht zulässig, da beide innerhalb von 25 m zu erreichen sind. Durch die Anhebung der Fahrbahn im Haltestellenbereich wird jedoch suggeriert, dass das Queren auch abseits der Schutzwege vorgesehen ist und Fahrzeuglenker abzubremesen haben. Da sich vermutlich viele Fußgänger den Bestimmungen des § 76 StVO nicht bewusst sind, besteht hohes Konfliktpotenzial, das durch die Errichtung einer Absperrung behoben werden könnte.

Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 17 StVO (Vorbeifahren)
- § 76 StVO (Verhalten der Fußgänger)

Mangel E05: Unzulässige Ausführung einer Fahrstreifensignalisierung



Abb. 58: Wernhardtstraße 4, 1160 Wien (W) (aufgenommen am 08.11.2018)

Erläuterung

Beschreibung

An der angegebenen Örtlichkeit beginnt eine ca. 170 m lange Fahrstreifensignalisierung im Sinne von § 38 Abs. 10 StVO. Oberhalb des linken Fahrstreifens wird zunächst ein Lichtzeichen mit einem rot gekreuzten Schrägbalken gezeigt, erst im weiteren Straßenverlauf sind Lichtzeichen mit einem rot gekreuzten Schrägbalken oberhalb des linken Fahrstreifens und einem grün nach unten zeigendem Pfeil oberhalb des rechten Fahrstreifens vorhanden. Lediglich die Straßenbahn ist von der Fahrstreifensignalisierung explizit ausgenommen.

Problem

Die Ausführung der Fahrstreifensignalisierung entspricht mangels gelb blinkendem Pfeil und einem fehlenden Lichtsignal am rechten Fahrstreifen nicht den gesetzlichen Bestimmungen. Das Verbot des Befahrens des linken Fahrstreifens kann möglicherweise nicht durchgesetzt werden.

Begründung

Gemäß § 38 Abs. 10 StVO sind für „...die Fahrstreifensignalisierung [...] Lichtzeichen mit roten gekreuzten Schrägbalken, grün nach unten zeigendem Pfeil und gelb blinkendem halb links oder halb rechts nach unten zeigendem Pfeil auf nicht leuchtendem Hintergrund zu verwenden.“ Sind oberhalb eines Fahrstreifens Lichtzeichen mit einem rot gekreuzten Schrägbalken angebracht, so darf dieser

nicht befahren werden. Bei einem gelb blinkenden halb rechts oder links zeigenden Pfeil ist der betreffende Fahrstreifen ehestmöglich in die angezeigte Richtung zu verlassen. Lediglich bei einem grün nach unten zeigenden Pfeil darf der Fahrstreifen befahren werden. (vgl. § 38 Abs. 10 StVO) Bernhauser (vgl. 2018, o.S.) führt an, dass entsprechend den Bestimmungen des § 38 StVO ein Lichtzeichen mit gelb blinkendem Pfeil jedenfalls erforderlich ist, um rechtzeitig auf das Verlassen des weiter vorne gesperrten Fahrstreifens hinzuweisen.

Darüber hinaus sind solche „...Zeichen [...] für jeden Fahrstreifen oberhalb des Fahrstreifens anzubringen...“ (§ 38 Abs. 10 StVO), was zu Beginn der Fahrstreifensignalisierung im vorliegenden Beispiel nicht der Fall ist, da lediglich oberhalb des linken Fahrstreifens ein Lichtzeichen angezeigt wird.

Tatsächlich fällt auf, dass die Fahrstreifensignalisierung nach § 38 StVO in der Praxis oft recht unterschiedlich ausgeführt ist. In den Planungsrichtlinien wird lediglich im Rahmen der ÖPNV-Optimierung auf Fahrstreifensignalisierungen eingegangen, jedoch keine Aussagen bezüglich der korrekten Ausführung getroffen (vgl. RVS 03.02.11, Pkt. 5.2.2.5).

Es ist denkmöglich, dass eine unzureichende Ausführung einer Fahrstreifensignalisierung dazu führt, dass ein Zuwiderhandeln von Fahrzeuglenkern nicht bestraft werden kann.

relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

- § 38 Abs. 10 StVO (Fahrstreifensignalisierung)
- § 39 StVO (Anordnung der Lichtzeichen)
- RVS 03.02.11 (Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs)

4 Entwicklung eines Schemas zur Bewertung von Mängeln in der Verkehrsorganisation im örtlichen Straßennetz

4.1 Road Safety Inspection und Road Safety Audit als aktuelle Versuche, Mängel in der Verkehrsorganisation zu identifizieren und vermeiden

Abseits gesetzlicher Bestimmungen, wie beispielsweise der Verpflichtung zur fünfjährigen Überprüfung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs oder der vorhergehenden Interessenabwägung bei Erlass von Verkehrsbeschränkungen, existieren weitere Instrumente zur Gewährleistung einer sicheren Verkehrsorganisation und -führung in Form von sogenannten „Road Safety Inspections (RSI)“ und „Road Safety Audits (RSA)“. Es handelt sich dabei um europaweit standardisierte Prüfverfahren, die von zertifizierten Verkehrssicherheitsgutachtern durchzuführen sind und Sicherheitsdefizite im Straßennetz erkennen und beheben sollen (vgl. UNECE, 2018, S. 11ff.). Während die RSA darauf abzielt, bereits in der Planungsphase von Straßeninfrastruktur Defizite aufzudecken und frühzeitig zu beheben (vgl. RVS 02.02.33, Pkt. 3), konzentriert sich die RSI auf die Überprüfung von bestehenden Straßenabschnitten (vgl. RVS 02.02.34, Pkt. 4). Beide Prüfverfahren sind in Österreich in Form einer RVS für das Bundesstraßennetz vorgeschrieben und werden im übrigen Straßennetz lediglich empfohlen.

Mit dem generellen Ziel der Vermeidung und Entschärfung von Gefahrenstellen stehen bei RSA und RSI hauptsächlich sicherheitsrelevante Aspekte im Vordergrund. Dementsprechend liegen die Schwerpunkte im Bereich der Dimensionierung, Trassierung im Quer-, Längs- und Höhenschnitt, Straßenraumgestaltung, Sichtbeziehungen und Straßenausstattung. Im Rahmen der RSI kommen zudem Aspekte der Fahrbahnbeschaffenheit und Konfliktuntersuchungen hinzu. (vgl. RVS 02.02.33, Pkt. 8.1.; vgl. RVS 02.02.34, Pkt. 10.1)

Im Zuge jeder Verkehrssicherheitsüberprüfung wird ein Bericht verfasst, in dem sämtliche festgestellte Problemstellen und Mängel erfasst und beschrieben sind. Im Zuge dessen wird eine Beurteilung der Sicherheitsrelevanz vorgenommen, indem mögliche Unfallfolgen und die Abschätzung der Unfallgefahr gegenübergestellt werden. Ebenso werden zu treffende Maßnahmen angeführt und im Rahmen einer RSI zudem der Umsetzungshorizont abgeschätzt. (vgl. BMVIT, 2014, S. 23ff.)

4.2 Zielsetzung und Anforderungen an ein neu zu entwickelndes Bewertungsschema

Im Interesse des Prinzips der Rechtsstaatlichkeit, der Verkehrssicherheit aber nicht zuletzt auch des Wohlbefindens von Verkehrsteilnehmern sollte die Verwaltung grundsätzlich bemüht sein, sämtliche Mängel und Unklarheiten im Straßennetz zu beheben, bzw. nach Möglichkeit Optimierungspotenziale

in der Verkehrsorganisation auszuschöpfen. Auf Grund der Vielzahl von Aufgaben im Bereich der kommunalen Verwaltung bei gleichzeitiger Ressourcenknappheit, vor allem in Hinblick auf die Gemeindehaushalte, wird eine komplette Sanierung oder Optimierung innerhalb kürzester Zeit in der Praxis kaum möglich sein. Verwaltungseinheiten werden daher im Einzelfall gründlich abwägen müssen, inwiefern Maßnahmen zu treffen sind und ob die dafür erforderlichen Aufwendungen in Relation zu den zu erwartenden Folgen stehen. Da in größeren Gemeindegebieten in der Regel mit mehreren Problemstellen zu rechnen sein wird, erscheint eine Bewertung sinnvoll.

Auf Grund der Vielfalt von rechtlichen und verkehrstechnischen Mängeln in der Verkehrsorganisation ist ein direkter Vergleich der Fälle untereinander zunächst schwierig. Die wohl größte Herausforderung ist dabei einerseits die rechtliche Einschätzung einer Problemstelle, da die zu berücksichtigenden Gesetze oftmals nicht eindeutig genug formuliert sind oder bestimmte Situationen überhaupt nicht berücksichtigen. Auch die maßgebende Judikatur von OGH und VwGH kann nicht alle Eventualitäten mitberücksichtigen. Darüber hinaus existiert zu vielen Bestimmungen nicht einmal eine Entscheidung höherer Instanzen. Vielfach ist daher eine eigene Interpretation notwendig, die sich im Idealfall auf die Intention des Gesetzgebers oder annähernd vergleichbare Situationen stützt. Andererseits ist auch eine Beurteilung der Verkehrssicherheit nach rein objektiven Kriterien vielfach schwierig. Die üblichen Kennzahlen wie beispielsweise Unfallrate oder statistische Daten zu Unfallursachen bilden zwar eine Grundlage, erlauben jedoch keine Rückschlüsse auf Unfälle mit ausschließlichem Sachschaden oder Beinahe-Unfälle. In vielen Situationen ist zudem eine Einzelfallbeurteilung notwendig, weswegen eine subjektive Einschätzung der Verkehrssicherheit zweckmäßig erscheint.

Ein wesentlicher Anspruch an die Bewertungsmethode ist die universelle Einsetzbarkeit im Rahmen von problematischen Verkehrssituationen, die schon alleine auf Grund der Vielfalt der in dieser Arbeit behandelten Problemstellen notwendig ist.

Es bietet sich daher die Entwicklung eines Schemas in Form einer Matrix mit Bewertungskategorien an, um eine Übersicht und einheitliche Bewertung zu schaffen. Angesichts der schwierigen objektiven Beurteilbarkeit ist eine klare Definition und Erläuterung unerlässlich. Auf diese Weise wird die Vergleichbarkeit der Problemstellen und in weiterer Folge für den Anwender eine Reihung nach Dringlichkeit ermöglicht.

4.3 Aufbau der Bewertungsmatrix

Um die universelle Anwendung und Vergleichbarkeit mehrerer Problemstellen zu gewährleisten, bietet sich die Reihung der Bewertungskategorien in waagrechter Anordnung an. Auf diese Weise können mehrere Bewertungen untereinander gereiht werden, sodass beispielsweise für ein Gemeindegebiet oder einen Straßenzug eine vollständige Matrix mit allen festgestellten und beurteilten Problemstellen entsteht. Um die Übersichtlichkeit zu wahren, erfolgt eine Kodierung der einzelnen Bewertungsergebnisse mit numerischen Werten. Diese werden auf den nachfolgenden Seiten näher erläutert. Die Beurteilung bezieht sich ausschließlich auf die subjektive, wenngleich begründete Einschätzung der konkreten Situation. Nicht berücksichtigt werden tatsächliche Unfallgeschehen oder Konfliktsituationen an den betreffenden Örtlichkeiten sowie generelle Risiken gleichwertiger Verkehrsanlagen. Weiters ist zu beachten, dass sich verkehrsrechtliche und –technische Bewertungen ausschließlich auf die theoretischen Grundlagen beziehen, nicht jedoch auf das tatsächliche Verhalten von Verkehrsteilnehmern.

Umgekehrt gehen Bewertung in Bezug auf die Verkehrssicherheit von Regelkenntnis und Verhalten eines durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers aus. Besonders kritisch werden hinsichtlich der Sanierung Anlagen bewertet, bei denen sich eindeutige Nachteile für Verkehrsteilnehmer ergeben, beispielsweise durch unklare Situationen oder der Verleitung zu Verwaltungsübertretungen. Dies erscheint insofern als gerechtfertigt, als diese kaum Möglichkeiten haben, derartige Situationen zu verändern, gleichzeitig jedoch oftmals die Leidtragenden sind, sei es auf alltäglichen Wegen oder als Parteien in Gerichtsverfahren.

Beurteilung der rechtskonformen Ausführung nach verkehrsrechtlichen Bestimmungen („VR“)

Wert	Bedeutung
0	Bewertung nicht möglich – weder aus Gesetzestexten, noch aus der Judikatur lassen sich Rückschlüsse über die rechtskonforme Ausführung einer Situation ableiten. Dies betrifft hauptsächlich Beispiele, die von den betrachteten Gesetzen gar nicht erfasst sind (z.B. ungeeignete Anbringung eines Verkehrsspiegels).
1	Zulässig – Die Ausführung entspricht grundsätzlich verkehrsrechtlichen Bestimmungen.
2	Eher zulässig – Die verkehrsrechtlichen Bestimmungen oder die Judikatur sind nicht eindeutig oder nicht entsprechend vorhanden, lassen aber eine rechtskonforme Ausführung vermuten. Dies ist vor allem in jenen Fällen gegeben, wo beispielsweise Elemente zweckentfremdet werden, die anderweitige Verwendung jedoch nicht ausdrücklich untersagt ist und grundsätzlich mit den übrigen Bestimmungen im Einklang steht.
3	Eher unzulässig – Die verkehrsrechtlichen Bestimmungen oder die Judikatur sind nicht eindeutig oder nicht entsprechend vorhanden. Die Interpretation lässt jedoch den Schluss zu, dass die Ausführung potenziell rechtswidrig ist. Diese Bewertung betrifft unter anderem Fälle, in denen die Maßnahmen der Verkehrsorganisation je nach Auslegung der Intention des Gesetzgebers entgegenstehen oder die Zulässigkeit der Ausführung in keiner Weise ableitbar ist.
4	Unzulässig – Die Ausführung stellt (höchstwahrscheinlich) keinen rechtskonformen Zustand dar oder steht den verkehrsrechtlichen Bestimmungen sogar entgegen.

Tab. 1: Beurteilung der rechtskonformen Ausführung nach verkehrsrechtlichen Bestimmungen

Beurteilung der Rechtswirkung („RW“)

Wert	Bedeutung
0	Bewertung nicht möglich – weder aus Gesetzestexten, noch aus der Judikatur lassen sich abschließend Rückschlüsse über mögliche Rechtsfolgen einer Situation ableiten. Dies betrifft hauptsächlich Beispiele, die von den betrachteten Gesetzen gar nicht erfasst sind.
1	Erwünschte Rechtsfolgen werden herbeigeführt – Die Ausführung ist insgesamt geeignet, um die von der Behörde gewünschten Rechtsfolgen herbeizuführen. Diese Bewertung betrifft auch jene Fälle, in denen sich die erwünschten Rechtsfolgen lediglich aus der Judikatur ergeben.
2	Erwünschte Rechtsfolgen können (möglicherweise) nicht herbeigeführt werden – Die Ausführung ist nicht geeignet, um die von der Behörde mutmaßlich gewünschten Rechtsfolgen nachhaltig herbeizuführen. Verkehrsteilnehmer könnten entweder gar nicht bestraft werden, oder voraussichtlich die Einstellung eines Verwaltungsstrafverfahrens erreichen. Diese Bewertung ist darüber hinaus auch dann anzuwenden, wenn ein Ausbleiben von erwünschten Rechtsfolgen zumindest anzudenken ist, die Situation jedoch in der Judikatur noch nicht behandelt oder eindeutig geklärt worden ist.
3	Unerwünschte Rechtsfolgen werden herbeigeführt – Durch die Ausführung oder Unterlassung von Maßnahmen schafft die Behörde Verhaltensvorschriften, die vermutlich nicht ihrer ursprünglichen Intention entsprechen. Dies ist insofern kritisch zu betrachten, als selbst in Fällen, die von den Organen der Straßenaufsicht nicht beanstandet werden, die Möglichkeit einer Anzeige durch Dritte besteht, der die Behörde nachgehen muss. Es ist außerdem zu erwarten, dass in einem etwaigen Zivilrechtsverfahren jegliches Zuwiderhandeln von gerichtlicher Seite zumindest geprüft wird. Da die Intention der Behörde genauso wie die verwaltungsrechtliche Fehlerfreiheit in einem solchen Verfahren nur bedingt eine Rolle spielen, wird unter Umständen der Ausgang dadurch entscheidend beeinflusst.
4	Schaffung einer rechtlich unklaren Situation – Die Situation kann mit Hilfe der verkehrsrechtlichen Bestimmungen oder der Judikatur nicht gelöst werden. Dies betrifft vor allem jene Fälle, in denen von der Behörde gezielt in die Verkehrsorganisation eingegriffen wurde und erst dadurch eine unklare Situation – wenngleich unbeabsichtigt – entstanden ist.

Tab. 2: Beurteilung der Rechtswirkung

Beurteilung der Einhaltung von Planungsrichtlinien („PL“)

Wert	Bedeutung
0	Ausführung wird nicht thematisiert – den Planungsrichtlinien lassen sich keine relevanten Bestimmungen oder Empfehlungen in Zusammenhang mit der vorliegenden Ausführung entnehmen.
1	Ausführung entspricht den Planungsrichtlinien – Die Ausführung entspricht weitestgehend oder vollständig den Planungsrichtlinien.
2	Ausführung entspricht eher nicht den Planungsrichtlinien – Auch wenn die Situation in den Planungsrichtlinien nicht konkret behandelt wird, werden grundsätzliche Prinzipien oder Empfehlungen missachtet.
3	Ausführung widerspricht den Planungsrichtlinien – Die Ausführung entspricht nicht den Planungsrichtlinien, bzw. steht diesen sogar entgegen, etwa im Fall eines Ausschlusskriteriums.

Tab. 3: Beurteilung der Einhaltung von Planungsrichtlinien

Beurteilung der Verkehrssicherheit („VS“)

Wert	Bedeutung
1	Keine Beeinträchtigung – Die Verkehrssicherheit wird durch die vorliegende Ausführung nicht beeinträchtigt.
2	Geringe Beeinträchtigung – Die Gefahr von Unfällen oder Konfliktsituationen ist zwar grundsätzlich denkbar, wird in der Praxis jedoch relativ gering sein. Das betrifft etwa jene Fälle, in denen die Situation voraussichtlich sowohl von ortskundigen, als auch von ortsfremden Verkehrsteilnehmern angemessen erfasst wird, selbst wenn verkehrsrechtliche oder –technische Mängel bestehen.
3	Mittlere Beeinträchtigung – Verkehrsteilnehmer könnten die tatsächliche Rechtslage, bzw. die Situation als solche falsch einschätzen oder andere Verkehrsteilnehmer übersehen.
4	Hohe Beeinträchtigung – Die Ausführung schafft eine unklare Situation, die zu einem hohen Unfall- oder Konfliktpotenzial führt.

Tab. 4: Beurteilung der Verkehrssicherheit

Beurteilung der Dringlichkeit der Sanierung („SN“)

Wert	Bedeutung
1	Geringe Dringlichkeit – Eine Sanierung sollte in Erwägung gezogen werden, kann aber bei eingeschränkten Ressourcen zu Gunsten anderer Projekte hintangestellt werden.
2	Mittlere Dringlichkeit – Die Sanierung sollte bei Gelegenheit, etwa innerhalb von ca. 2 Jahren durchgeführt werden.
3	Hohe Dringlichkeit – Der gegenwärtige Zustand stellt ein erhöhtes rechtliches und/oder sicherheitstechnisches Risiko dar und sollte innerhalb eines Jahres saniert werden. Ebenso fallen darunter Ausführungen, die Verkehrsteilnehmer offensichtlich zu potenziellen Verwaltungsübertretungen verleiten.
4	Akuter Sanierungsbedarf – Der gegenwärtige Zustand stellt ein hohes rechtliches und/oder sicherheitstechnisches Risiko dar und sollte unverzüglich saniert werden.

Tab. 5: Beurteilung der Dringlichkeit der Sanierung

Beurteilung des Sanierungsaufwandes („SA“)

Wert	Bedeutung
1	Geringer Sanierungsaufwand – Die Sanierung beinhaltet lediglich das Abmontieren, Austauschen oder zusätzliche Anbringen von Straßenverkehrszeichen auf vorhandenen Vorrichtungen.
2	Mittlerer Sanierungsaufwand – Im Rahmen der Sanierung müssen Straßenverkehrszeichen neu aufgestellt werden, bzw. einzelne oder gleichartige Bodenmarkierungen ersetzt, ergänzt oder entfernt werden.
3	Hoher Sanierungsaufwand – Die Sanierung erfordert eine grundsätzliche Um- oder Neugestaltung der Situation. Dies beinhaltet Neuordnungen der Verkehrsorganisation, bauliche Maßnahmen, die Errichtung von verkehrstechnischen Anlagen (z.B. VLSA) sowie die Veränderung oder Entfernung mehrerer unterschiedlicher Bodenmarkierungen oder Straßenverkehrszeichen.

Tab. 6: Beurteilung des Sanierungsaufwandes

5 Bewertung der identifizierten Mängel in der Verkehrsorganisation

5.1 Anwendung der Bewertungsmatrix

Mit Hilfe der im vorigen Kapitel erstellten Matrix werden die in Kapitel 3 behandelten Situationen bewertet. Da es sich um teilweise subjektive Kriterien handelt, erscheint im Sinne der Nachvollziehbarkeit eine Erläuterung zweckmäßig. Obwohl konkrete Lösungsvorschläge nicht Ziel der Arbeit sind, werden bei einigen Beispielen mögliche Sanierungsmöglichkeiten genannt, um die Bewertung des Sanierungsaufwandes zu begründen.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
A01	Redundante Zusatztafel „ausgen. Radfahrer“ (Wohnstraße/Einbahnstraße)	3	1	2	1	1	1



Abb. 59: Redundante Zusatztafel "ausgen. Radfahrer"

Erläuterung

Da die Anbringung von Zusatztafeln grundsätzlich nur dann zulässig ist, wenn die zum Ausdruck kommende Bestimmung durch kein anderes Straßenverkehrszeichen kundgemacht werden kann, liegt grundsätzlich eine unzulässige Ausführung vor. Jedoch ist davon auszugehen, dass der Gesetzgeber eher die Kundmachung konkreter Verbote oder Verkehrsbeschränkungen im Sinn hatte, weswegen die Situation mit „eher unzulässig“ beurteilt wird. Die erwünschte Rechtswirkung, das Befahren der Wohnstraße mit Fahrrädern entgegen der Einbahnrichtung, ergibt sich aus anderen Bestimmungen und wird davon nicht beeinträchtigt. Aus diesem Grund ist keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu erwarten, da Fahrzeugführer ohnehin mit entgegenkommenden Radfahrern rechnen müssen. Die Planungsrichtlinien sprechen die Besonderheit der Wohnstraße im Zusammenhang mit Radfahren gegen die Einbahn an, weswegen die Ausführung eher nicht den Planungsrichtlinien entspricht. Da lediglich die Zusatztafel entfernt werden muss, ist der Sanierungsaufwand gering und kann bei Gelegenheit erfolgen.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
A02	Unzureichende Kundmachung einer Einbahnstraße	4	2	2	2	2	2



Abb. 60: Unzureichende Kundmachung einer Einbahn

Erläuterung

Die Anbringung der Straßenverkehrszeichen erfolgt nicht nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen, weswegen kein rechtskonformer Zustand vorliegt. Dadurch kann die erwünschte Rechtswirkung, die Einhaltung der Fahrtrichtung, nicht durchgesetzt werden. Da die Planungsrichtlinien eine korrekte Anbringung von Straßenverkehrszeichen gemäß StVO verlangen, widerspricht ihnen die vorliegende Ausführung indirekt. Da vermutlich durchschnittliche Verkehrsteilnehmer die rechtswidrige Ausführung gar nicht als solche identifizieren und daher dennoch beachten, wird die Verkehrssicherheit nur geringfügig beeinträchtigt. Um die Einbahnregelung und Geschwindigkeitsbeschränkung möglichst bald durchsetzen zu können, wird eine mittlere Dringlichkeit der Sanierung empfohlen. Es liegt ein mittlerer Sanierungsaufwand vor, da eine Neuaufstellung mehrerer Straßenverkehrszeichen erforderlich ist.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
A03	Unzureichende Kundmachung einer Vorrangstraße	4	2	0	2	2	1



Abb. 61: Unzureichende Kundmachung einer Vorrangstraße

Erläuterung

Durch die fehlende Zusatztafel bei gleichzeitigem Fehlen eines entsprechenden Straßenverkehrszeichens „Vorrangstraße“ ist die Vorrangstraße nicht ausreichend kundgemacht. Dementsprechend können die besonderen Bestimmungen und Erleichterungen nicht durchgesetzt werden. In den Planungsrichtlinien finden sich keine Bestimmungen zur Beschilderung von Vorrangstraßen. Eine besondere Gefahr ergibt sich durch die Erlaubnis des Überholens auf unregelmäßigen Kreuzungen, die im Zuge einer Vorrangstraße durchfahren werden. Benachrangte Fahrzeugführer könnten diesen Umstand bei unzureichender Beschilderung übersehen. Da im vorliegenden Fall das Überholen im Kreuzungsbereich selbst bei einem Ausfall der VLSA auf Grund anderer Bestimmungen untersagt ist, wird die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit im konkreten Fall als „gering“ bewertet. Dennoch sollte eine Sanierung in Form der Anbringung einer entsprechenden Zusatztafel in naher Zukunft erfolgen.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
A04	Unzureichende Trennung von mehreren Fahrstreifen auf Straßen mit Gegenverkehr	3	1	2	2	2	2



Abb. 62: Unzureichende Trennung von mehreren Fahrstreifen auf Straßen mit Gegenverkehr

Erläuterung

Da nicht zweifelsfrei geklärt werden kann, ob ein Fahrstreifen für Linienomnibusse zu den in der BodenmarkierungsV angeführten vier Fahrstreifen zu zählen ist, wird die fehlende doppelte Sperrlinie als „eher unzulässig“ bewertet. Die Rechtswirkung wird ohnehin durch die einfache Ausführung derselben erzielt. Die Planungsrichtlinien schreiben entsprechend den verkehrsrechtlichen Bestimmungen ebenfalls eine doppelte Sperrlinie auf Straßen mit Gegenverkehr bei mehr als vier Fahrstreifen vor. Die Verkehrssicherheit ist geringfügig beeinträchtigt, da die Übersichtlichkeit der Situation unter Umständen nicht gegeben ist. Die Sanierung erfordert lediglich die Auftragung einer zusätzlichen Sperrlinie und sollte zeitnah erfolgen.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
A05	Anbringung von mehr als zwei Straßenverkehrszeichen auf einer Anbringenvorrichtung	4	2	3	2	2	2



Abb. 63: Anbringung von mehr als zwei Straßenverkehrszeichen auf einer Anbringenvorrichtung

Erläuterung

Die Anbringung von drei Straßenverkehrszeichen auf einer Anbringenvorrichtung ist eindeutig unzulässig. In Folge des Kundmachungsmangels können die vorgesehenen Bestimmungen nicht durchgesetzt werden. Die Planungsrichtlinien verweisen auf die Notwendigkeit einer StVO-konformen Anbringung, führen die betreffende Bestimmung jedoch zusätzlich gesondert an. Da sich die meisten Verkehrsteilnehmer vermutlich dennoch an die zum Ausdruck gebrachten Ge- und Verbote halten werden, bzw. sich die Verhaltensvorschriften auf dem Schutzweg ohnehin aus anderen Bestimmungen ergeben, wird lediglich eine geringe Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit angenommen. Die Sanierung erfordert die Neuaufstellung von Verkehrszeichen und sollte zeitnah erfolgen, um eine ordnungsgemäße Kundmachung der Verkehrsbeschränkungen zu erreichen.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
A06	Unzulässige Kundmachung einer Zonenbeschränkung	4	2	0	2	3	1



Abb. 64: Unzulässige Kundmachung einer Zonenbeschränkung (Georg Hauger)

Erläuterung

Im vorliegenden Fall handelt es sich einerseits um eine unzureichende Kundmachung einer Zonenbeschränkung, andererseits um eine rechtswidrige Anbringung einer Zusatztafel. Die Entfaltung der gewünschten Rechtswirkung ist damit nicht möglich. Auf Grund des Kundmachungsmangels könnte die Verkehrssicherheit insofern beeinträchtigt werden, als der Schutzzweck der Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erreicht werden kann. Im Interesse der Behörde, aber unter Umständen auch der Verkehrssicherheit, ist eine dringende Sanierung in Form eines Schildertausches erforderlich. Da es sich lediglich um eine temporäre Beschränkung handelt, wird eine Sanierung je nach geplanter Dauer der Aufstellung in der Praxis vermutlich kaum erfolgen.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
A07	Unbeabsichtigte Gültigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet	4	3	3	3	3	1



Abb. 65: Unbeabsichtigte Gültigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet

Erläuterung

Die vorliegende Situation stellt keinen rechtskonformen Zustand einer, von der Behörde angestrebten, streckenbezogenen Verkehrsbeschränkung dar. Es werden unerwünschte Rechtsfolgen herbeigeführt, da die Anbringung des Straßenverkehrszeichens den Anschein erweckt, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h so wie das Hupverbot für das gesamte Ortsgebiet gültig ist. Auch widerspricht die Anbringung den Vorgaben der Planungsrichtlinien. Mit der Erhöhung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist von einer potenziellen Gefährdung der Verkehrssicherheit im Ortsgebiet auszugehen. Entsprechend dringlich scheint eine Sanierung, die mittels Entfernung des Straßenverkehrszeichens zu erfolgen hat.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B01	Falsche Ausrichtung eines Verkehrsspiegels	0	0	0	2	1	1



Abb. 66: Falsche Ausrichtung eines Verkehrsspiegels

Erläuterung

Weder der StVO noch den Planungsrichtlinien lassen sich Vorschriften bezüglich der Anbringung und Ausrichtung eines Verkehrsspiegels entnehmen. Unerwünschte Rechtsfolgen sind nur in geringem Ausmaß zu erwarten. Es wäre zwar zunächst denkbar, dass im Zivilrechtsverfahren dem Rechtskommenden mit Sicht auf den benachrangten Verkehr eine erhöhte Sorgfaltspflicht auferlegt wird. Dieser wird jedoch grundsätzlich auf seinen Vorrang vertrauen können und auch gar nicht in der Lage sein, abschätzen zu können, ob ein benachrangter Verkehrsteilnehmer durch den Verkehrsspiegel ausreichende Sichtverhältnisse hat. Die Pflicht des bevorrangten, auf ein offensichtliches Fehlverhalten rechtzeitig zu reagieren, wird angesichts einer möglichen Vorrangmissachtung, noch dazu bei unzureichender Sicht, voraussichtlich in den Hintergrund treten. Auf Grund der fehlenden Sichtverhältnisse besteht eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, die durch den Verkehrsspiegel nicht verschärft, aber auch entgegen seinem Sinn und Zweck nicht gemindert wird. Die Anpassung der Ausrichtung sollte bei Gelegenheit vorgenommen werden.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B02	Anbringung eines nicht StVO-konformen Verkehrszeichens	3	3	3	1	1	1



Abb. 67: Anbringung eines nicht StVO-konformen Verkehrszeichens

Erläuterung

Die Anbringung von anderen Schildern als in der StVO angeführten Straßenverkehrszeichen auf derselben Anbringungsrichtung ist grundsätzlich unzulässig. Jedoch handelt es sich im vorliegenden Fall immerhin um ein Zeichen entsprechend dem Wiener Übereinkommen über die Straßenverkehrszeichen. Auf Grund der geringen Ausdehnung der Mittelinsel könnte unter Umständen eine unklare Vorrangsituation angesichts des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ auf allen drei Zufahrten entstehen. Eindeutig widersprochen wird jedoch den Planungsrichtlinien, die eine konkrete Beschilderung derartiger Minikreisverkehre vorsehen. Da vermutlich die meisten Verkehrsteilnehmer die Situation intuitiv als normalen Kreisverkehr betrachten, wird die Verkehrssicherheit wohl kaum beeinträchtigt. Der Austausch der Beschilderung sollte bei Gelegenheit geschehen.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B03	Unzulässige Vorrangregelung	4	4	2	4	4	3



Abb. 68: Unzulässige Vorrangregelung (Wolfgang Schöwel)

Erläuterung

Die Anbringung des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ auf allen drei Zufahrten einer Kreuzung ist höchstwahrscheinlich unzulässig. Die mögliche Intention der Behörde, damit lediglich den Vorrang auf den angrenzenden gehsteigähnlichen Verkehrsflächen regeln zu wollen, kann dies nicht legitimieren, da sich die Wirkung des Straßenverkehrszeichens prinzipiell auf die gesamte Straße erstreckt. Es wird dabei eine unlösbare Vorrangsituation geschaffen, deren Beurteilung in einem möglichen Zivilrechtsverfahren komplett offen ist und tatsächlich mit Hilfe verkehrsrechtlicher Bestimmungen kaum gelöst werden kann. Die Planungsrichtlinien enthalten keine Vorgaben hinsichtlich der Vorrangregelung, empfehlen lediglich die Schaffung klarer und übersichtlicher Verhältnisse. Die Verkehrssicherheit ist auf Grund der unklaren und unlösbaren Situation in hohem Maße gefährdet. Dementsprechend akut ist eine unverzügliche Sanierung, die neben einer Entfernung der Vorrangzeichen auch eine Umwidmung der angrenzenden Verkehrsflächen enthalten sollte.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B04	Falsche Verwendung von Richtungspfeilen in einem angedeuteten Kreisverkehr	1	3	3	2	3	2



Abb. 69: Falsche Verwendung von Richtungspfeilen in einem angedeuteten Kreisverkehr

Erläuterung

Die Verwendung von Richtungspfeilen innerhalb eines Kreuzungsbereiches oder Kreisverkehrs ist grundsätzlich zulässig, wenngleich damit unerwünschte Rechtsfolgen herbeigeführt werden. Vor allem im Zivilrechtsverfahren könnten dabei Schuldverhältnisse beeinflusst werden, weil Verkehrsteilnehmer grundsätzlich auf ein rechtmäßiges Verhalten anderer vertrauen dürfen. Denkbar wäre beispielsweise, dass ein Fußgänger den Schutzweg unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug betritt, da er annimmt, dass dieses entsprechend den Bodenmarkierungen ohnehin im Kreisverkehr weiterfährt. Die vorliegende Ausführung eines Minikreisverkehrs entspricht nicht den Vorgaben der Planungsrichtlinien. Auch in diesem Fall wird anzunehmen sein, dass sich durchschnittliche Verkehrsteilnehmer wie in einem normalen Kreisverkehr verhalten werden, weswegen nur eine geringe Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit anzunehmen ist. Dennoch sollte die Situation innerhalb eines Jahres in Form der Entfernung der Bodenmarkierungen entschärft werden.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B05	Abgrenzung eines Abbiegefahrstreifens mit Sperrlinien	1	3	2	1	3	2



Abb. 70: Abgrenzung einer Abbiegespur mit Sperrlinien (Wolf Kunnert)

Erläuterung

Die Anbringung der Sperrlinien erfolgt grundsätzlich rechtskonform, wenngleich Fahrzeuglenker nicht mehr in der Lage sind, legal nach links einzubiegen. Es kann nicht nachvollzogen werden, ob die rechtliche Unmöglichkeit des Linkseinbiegens von der Behörde beabsichtigt wird, weswegen zunächst davon auszugehen ist, dass unerwünschte Rechtsfolgen herbeigeführt werden. Aus diesem Grund wird auch gegen die allgemeinen Empfehlungen der Knotengestaltung in den Planungsrichtlinien verstoßen, da eine einfache Begreifbarkeit und ausreichende Befahrbarkeit des Knotens gefordert wird. Die Verkehrssicherheit wird kaum beeinträchtigt. Im Interesse der Rechtssicherheit von Fahrzeuglenkern wird eine baldige Sanierung in Form der Entfernung der Sperrlinie vorgeschlagen.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B06	Falsche Anbringung des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ als Bodenmarkierungssymbol	3	1	2	2	2	2



Abb. 71: Falsche Anbringung des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ als Bodenmarkierungssymbol
(Stefan Weinstabl)

Erläuterung

Die Anbringung des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ als Bodenmarkierungssymbol ist eher als unzulässig zu bewerten, da es nicht den tatsächlichen Vorschriften vor Ort entspricht. Die erwünschte Vorrangregelung ergibt sich ohnehin aus den allgemeinen Vorrangbestimmungen und dem Vorrangzeichen „Halt“ in der benachrangten Zufahrt. Die Planungsrichtlinien verweisen bei der Anbringung von Bodenmarkierungen auf die gesetzlichen Bestimmungen. Es ist anzunehmen, dass Verkehrsteilnehmer die Situation richtig einschätzen und somit die Verkehrssicherheit nur geringfügig beeinträchtigt wird. Die Sanierung sollte innerhalb von zwei Jahren durchgeführt werden und erfordert die Entfernung der Bodenmarkierungen.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B07	Schaffung einer gefährlichen Vorrangsituation auf Grund fehlender Zusatztafel	3	3	2	4	4	1



Abb. 72: Schaffung einer gefährlichen Vorrangsituation auf Grund fehlender Zusatztafel

Erläuterung

Die unzureichende Darstellung der tatsächlichen Vorrangverhältnisse ist mit den Anforderungen der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs nicht vereinbar und daher eher rechtswidrig. Mit der Änderung der Vorrangverhältnisse entgegen der Intention der Behörde werden unerwünschte Rechtsfolgen geschaffen. Der Empfehlung zur Schaffung klarer und eindeutiger Vorrangverhältnisse seitens der Planungsrichtlinien wird nicht nachgekommen. Obwohl die tatsächliche Rechtslage eindeutig ist, ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Fahrzeuglenker auf einen „psychologischen Vorrang“ vertrauen wird. Die Gestaltung der Kreuzung bewirkt bei gleichzeitiger falscher Kundmachung der Vorrangverhältnisse eine hohe Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Aus diesem Grund ist eine sofortige Sanierung erforderlich, die mit der Anbringung einer entsprechenden Zusatztafel abgeschlossen wird.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B08	Falsche Anbringung einer Ordnungslinie	3	2	0	3	2	2



Abb. 73: Falsche Anbringung einer Ordnungslinie

Erläuterung

Die Gleichzeitige Verwendung einer Haltelinie und einer Ordnungslinie bei einem Vorrangzeichen „Halt“ ist eher unzulässig, da es keine sachliche Rechtfertigung dafür gibt. Ist die Haltelinie nicht entsprechend den Vorschriften an der Sichtlinie angebracht, so könnten die erwünschten Rechtsfolgen möglicherweise nicht herbeigeführt werden. Auf Grund der Unübersichtlichkeit und der fehlenden Nachvollziehbarkeit der Intention der Behörde könnten Verkehrsteilnehmer die Situation falsch einschätzen. Es empfiehlt sich eine Sanierung innerhalb von 2 Jahren in Form der Entfernung der Ordnungslinie.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B09	Verleitung von Verkehrsteilnehmern zum unzulässigen Linkseinbiegen	1	1	2	3	3	2



Abb. 74: Verleitung von Verkehrsteilnehmern zum unzulässigen Linkseinbiegen

Erläuterung

Die Gestaltung des Kreuzungsbereiches erfolgt grundsätzlich rechtskonform, wenngleich unter Umständen Beeinträchtigungen der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs herbeigeführt werden. Auch die seitens der Behörde erwünschte Rechtsfolge, das Verhindern des Linkseinbiegens, kann auf diese Weise erzielt werden. Da keine einfache Begreifbarkeit und ausreichende Befahrbarkeit des Knotens besteht, wird gegen die allgemeinen Empfehlungen der Knotengestaltung in den Planungsrichtlinien verstoßen. Es besteht Konfliktpotenzial zwischen unzulässigerweise linkseinbiegenden Fahrzeugen und nachfolgenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen. Aus diesem Grund wird eine baldige Sanierung empfohlen, im Rahmen derer der Signalgeber zum Linkseinbiegen entfernt wird.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
B10	Schaffung unklarer Vorrangverhältnisse durch falsche Anbringung einer Begrenzungslinie	3	4	2	4	4	2



Abb. 75: Schaffung unklarer Vorrangverhältnisse durch falsche Anbringung einer Begrenzungslinie

Erläuterung

Da die Verwendung der Begrenzungslinien nicht der BodenmarkierungsV entspricht, liegt eine eher unzulässige Situation vor. Je nach Interpretation könnte sich eine unklare Vorrangsituation ergeben. Die Ausführung entspricht eher nicht den Planungsrichtlinien, da gegen allgemeine Grundsätze verstoßen wird. Es wird ein „psychologischer Vorrang“ geschaffen, der den tatsächlichen Vorrangverhältnissen entgegensteht. Aus diesem Grund wird mit einer hohen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit gerechnet. Eine unverzügliche Sanierung in Form der Entfernung der Bodenmarkierungen ist dringend geboten.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C01	Zweckentfremdung von Ordnungslinien zur Kenntlichmachung einer Querungsstelle von Fußgängern	4	2	3	4	4	2



Abb. 76: Zweckentfremdung von Ordnungslinien zur Kenntlichmachung einer Querungsstelle von Fußgängern (Stefan Weinstabl)

Erläuterung

Die Zweckentfremdung von Ordnungslinien ist weder ausdrücklich erlaubt, noch untersagt. Unzulässig wird jedoch in jedem Fall die Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzwegs“ ohne Vorliegen eines solchen sein. Ordnungslinien sind jedoch nicht geeignet, um eine Querungshilfe für Fußgänger zu schaffen und entsprechen nicht den in diesem Zusammenhang genannten Ausführungen der Planungsrichtlinien. Es besteht die Gefahr, dass Fußgänger auf einen nicht vorhandenen Vorrang vertrauen und dadurch Konflikte mit dem Fahrzeugverkehr entstehen. Die Sanierung sollte auf Grund der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit unverzüglich erfolgen und umfasst zunächst die Entfernung der Bodenmarkierungen und des Straßenverkehrszeichens, um eine klare Verkehrssituation herzustellen. Ist die Schaffung einer Querungsstelle für Fußgänger gewünscht, wären jedoch umfangreichere Maßnahmen notwendig.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C02	Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“ abseits einer Radfahrerüberfahrt	4	2	3	4	4	2



Abb. 77: Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“ abseits einer Radfahrerüberfahrt

Erläuterung

Die Ausführung der mittels Verkehrszeichen angekündigten Radfahrerüberfahrt entspricht nicht den gesetzlichen Bestimmungen. Da sich die Rechtswirkung einer Radfahrerüberfahrt ausschließlich aus den Bodenmarkierungen ergibt, kann eine solche im vorliegenden Fall nicht erzielt werden. Die Ausführung entspricht zudem nicht den Planungsrichtlinien, da hier entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ebenfalls Bodenmarkierungen vorgeschrieben sind. Darüber hinaus wird die Schaffung eindeutiger Vorrangverhältnisse gefordert. Auf Grund der für den durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer unklaren Situation ist die Verkehrssicherheit stark beeinträchtigt. Eine Sanierung hat unverzüglich zu erfolgen und wird zumindest die Aufbringung entsprechender Bodenmarkierungen erfordern.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C03	Unzureichende Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzweges“ in einer Einbahnstraße	4	1	0	3	4	1



Abb. 78: Unzureichende Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzweges“ in einer Einbahnstraße

Erläuterung

Die fehlende Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzweges“ ist rechtswidrig, da in Einbahnstraßen die beidseitige Anbringung des betreffenden Zeichens vor Schutzwegen vorgeschrieben ist. Die Rechtswirkung des Schutzweges ergibt sich jedoch durch die entsprechende Bodenmarkierung und ist von der Anbringung von Straßenverkehrszeichen unabhängig. Da im vorliegenden Fall ausschließlich die unzureichende Anbringung thematisiert wird, findet keine Bewertung hinsichtlich der Einhaltung der Planungsrichtlinien statt. Vor allem bei Schneelage oder nasser Fahrbahn könnten herannahende Fahrzeuglenker den Schutzweg übersehen, wenn das rechte Straßenverkehrszeichen beispielsweise von einem anderen Fahrzeug verdeckt wird. Die Sanierung sollte unmittelbar erfolgen, zumal sich der Aufwand der Anbringung eines zusätzlichen Hinweiszeichens an der bestehenden Vorrichtung in Grenzen hält.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C04	Schaffung einer Gefahrensituation durch Kombination „Vorrang geben“ mit einer Radfahrerüberfahrt	2	1	3	3	3	3



Abb. 79: Schaffung einer Gefahrensituation durch Kombination „Vorrang geben“ mit einer Radfahrerüberfahrt

Erläuterung

Die Vorrangregelung widerspricht grundsätzlich der Intention einer Radfahrerüberfahrt, jedoch ist eine derartige Situation in einem bestehenden Urteil nicht für unzulässig erklärt worden. Anhand der Judikatur lassen sich konkrete Rechtsfolgen ableiten, deren Einhaltung von durchschnittlichen Verkehrsteilnehmern allerdings nur bedingt erwartet werden kann. Die Vorrangregelung der Radfahrerüberfahrt entspricht nicht den Planungsrichtlinien. Da die derzeitige Führung des Radverkehrs an dieser Stelle an sich nicht besonders gelungen erscheint, empfiehlt sich eine zeitnahe Umgestaltung der Verkehrsführung über den unmittelbaren Kreuzungsbereich hinaus.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C05	Anbringung von ungeeigneten Richtungspfeilen im Kreuzungsbereich	1	3	0	2	3	2



Abb. 80: Anbringung von ungeeigneten Richtungspfeilen im Kreuzungsbereich

Erläuterung

Die Anbringung eines ausschließlich geradeaus zeigenden Richtungspfeiles ist grundsätzlich zulässig, entfaltet jedoch unerwünschte Rechtsfolgen, da Radfahrer nicht mehr in die Querstraße einbiegen dürfen. In den aktuellen Planungsrichtlinien wird eine derartige Markierung nicht weiter thematisiert. Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind als gering einzustufen, da in der Praxis die meisten Verkehrsteilnehmer mit einem einbiegenden Radfahrer rechnen werden. Um unerwünschte Rechtsfolgen möglichst schnell zu unterbinden, sollte die Sanierung innerhalb eines Jahres erfolgen. Dazu ist die Ummarkierung der bestehenden Bodenmarkierungen erforderlich.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C06	Falsche Verwendung von Ordnungslinien zur Kennzeichnung einer Querungsstelle für Radfahrer und Anbringung eines ungeeigneten Gefahrenzeichens	2	1	3	3	3	3



Abb. 81: Falsche Verwendung von Ordnungslinien zur Kennzeichnung einer Querungsstelle für Radfahrer und Anbringung eines ungeeigneten Gefahrenzeichens

Erläuterung

Inwiefern die Verwendung von Ordnungslinien abseits des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ zulässig ist, kann nicht endgültig beurteilt werden. Die Situation wird daher mit „eher zulässig“ bewertet.

Da Ordnungslinien alleine keine Rechtswirkung haben und der Nachrang der Radfahrer gegenüber allen anderen Relationen mittels Vorrangzeichen „Halt“ sichergestellt wird, ist die Rechtslage eindeutig. Allerdings entspricht eine derartige Querungsstelle in keinsten Weise den Planungsrichtlinien. Ebenso besteht eine hohe Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, da Missverständnisse hinsichtlich der Vorrangregelung äußerst wahrscheinlich sind. Eine umfassende Sanierung der Querungsstelle ist deshalb dringend notwendig.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C07	Anlage eines Schutzweges entgegen den Planungsrichtlinien	1	1	3	3	2	3



Abb. 82: Anlage eines Schutzweges entgegen den Planungsrichtlinien

Erläuterung

Die Anlage eines unregelmäßigen Schutzweges über mehr als einen Fahrstreifen pro Richtung ist gesetzeskonform und schafft klare Verhaltensvorschriften. Demgegenüber stellt die Querung von mehr als einem Fahrstreifen pro Richtung gemäß den Planungsrichtlinien ein ausdrückliches Ausschlusskriterium für einen unregelmäßigen Schutzweg dar. Es besteht die Gefahr, dass Fußgänger von herannahenden Fahrzeuglenkern übersehen werden. Eine zeitnahe Sanierung erscheint angesichts der eindeutigen Verhaltensvorschriften ausreichend, würde jedoch umfangreiche technische oder bauliche Maßnahmen erfordern.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C08	Unzulässige Kennzeichnung eines Mehrzweckstreifens	4	2	2	2	2	2



Abb. 83: Unzulässige Kennzeichnung eines Mehrzweckstreifens

Erläuterung

Die Kennzeichnung des Mehrzweckstreifens entspricht nicht den gesetzlichen Anforderungen. Demzufolge können die erwünschten Rechtsfolgen möglicherweise nicht herbeigeführt werden. Die Planungsrichtlinien verweisen bei der Anbringung von Bodenmarkierungen auf die Bestimmungen der StVO und BodenmarkierungsV, weswegen eine derartige Ausführung eher nicht vorgesehen ist. Dennoch ist eher eine geringe Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu erwarten, da die meisten Verkehrsteilnehmer die Radfahranlage als solche identifizieren werden. Die Herstellung eines rechtskonformen Zustandes sollte binnen zwei Jahren erfolgen und erfordert eine Änderung der bestehenden Bodenmarkierungen.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C09	Ungeeignete Anlage eines Mehrzweckstreifens	3	2	3	3	3	3



Abb. 84: Ungeeignete Anlage eines Mehrzweckstreifens

Erläuterung

Auf Grund der zu erwartenden Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist eine Unterschreitung der in der BodenmarkierungsV vorgeschriebenen Mindestbreiten von Fahrstreifen im vorliegenden Fall eher unzulässig. Die Intention der Behörde, das Freihalten des Mehrzweckstreifens von Personenkraftwagen, wird angesichts des vorgeschriebenen Seitenabstandes zu abgestellten Fahrzeugen und nicht zuletzt auf Grund der zu geringen Restfahrstreifenbreite nicht erfüllt werden können. Die Errichtung der Radfahranlage einer untergeordneten Radroute in einer verkehrsberuhigten Straße widerspricht den Vorgaben der Planungsrichtlinien. Es werden dadurch Konflikte geschaffen und die Verkehrssicherheit somit beeinträchtigt. Aus diesem Grund sollte eine Sanierung innerhalb eines Jahres geschehen. Da sämtliche Bodenmarkierungen der Radfahranlage zu entfernen sind, oder die Situation komplett neu gestaltet werden muss, wird ein hoher Sanierungsaufwand angenommen.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C10	Unzulässiger Geh- und Radweg mit grüner Flächenmarkierung	1	1	3	3	3	3



Abb. 85: Unzulässiger Geh- und Radweg mit grüner Flächenmarkierung

Erläuterung

Die flächige Markierung von Geh- und Radwegen ist grundsätzlich zulässig. Die gewünschten Rechtsfolgen ergeben sich aus der Beschilderung. Allerdings erlauben die Planungsrichtlinien Geh- und Radwege nur bei geringer Frequenz, was im vorliegenden Beispiel nicht der Fall ist. Auf Grund der in Wien sonst üblichen Verwendung grüner Markierungen ausschließlich auf Radwegen, könnten Verkehrsteilnehmer übersehen, dass die vorliegende Verkehrsfläche auch von Fußgängern benützt werden darf. Dies ist angesichts der zu erwartenden hohen Fußgängerfrequenz umso kritischer. Es besteht ein hohes Konflikt- und Unfallpotenzial. Dementsprechend wäre eine Sanierung innerhalb eines Jahres empfehlenswert. Eine komplette Neugestaltung der Situation erscheint notwendig.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C11	Unzulässige Kundmachung des Endes eines Geh- und Radweges	4	2	0	2	2	1



Abb. 86: Unzulässige Kundmachung des Endes eines Geh- und Radweges

Erläuterung

Die Verwendung einer Zusatztafel anstatt des vorgesehenen Straßenverkehrszeichens ist unzulässig. In Folge des vermutlich dadurch entstehenden Kundmachungsmangels können die erwünschten Rechtsfolgen unter Umständen nicht herbeigeführt werden. Obwohl theoretisch geringfügige Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit denkbar sind, werden in der Praxis die meisten Verkehrsteilnehmer das Ende des Geh- und Radweges als solches erkennen und sich dementsprechend verhalten. Im Interesse der Behörde sollte eine mittelfristige Sanierung in Form eines Schildertausches erfolgen.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C12	Gefährliche Anlage einer unzureichend gekennzeichneten Radfahrerüberfahrt über einen selbstständigen Gleiskörper	4	1	3	3	3	2



Abb. 87: Gefährliche Anlage einer unzureichend gekennzeichneten Radfahrerüberfahrt über einen selbstständigen Gleiskörper

Erläuterung

Die Markierung einer Radfahrerüberfahrt über einen selbstständigen Gleiskörper ist zwar grundsätzlich erlaubt, allerdings entspricht die Ausführung nicht den Vorschriften. Da sich die Rechtswirkung aus der Markierung alleine ergibt, können die erwünschten Rechtsfolgen prinzipiell herbeigeführt werden. Die Planungsrichtlinien schließen eine unregelte Radfahrerüberfahrt aus, wenn es die Verkehrssicherheit nicht erlaubt. Diese ist dadurch beeinträchtigt, dass Radfahrer irrtümlich auf eine vermeintliche Anhaltepflicht seitens der Straßenbahn vertrauen. Die Sanierung sollte dementsprechend innerhalb eines Jahres erfolgen. Am einfachsten und zielführendsten wird wohl die Entfernung der Bodenmarkierungen sein.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
C13	Unzureichende Kennzeichnung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung eines Einrichtungsrادweges	1	2	0	3	3	2



Abb. 88: Unzureichende Kennzeichnung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung eines Einrichtungsrادweges

Erläuterung

Die Radfahranlage entspricht einem rechtlich korrekten Zustand. Die Intention der Behörde, das Befahren des Radweges nur in eine Fahrtrichtung, kann auf diese Weise jedoch nicht durchgesetzt werden. Es besteht die Gefahr, dass Radfahrer nicht mit zulässigem Gegenverkehr rechnen und es angesichts des schmalen Querschnitts zu Konflikten kommt. Eine Sanierung erscheint dringlich und sollte die Markierung von Richtungspfeilen beinhalten.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
D01	Bodenmarkierungen in Kreuzform und weißer Farbe ohne Rechtswirkung	4	2	0	1	1	2



Abb. 89: Bodenmarkierungen in Kreuzform und weißer Farbe ohne Rechtswirkung

Erläuterung

In den gesetzlichen Bestimmungen finden sich keine Verhaltensvorschriften in Zusammenhang mit weißen Bodenmarkierungskreuzen, weswegen keine Rechtsfolgen erzielt werden können. In den Planungsrichtlinien sind keine Vorgaben bezüglich Markierungen für den ruhenden Verkehr enthalten. Die Verkehrssicherheit wird jedoch nicht beeinträchtigt, da sich sicherheitsrelevante Vorschriften ohnehin aus anderen Bestimmungen ergeben. Die Dringlichkeit der Sanierung ist gering und würde den Austausch der Bodenmarkierungen beinhalten.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
D02	Unbenutzbarkeit von markierten Parkflächen auf Grund eines Halte- und Parkverbotes	2	3	0	1	3	3



Abb. 90: Unbenutzbarkeit von markierten Parkflächen auf Grund eines Halte- und Parkverbotes

Erläuterung

Obwohl die Behörde auf den ersten Blick gegensätzliche Intentionen zum Ausdruck bringt, ist die Anordnung eines absoluten Halte- und Parkverbotes trotz markierter Stellplätze grundsätzlich eher zulässig. Jedoch begehen Fahrzeuglenker, die ihr Fahrzeug auf den markierten Stellplätzen abstellen, unbewusst eine Verwaltungsübertretung, da sich das Halte- und Parkverbot auf die gesamte Straßenseite bezieht. In den Planungsrichtlinien sind keine Vorgaben bezüglich Markierungen für den ruhenden Verkehr enthalten. Die Verkehrssicherheit wird durch diese Ausführung nicht beeinträchtigt. Es wird eine zeitnahe Sanierung empfohlen, um ein legales Abstellen zu ermöglichen. Da die Beschilderung anzupassen sein wird, bzw. sogar vollständig durch Bodenmarkierungen ersetzt werden könnte, wird zunächst von einem hohen Sanierungsaufwand ausgegangen.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
D03	Falsche Kundmachung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone und einer Halte- und Parkverbotszone	4	2	2	1	3	1



Abb. 91: Falsche Kundmachung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone und einer Halte- und Parkverbotszone

Erläuterung

Durch die Anbringung von falschen Straßenverkehrszeichen ist eine zugrundeliegende Verordnung nicht richtig kundgemacht. Die erwünschten Rechtsfolgen können daher nicht durchgesetzt werden. In den Planungsrichtlinien wird in Zusammenhang mit der Aufstellung von Straßenverkehrszeichen auf die Bestimmungen der StVO verwiesen, was im gegenständlichen Fall missachtet wird. Die Verkehrssicherheit wird dadurch jedoch kaum beeinträchtigt. Im Interesse der Behörde ist eine baldige Sanierung in Form eines Austausches des Straßenverkehrszeichens vorzunehmen, um die erwünschten Rechtswirkungen erzielen zu können.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
D04	Verschwendung von potenziellem Parkraum durch unterbleibende Ausnützung straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen	1	3	0	2	2	2



Abb. 92: Verschwendung von potenziellem Parkraum durch unterbleibende Ausnützung straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen

Erläuterung

Die Behörde ist nur begrenzt verpflichtet, Parkraum zur Verfügung zu stellen, weswegen der gegenwärtige Zustand rechtskonform ist. Trotz vermutlich jahrelanger Praxis begehen Fahrzeuglenker, die beim Parken keine zwei Fahrstreifen frei halten, eine Verwaltungsübertretung. Den Planungsrichtlinien lassen sich zwar Querschnittsdimensionierungen entnehmen, jedoch keine Aussagen über die Organisation des ruhenden Verkehrs auf normalen Fahrbahnen. Die Verkehrssicherheit könnte theoretisch durch die hohe Anzahl an Falschparkern beeinträchtigt werden, allerdings sind Verkehrsteilnehmer in Wohngebieten in der Regel an derartige Situationen gewöhnt. Um legalen Parkraum zu schaffen, bietet sich eine Sanierung mittels Aufbringung von entsprechenden Bodenmarkierungen innerhalb von zwei Jahren an.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
D05	Verwendung von gelben Bodenmarkierungen als Randlinie eines Radweges	3	2	2	1	1	2



Abb. 93: Verwendung von gelben Bodenmarkierungen als Randlinie eines Radweges

Erläuterung

Die Verwendung von gelben Bodenmarkierungen als Begrenzungslinie eines Radweges entspricht eher nicht den gesetzlichen Bestimmungen, zudem ist der Abstand der Linien zum Fahrbahnrand auf kurzem Abschnitt zu groß, um ein Halte- und Parkverbot ordnungsgemäß kundzumachen. Die erwünschten Rechtsfolgen können damit zumindest im betroffenen Abschnitt prinzipiell nicht durchgesetzt werden, ergeben sich jedoch aus anderen Bestimmungen. Aus diesem Grund besteht auch keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Die Planungsrichtlinien verweisen bei der Anbringung von Bodenmarkierungen auf gesetzliche Bestimmungen. Eine Sanierung sollte bei Bedarf erfolgen und würde eine Ummarkierung beinhalten.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
D06	Suggestieren von Senkrechtparkplätzen ohne rechtliche Grundlage	1	3	0	1	2	2



Abb. 94: Suggestieren von Senkrechtparkplätzen ohne rechtliche Grundlage

Erläuterung

Die Situation erscheint grundsätzlich rechtskonform, führt jedoch zu unbeabsichtigten Verwaltungsübertretungen von Fahrzeuglenkern. In den Planungsrichtlinien sind keine Vorgaben bezüglich Markierungen für den ruhenden Verkehr enthalten. Die Verkehrssicherheit wird durch diese Ausführung nicht beeinträchtigt. Um legalen Parkraum zu schaffen, bietet sich eine Sanierung mittels Aufbringung von entsprechenden Bodenmarkierungen innerhalb von zwei Jahren an.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
D07	Falsche Bodenmarkierungen zur Abgrenzung von Parkflächen innerhalb einer Kurzparkzone	4	2	2	1	2	2



Abb. 95: Falsche Bodenmarkierungen zur Abgrenzung von Parkflächen innerhalb einer Kurzparkzone

Erläuterung

Die Ausführung von Bodenmarkierungen in weißer Farbe, die Flächen für den ruhenden Verkehr in Kurzparkzonen vom fließenden Verkehr abgrenzen, ist gemäß der BodenmarkierungsV unzulässig. Inwiefern sich dies auf die Gültigkeit der Kurzparkzone auswirkt, kann nicht abschließend beurteilt werden. Es ist jedoch denkbar, dass Gebote, die durch die Bodenmarkierungen zum Ausdruck gebracht werden, nicht durchgesetzt werden können. Die Planungsrichtlinien verweisen bei der Anbringung von Bodenmarkierungen auf gesetzliche Bestimmungen. Die Verkehrssicherheit wird dadurch nicht beeinträchtigt. Im Interesse der Behörde ist eine Sanierung in Form von Ummarkierungen innerhalb von zwei Jahren empfohlen.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
D08	Unzureichende Kundmachung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone	4	2	2	1	3	1



Abb. 96: Unzureichende Kundmachung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone

Erläuterung

Die Anbringung des Straßenverkehrszeichens entspricht nicht der gesetzlichen Anforderung der rechtzeitigen und leichten Erkennbarkeit. In Folge des Kundmachungsmangels kann die zugrundeliegende Verordnung keine Rechtswirkung entfalten. Fahrzeuglenker können sich auf Unkenntnis derselben berufen. In den Planungsrichtlinien wird eine korrekte Anbringung gemäß gesetzlicher Bestimmungen gefordert, was im vorliegenden Fall nicht geschehen ist. Es sind jedoch keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit anzunehmen. Im Interesse der Behörde wird eine Sanierung innerhalb eines Jahres empfohlen, zumal eine solche nur mit geringem Aufwand verbunden ist.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
D09	Unbenützbarkeit eines Parkstreifens auf Grund einer Sperrlinie und Sperrfläche	1	3	0	2	3	2



Abb. 97: Unbenützbarkeit eines Parkstreifens auf Grund einer Sperrlinie und Sperrfläche

Erläuterung

Da prinzipiell ein rechtskonformer Zustand besteht, könnten Fahrzeuglenker unbewusst eine Verwaltungsübertretung begehen, wenn sie die Sperrlinien und –flächen überfahren. Da andere Verkehrsteilnehmer unter Umständen mit einem derartigen Fahrmanöver nicht rechnen, besteht eine geringe Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Auf Grund der Verleitung zum vorschriftswidrigen Verhalten ist eine baldige Sanierung geboten. Dabei werden die Bodenmarkierungen zu entfernen sein.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
E01	Unzureichende Absicherung eines beschränkten Eisenbahnüberganges	4	2	0	3	3	2



Abb. 98: Unzureichende Absicherung eines beschränkten Eisenbahnüberganges

Erläuterung

Die Absicherung des Eisenbahnüberganges entspricht nicht den gesetzlichen Vorschriften. Dementsprechend könnten unter Umständen damit in Zusammenhang stehende Bestimmungen nicht rechtswirksam durchgesetzt werden. Es existieren keine Planungsrichtlinien zur Ausführung von Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und dem motorisierten Straßenverkehr. Da Verkehrsteilnehmer den Eisenbahnübergang möglicherweise zu spät wahrnehmen, ist eine mittlere Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit anzunehmen. Dementsprechend ist eine hohe Dringlichkeit der Sanierung gegeben. Diese umfasst die Anbringung entsprechender Straßenverkehrszeichen.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
E02	Strittige Verwendung von speziellen Lichtsignalen für Linienomnibusse	3	3	3	3	3	3



Abb. 99: Strittige Verwendung von speziellen Lichtsignalen für Linienomnibusse

Erläuterung

Die Zulässigkeit von weiß leuchtenden Balkensignalen für den öffentlichen Kraftfahrlinienverkehr kann nicht abschließend beurteilt werden, allerdings wird eine daraus resultierende, potenzielle Störung des übrigen Verkehrsflusses eher unzulässig sein. Unter Umständen begehen die Lenker von Linienomnibussen eine Verwaltungsübertretung, wenn sie das rote Licht der normalen VLSA nicht beachten. Die Planungsrichtlinien enthalten keine Aussagen zu speziellen Lichtsignalen für den öffentlichen Verkehr, verbieten jedoch ausdrücklich eine gleichzeitige Freigabe von nichtverträglichen Verkehrsströmen. Es ist anzunehmen, dass die Lenker eines Verkehrsbetriebes mit der Verkehrsregelung im betroffenen Kreuzungsbereich vertraut sind. Dies wird jedoch auf andere Verkehrsteilnehmer, die den Fahrstreifen legal nutzen, nicht zutreffen. Aus diesem Grund, aber auch wegen der rechtlich unklaren Situation besteht ein dringender Sanierungsbedarf. Dabei ist von einem hohen Aufwand auszugehen, da ein rechtskonformer Zustand der VLSA in Hinblick auf Farbe und Schaltung herzustellen ist.

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Bewertung</i>					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
E03	Erzwungene Verwaltungsübertretungen von Linienomnibussen	1	3	0	3	3	3



Abb. 100: Erzwungene Verwaltungsübertretungen von Linienomnibussen

Erläuterung

Grundsätzlich besteht ein rechtskonformer Zustand, wengleich die Lenker von Linienomnibussen, die den Gleiskörper befahren, möglicherweise eine unbeabsichtigte Verwaltungsübertretung übergehen. Die Planungsrichtlinien geben nur grundsätzliche Kriterien zur Mitbenützung eines Gleiskörpers durch Linienomnibusse vor, enthalten jedoch keine Aussagen zur Ausführung. Es besteht die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer nicht mit dem Befahren des Gleiskörpers durch Linienomnibusse rechnen. Um eine rechtmäßige Benützung zu ermöglichen und die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu beheben, ist eine hohe Dringlichkeit der Sanierung geboten. Diese umfasst eine Neugestaltung der Situation mittels unterschiedlicher Bodenmarkierungen.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
E04	Schaffung einer Konfliktsituation durch Anhebung der Fahrbahn und fehlende Absperrung in einem Haltestellenbereich	1	1	0	3	3	3



Abb. 101: Schaffung einer Konfliktsituation durch Anhebung der Fahrbahn und fehlende Absperrung in einem Haltestellenbereich

Erläuterung

Die Situation ist aus rechtlicher Sicht zulässig und klar beurteilbar. Allerdings wird die Verkehrssicherheit durch die bauliche Gestaltung beeinträchtigt. Auf Grund des hohen Konfliktpotenzials zwischen Fahrzeugkernern und Fußgängern sollte der Haltestellenbereich innerhalb eines Jahres baulich umgestaltet werden.

Nr.	Titel	Bewertung					
		VR	RW	PL	VS	SN	SA
E05	Unzulässige Ausführung einer Fahrstreifensignalisierung	3	2	0	2	1	3



Abb. 102: Unzulässige Ausführung einer Fahrstreifensignalisierung

Erläuterung

Die Ausführung der Fahrstreifensignalisierung entspricht je nach Interpretation nicht den Vorgaben der StVO und ist daher eher unzulässig. Die erwünschten Rechtsfolgen können daher möglicherweise nicht herbeigeführt werden. Die Planungsrichtlinien weisen zwar auf die Möglichkeit der Fahrstreifensignalisierung zur ÖPNV-Beschleunigung hin, enthalten jedoch keine Vorgaben, wie derartige Anlagen auszuführen sind. Da der gelb blinkende Pfeil fehlt, könnten die Lenker von Fahrzeugen vom rot gekreuzten Schrägbalken und dem damit verbundenen Verbot des Befahrens des betroffenen Fahrstreifens überrascht werden. Daraus könnte sich theoretisch eine geringfügige Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ergeben, beispielsweise durch abrupte Fahrmanöver. Eine Sanierung sollte im Interesse der Behörde und dem Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel in Erwägung gezogen werden, wäre jedoch angesichts der notwendigen Anbringung von zusätzlichen Lichtzeichen mit hohem Aufwand verbunden.

5.2 Vergleich der Bewertungsergebnisse

Insgesamt werden 44 Beispiele beurteilt und bewertet. Bei einem Vergleich der Bewertungsergebnisse (siehe Tab. 7 auf S. 174) fallen einige interessante Aspekte auf. Da sowohl die Auswahl der Beispiele, als auch Beurteilung und Bewertung sehr subjektiv erfolgten, wird nicht zuletzt angesichts der geringen Stichprobe auf eine statistische Analyse verzichtet. Vielmehr werden mögliche Erkenntnisse zusammengefasst und beschrieben.

Zunächst ist festzuhalten, dass zwar bei einem Großteil der Beispiele eine zumindest potenziell rechtswidrige Situation vorliegt, dies jedoch nicht zwangsläufig zu einer höheren Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führt. Diese ist am häufigsten bei Kreuzungen und Anlagen für den nichtmotorisierten, aber auch öffentlichen Verkehr gegeben. Dies erscheint nachvollziehbar, da gerade diese Situationen angesichts der Vielzahl von Verhaltensregeln und Anlageformen relativ schnell unübersichtlich werden. Gerade bei den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern kommt hinzu, dass mangels Notwendigkeit eines Führerscheins von einer deutlich geringeren Regelkenntnis ausgegangen wird, wodurch komplexe Situationen verschärft werden und auch der psychologische Faktor vermutlich eine stärkere Rolle spielt.

Bei Betrachtung der Rechtswirkung zeigt sich, dass vielfach die Behörde auf Grund falscher Ausführungen gewünschte Rechtsfolgen nicht nachhaltig durchsetzen wird können. Zwar ist anzunehmen, dass sich ein Großteil der Verkehrsteilnehmer mangels juristischer Kenntnisse an die angebrachten Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen hält, bzw. etwaige Strafverfügungen gar nicht beeinsprucht, allerdings wird ein Zuwiderhandeln vor allem in höheren gerichtlichen Instanzen in vielen Fällen nicht verfolgbar sein. Für den Verkehrsteilnehmer, aber zum Teil auch für die Behörde, deutlich unangenehmer sind jene Fälle, in denen versehentlich unerwünschte Rechtsfolgen herbeigeführt werden. Gerade im Bereich des ruhenden Verkehrs finden sich einige Beispiele, die keine oder nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erwarten lassen, jedoch für die Lenker von Fahrzeugen bei genauerer Betrachtung eine erhebliche Erschwernis darstellen.

Vor allem bei Anlagen des nichtmotorisierten oder öffentlichen Verkehrs ergibt sich häufig ein hoher Sanierungsaufwand, da oftmals im Gegensatz etwa zu reinen Kundmachungsmängeln die Neugestaltung der Situation sinnvoll erscheint, um eine befriedigende Lösung zu erhalten. Im Allgemeinen lassen sich die dargestellten Mängel in der Verkehrsorganisation jedoch relativ einfach beheben.

Auffällig ist, dass die Planungsrichtlinien einige Situationen überhaupt nicht behandeln (z.B. Ausführung von Eisenbahnübergängen, Ausführung von Anlagen zur Fahrstreifensignalisierung), bzw. oftmals nur allgemeine Grundsätze beschreiben (z.B. Vorrangregelung an Knotenpunkten) oder auf die gesetzlichen Bestimmungen verweisen (z.B. korrekte Anwendung von Bodenmarkierungen). Dieser Umstand erklärt möglicherweise auch, warum kein einziges Beispiel ausdrücklich den

Planungsrichtlinien entspricht. Besonders bei den Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr zeigen sich Defizite hinsichtlich der Berücksichtigung von verkehrstechnischen Vorgaben. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass zum Schutz dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern die betreffenden Bestimmungen oftmals deutlich umfangreicher und detaillierter ausgeführt sind, als in anderen Bereichen. In einigen Fällen zeigt sich, dass Unterschiede zwischen gesetzlichen Bestimmungen und den Planungsrichtlinien bestehen. Dabei ist einiges zwar in der StVO erlaubt, in den betreffenden RVS allerdings untersagt. Da hier oft gleichzeitig eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist, zeigt sich einmal mehr die Bedeutung der Planungsrichtlinien.

Das in dieser Arbeit kritischste Beispiel stellt zweifelsohne die Kreuzung mit dem Vorrangzeichen „Vorrang geben“ an allen Zufahrten dar (Nr. B03). Am unproblematischsten erscheint hingegen die falsche Ausrichtung eines Verkehrsspiegels (Nr. B01), die für die Verkehrsteilnehmer zwar womöglich ärgerlich, aber ansonsten relativ unproblematisch ist.

Auffallend ist, dass der Sanierungsaufwand bei den meisten der ausgewählten Beispiele relativ überschaubar ist. Zumeist sind lediglich Straßenverkehrszeichen, bzw. Bodenmarkierungen zu entfernen oder zu ergänzen. In wenigen Fällen sind umfangreichere Maßnahmen, wie beispielsweise eine komplette Umgestaltung der Situation erforderlich.

Nr.	VR	RW	PL	VS	SN	SA
A01	3	1	2	1	1	1
A02	4	2	2	2	2	2
A03	4	2	0	2	2	1
A04	3	1	2	2	2	2
A05	4	2	3	2	2	2
A06	4	2	0	2	3	1
A07	4	3	3	3	3	1
B01	0	0	0	2	1	1
B02	3	3	3	1	1	1
B03	4	4	2	4	4	3
B04	1	3	3	2	3	2
B05	1	3	2	1	3	2
B06	3	1	2	2	2	2
B07	3	3	2	4	4	1
B08	3	2	0	3	2	2
B09	1	1	2	3	3	2
B10	3	4	2	4	4	2
C01	4	2	3	4	4	2
C02	4	2	3	4	4	2
C03	4	1	0	3	4	1
C04	2	1	3	3	3	3
C05	1	3	0	2	3	2
C06	2	1	3	4	4	3
C07	1	1	3	3	2	3
C08	4	2	2	2	2	2
C09	3	2	3	3	3	3
C10	1	1	3	3	3	3
C11	4	2	0	2	2	1
C12	4	1	3	3	3	2
C13	1	2	0	3	3	2
D01	4	2	0	1	1	2
D02	2	3	0	1	3	3
D03	4	2	2	1	3	1
D04	1	3	0	2	2	2
D05	3	2	2	1	1	2
D06	1	3	0	1	2	2
D07	4	2	2	1	2	2
D08	4	2	2	1	3	1
D09	1	3	0	2	3	2
E01	4	2	0	3	3	2
E02	3	3	3	3	3	3
E03	1	3	0	3	3	3
E04	1	1	0	3	3	3
E05	3	2	0	2	1	3

Tab. 7: Übersicht über die Bewertung der einzelnen Beispiele

5.3 Wichtigste Erkenntnisse

Ausgehend von der in Kapitel 5.1 vorgenommenen Bewertung und dem Vergleich der Bewertungsergebnisse in Kapitel 5.2 wird an dieser Stelle ein Überblick über die häufigsten und kritischsten Mängel gegeben, die im Straßennetz österreichischer Ortsgebiete anzutreffen sind.

- **Unklare oder schwer zu begreifende Vorrangverhältnisse**

Auf Grund der ohnehin umfangreichen und nicht immer eindeutigen gesetzlichen Vorrangregeln sowie dem hohen Konfliktpotenzial wird die Schaffung unklarer oder schwer zu begreifender Vorrangverhältnisse im Bereich von Knoten als besonders kritisch angesehen. Dies betrifft insbesondere jene Fälle, in denen die Beschilderung nicht den vermutlich von der Behörde gewünschten Vorrangverhältnissen entspricht, bzw. sich dadurch eine unklare Vorrangsituation ergibt, die nicht oder nur mit Kenntnis der Judikatur lösbar ist. Ebenso kann in der Praxis in Folge von räumlicher Gestaltung, schlecht erkennbarer Beschilderung oder ungeeigneten Bodenmarkierungen regelmäßig das Phänomen des „psychologischen Vorrangs“ beobachtet werden.

- **Falsch ausgeführte Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer**

Ein hohes Gefährdungs- und Konfliktpotenzial wird von Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer erwartet, die nicht den gesetzlichen oder verkehrstechnischen Vorgaben entsprechen. Besonders kritisch sind in diesem Zusammenhang jene Stellen anzusehen, bei denen durch die Beschilderung oder Anbringung von Bodenmarkierungen der Eindruck erweckt wird, dass nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer gegenüber anderen Fahrzeugen einen Vorrang genießen, der aus rechtlicher Sicht tatsächlich gar nicht besteht.

- **Verleitung von Verkehrsteilnehmern zu vorschriftswidrigem Verhalten**

Unklare oder falsch angebrachte Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen, die Verkehrsteilnehmer zu unbeabsichtigt vorschriftswidrigem Verhalten verleiten, stellen je nach Situation zwar oftmals nur eine geringe Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit dar, sind jedoch für Betroffene im Falle einer Verfolgungshandlung durch die Behörden umso ärgerlicher. Insbesondere in etwaigen Zivilrechtsverfahren in Folge von Verkehrsunfällen sind hier seitens aller Beteiligten unerwartete Auswirkungen zu befürchten.

- **Kundmachungsmängel von Verordnungen**

Durch die falsche oder unzureichende Anbringung von Straßenverkehrszeichen werden Verordnungen nicht ausreichend kundgemacht und können somit aus verwaltungsrechtlicher Sicht

oftmals keine Rechtsfolgen herbeiführen. Dies kann einerseits dazu führen, dass von Behörden erlassene Verkehrsbeschränkungen nicht vollzogen werden können, andererseits kann durch eine falsche Kundmachung Verkehrsbeschränkungen möglicherweise eine vollkommen andere Bedeutung zukommen als ursprünglich vorgesehen, etwa in Hinblick auf den Geltungsbereich oder Normadressaten.

- **Verwendung von ungeeigneten Lichtsignalen für Linienomnibusse**

Auf Grund der derzeitigen Rechtslage erscheinen die vor allem in größeren österreichischen Städten regelmäßig anzutreffenden weißen Lichtsignale für Linienomnibusse als unzulässig, bzw. können voraussichtlich keine Rechtswirkung entfalten. In Anbetracht der Bemühungen zur Beschleunigung öffentlicher Verkehrsmittel stellt dies einen unbefriedigenden Zustand dar, zumal auch andere Arten von Straßenbenützern (Taxi, Radfahrer etc.) davon betroffen sind.

- **Vermeidbare Erschwernisse für den ruhenden Verkehrs**

In Anbetracht des in zahlreichen Städten und Gemeinden herrschenden Parkraumdrucks ergeben sich in der Praxis aus den verkehrsrechtlichen Bestimmungen oftmals Erschwernisse in Bezug auf das Abstellen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, ohne dass die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs derartige Einschränkungen erfordern würde. Dies betrifft insbesondere jene Situationen, in denen die Behörde von den Möglichkeiten der StVO zur Vermeidung dieser Erschwernisse mittels Anbringung von Bodenmarkierungen oder Straßenverkehrszeichen nicht Gebrauch macht und trotz mitunter jahrelanger Duldung des vorschriftswidrigen Abstellens von Fahrzeugen für betroffene Lenker Rechtsunsicherheit besteht.

- **Falsche Bodenmarkierungen zur Abgrenzung von Parkflächen in Kurzparkzonen**

Obwohl die BodenmarkierungsV in Kurzparkzonen blaue Bodenmarkierungen vorschreibt, wenn Flächen für den ruhenden Verkehr markiert werden, können in österreichischen Kurzparkzonen häufig ausschließlich weiße Bodenmarkierungen angetroffen werden. Zwar ist derzeit unklar, inwiefern daraus Rechtsfolgen ableitbar sind, allerdings scheint die Einhaltung dieser Vorschrift in Anbetracht der Tatsache, dass sich viele Kurzparkzonen mittlerweile großflächig über ganze Stadtviertel erstrecken und mitunter für Ortsfremde nur schwer zu erkennen sind, zweckmäßig.

6 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die vorliegende Arbeit gibt einen Überblick, welche Mängel in der Verkehrsorganisation in österreichischen Ortsgebieten zu erwarten sind. Besonders bedenklich sind dabei die Verkehrssicherheit beeinträchtigende Situationen im Kreuzungsbereich oder bei Anlagen des nichtmotorisierten Verkehrs. Dabei ist vor allem jene Gruppe von Verkehrsteilnehmern betroffen, die ohnehin tendenziell eher gefährdet ist. Eine mögliche Erklärung besteht darin, dass derartige Anlagen oft in bestehende Strukturen integriert werden müssen und dabei unter Umständen Kompromisse in Hinblick auf rechtliche oder verkehrstechnische Ansprüche einzugehen sind. Denkbar ist zudem, dass in einigen Fällen Druck von Seiten der Politik dazu führt, dass bestimmte Anlagen errichtet werden, ohne dass dafür die aus verkehrstechnischer Sicht notwendigen Voraussetzungen bestehen, beispielsweise in Bezug auf Querungshilfen für den Fußgängerverkehr.

Die damit in Zusammenhang stehende geringe Beachtung der Planungsrichtlinien könnte dadurch erklärt werden, dass diese im untergeordneten Netz praktisch keine Rechtsverbindlichkeit haben und dementsprechend eher nur bei ausreichenden Ressourcen berücksichtigt werden. Darüber hinaus liegt die Vermutung nahe, dass im Straßennetz viele sogenannte „Altlasten“ bestehen, die zum Zeitpunkt ihrer Errichtung dem Stand der Technik entsprochen haben und seitdem nicht mehr an aktuelle Erfordernisse angepasst wurden.

Es ist anzunehmen, dass vielen Behörden schlicht und einfach der Überblick über das gesamte Straßennetz und die dort angebrachten Verkehrsleiteinrichtungen oder baulichen Gegebenheiten fehlt. Anders ist nicht zu erklären, wie es angesichts der Überprüfungspflicht von derartigen Einrichtungen alle fünf Jahre gemäß § 96 Abs. 2 StVO zu den festgestellten Mängeln kommt, selbst wenn möglicherweise einige Situationen über Jahrzehnte hinweg „historisch gewachsen“ sind. Dieser Eindruck wird dadurch bestärkt, dass teilweise offensichtlich nicht einmal die notwendigen Verordnungen auffindbar sind (vgl. VwGH 16.9.1983, 83/02/0026).

Bei einem Abgleich der betroffenen Örtlichkeiten mit Unfallstatistiken würde man wahrscheinlich feststellen, dass diese Stellen trotz verkehrsrechtlicher und –technischer Mängel keine besonderen Unfallhäufungspunkte darstellen. Dies lässt sich dadurch erklären, dass sich vermutlich die meisten Verkehrsteilnehmer in vielen Situationen entsprechend ihrem Gefühl verhalten und weniger nach den tatsächlichen rechtlichen Umständen, die sie möglicherweise ohnehin gar nicht genau kennen. Solange es dabei zu keinem Verkehrsunfall kommt oder Verkehrsstrafen entweder gar nicht verhängt oder vom Beschuldigten im guten Glauben bezahlt werden, werden die Auswirkungen von solchen Mängeln überschaubar sein. Im Interesse der Rechtssicherheit aller Beteiligten aber auch der Behörde oder des Straßenerhalters in Hinblick auf etwaige Regressansprüche besteht allerdings dennoch Handlungsbedarf, zumal die Sanierung von Mängeln in vielen Fällen nur geringen Aufwand erfordert

und die Kosten in der Regel lediglich einen Bruchteil von etwaigen Schadenersatz- oder Schmerzensgeldansprüchen ausmachen würden. Nicht zuletzt werden vermutlich künftige Assistenzsysteme der Kraftfahrzeugtechnik, vor allem im Bereich des automatisierten Fahrens, auf eine ordnungsgemäße Ausführung der Verkehrsorganisation angewiesen sein, um Situationen korrekt erfassen zu können.

Lösungsansatz zur Identifizierung von verkehrsrechtlichen und -technischen Mängeln in der Verkehrsorganisation

Es stellt sich die Frage, wie verkehrsrechtliche und -technische Mängel im innerörtlichen Straßennetz systematisch identifiziert und in weiterer Folge behoben werden können. Zunächst ist dabei an die bestehenden Instrumente in Form von RSA und RSI zu denken. Aus einer beispielhaften Sammlung möglicher Fragestellungen im Rahmen einer RSI geht hervor, dass rechtliche Aspekte zumindest indirekt betrachtet werden, sofern sie Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erwarten lassen (vgl. BMVIT, 2014, S. 41ff.). Ein Beispiel dafür wäre etwa die Fragestellung, ob die Vorrangregelung in einem Kreuzungsbereich klar erkennbar ist (vgl. BMVIT, 2014, S. 53). Existiert in so einem Fall eine durch die Behörde verursachte unklare Vorrangssituation, wird die Frage wohl mit „nein“ zu beantworten sein.

Daraus lässt sich ableiten, dass bei einer RSA oder RSI vermutlich zwar sicherheitsrelevante rechtliche Mängel bemerkt werden, möglicherweise jedoch auf andere rechtswidrige Ausführungen, wie beispielsweise Kundmachungsmängel, gar nicht eingegangen wird. Dies kann den beiden Instrumenten allerdings nicht zum Vorwurf gemacht werden, da eine Beurteilung rechtlicher Gesichtspunkte und möglicher Rechtsfolgen gar nicht Sinn und Zweck einer RSA oder RSI ist. Gerade im innerörtlichen Straßennetz kommt hinzu, dass mangels Verpflichtung die Durchführung einer RSA oder RSI angesichts des hohen Ressourcenaufwandes oft nicht möglich ist (vgl. KFV [Hrsg.], 2017, S. 24).

Auf Grund der Grenzen bestehender Instrumente ist die Entwicklung einer neuen Strategie notwendig. Diese sollte sich auf die Einhaltung, aber auch Ausschöpfung verkehrsrechtlicher und –technischer Vorgaben konzentrieren und könnte gleichzeitig mit der gesetzlich ohnehin vorgeschriebenen Überprüfung aller Einrichtungen zur Sicherung und Regelung des Verkehrs gemäß § 96 Abs. 2 StVO durchgeführt werden, bzw. diese integrieren. Eine derartige „Verkehrsrechtliche und –technische Inspektion (VRTI)“ müsste damit alle fünf Jahre durchgeführt werden und nicht nur die korrekte Anwendung der betroffenen Einrichtungen kontrollieren, sondern auch eine Prüfung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit beinhalten. Dabei kann gleichzeitig festgestellt werden, ob weitere oder andere verkehrsorganisatorische Maßnahmen notwendig sind.

Ähnlich wie bei einer RSI wären betroffene Straßenzüge abzufahren und im Optimalfall mit Video- oder Fototechnologie elektronisch aufzuzeichnen. Anhand des vorliegenden Materials können anschließend

verschiedene Aspekte kontrolliert werden, beispielsweise die korrekte Anbringung von Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen, die Verkehrsregelung im Kreuzungsbereich oder Anlagen für den nichtmotorisierten oder ruhenden Verkehr. Zu diesem Zweck empfiehlt sich im Vorhinein die Erstellung von Checklisten für verschiedene Themenbereiche, die angesichts der Vielfalt an relevanten Bestimmungen und Möglichkeiten eher separat betrachtet werden sollten. Wird eine solche VRTI in einem Bereich mit häufigem Unfallgeschehen durchgeführt, könnte das Video- oder Bildmaterial unter Umständen für eine anschließende RSI verwendet werden, wodurch wiederum Zeit und Kosten eingespart werden könnten.

Empfehlungen zur Anpassung verkehrsrechtlicher Bestimmungen

Darüber hinaus können im Rahmen dieser Arbeit Empfehlungen für den Gesetzgeber abgeleitet werden.

Generell fällt auf, dass die StVO oftmals sehr genaue Vorschriften beispielsweise zur Anbringung von Straßenverkehrszeichen enthält. Es stellt sich dabei die Frage, ob die Wahrnehmbarkeit einiger Straßenverkehrszeichen bzw. der Verkehrsregelung nicht auch bei teilweise weniger strengen Vorschriften gewährleistet wäre. Das betrifft beispielsweise die Kundmachung von Einbahnstraßen, wie in Beispiel A02 auf Seite 25.

Dringender Handlungsbedarf besteht in Zusammenhang mit den besonderen Lichtsignalen für Linienomnibussen die derzeit eine verkehrsrechtliche Grauzone darstellen (siehe Beispiel E02 auf Seite 111). Hier scheint eine Klarstellung innerhalb der StVO erforderlich, inwieweit derartige Signale zulässig sind, bzw. auch von anderen Verkehrsteilnehmern, die Fahrstreifen von Linienomnibussen legal befahren dürfen, zu beachten sind. Diese Ansicht deckt sich mit einer Einschätzung von Hoffer (vgl. 2018, o.S.).

Ebenso sollte die Aufnahme des Gebotszeichens „Kreisverkehr“ (siehe Abb. 103 auf Seite 180) in die StVO entsprechend dem Übereinkommen über die Straßenverkehrszeichen angedacht werden (siehe Beispiel B02 auf Seite 39). Ein solches ist in vielen anderen Ländern bereits in Verwendung und würde die von Pürstl (vgl. 2015, S. 19) beschriebene Problematik beheben, wonach derzeit das Wenden eines Fahrzeuges innerhalb des Kreisverkehrs mit anschließendem Befahren der Kreisfahrbahn im Uhrzeigersinn theoretisch erlaubt wäre. In Verbindung mit dem Vorrangzeichen „Vorrang geben“ wäre klargestellt, dass Fahrzeuge, die sich im Kreisverkehr befinden, Vorrang gegenüber einfahrenden Fahrzeugen haben. Ein weiterer Vorteil wäre die problemlose und leicht verständliche Kennzeichnung von Minikreisverkehren. Die in RVS 03.05.14 empfohlene Kennzeichnung mittels Zusatztafel „besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang“ wäre dadurch ebenso obsolet, wie die problematische Anbringung von Bodenmarkierungspfeilen innerhalb der Kreisfahrbahn (siehe Beispiel B04 auf Seite 45).

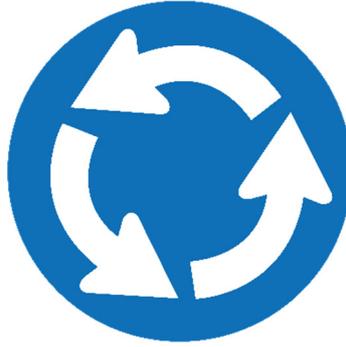


Abb. 103: Vorschlag für ein Gebotszeichen „Kreisverkehr“, angepasst an die Optik österreichischer Straßenverkehrszeichen

Um den besonderen Verlauf einer Straße mit Vorrang, die keine Vorrangstraße ist, aus Sicht des bevorrangten Verkehrs landesweit einheitlich kennzeichnen zu können (siehe Beispiel B07 auf Seite 51), empfiehlt sich die Schaffung einer Möglichkeit zur Anpassung des Gefahrenzeichens „Kreuzung mit Straße ohne Vorrang“ (§ 50 Z 4 StVO) an die tatsächliche Verkehrssituation (siehe Abb. 104). Diese Möglichkeit besteht bereits bei einigen anderen Straßenverkehrszeichen und ist zudem in anderen Ländern regelmäßig anzutreffen. Es ist anzunehmen, dass eine derartige Ausführung für die Verkehrsteilnehmer verständlicher ist als bisherige Lösungen und somit zu einer besseren Erkennbarkeit der Vorrangverhältnisse, aber auch der Führung des Hauptstroms beiträgt.

Gleichzeitig wäre eine Adaption des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ denkbar (siehe Abb. 105 auf Seite 181), sodass die Verwendung der Zusatztafel auf Kreuzungen mit „echten“ Vorrangstraßen beschränkt werden könnte. Die Erkennbarkeit des Vorrangzeichens wäre dabei nach wie vor ausreichend gegeben. Bei Vorschläge würden Klarstellung schaffen und könnten dazu beitragen, den „Schilderwald“ zu reduzieren.

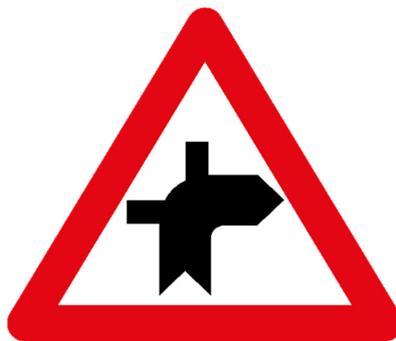


Abb. 104: Beispiel für eine Anpassung des Gefahrenzeichens "Kreuzung mit Straße ohne Vorrang" (§ 50 Z 4 StVO) an die tatsächliche Verkehrssituation



Abb. 105: Vorschlag für eine Adaption des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ bei einem besonderen Verlauf einer Straße mit Vorrang

Eine Erleichterung für den ruhenden Verkehrs erscheint in Hinblick auf die Bestimmung des § 24 Abs. 3 lit d StVO überlegenswert, wonach das Parken auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr nur dann erlaubt ist, wenn mindestens zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr frei bleiben. Zwar besteht derzeit bereits die Möglichkeit zur Markierung von Stellplätzen, die das Parken an engeren Stellen legalisieren, jedoch zeigt die Praxis, dass davon vielerorts nicht Gebrauch gemacht wird (siehe auch Beispiel D04 auf Seite 97). Darüber hinaus fehlt laut Hoffer (vgl. 2019, o.S.) derzeit eine klare Verordnungsermächtigung. Gerade im Erschließungsstraßennetz von Wohngebieten kommt es dadurch oftmals zu Erschwernissen für die Anwohner, ohne dass die Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zwei durchgehend befahrbare Fahrstreifen erfordern würde.

Denkbar wäre etwa eine Ausnahme von dieser Vorschrift beispielsweise für Straßen, in denen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von nicht mehr als 30 km/h verordnet wurde. Sollte es auf einzelnen davon betroffenen Straßen dennoch erforderlich sein, zwei volle Fahrstreifen zu erhalten, kann dies mittels gelber Bodenmarkierungen entsprechend § 24 Abs. 1 lit p StVO erreicht werden. Unter Umständen wäre auch die Implementierung einer Art „verkehrsberuhigten Zone“ in der StVO denkbar, in der eine solche Parkordnung zulässig wäre. Die derzeitigen Instrumente in Form von Fußgängerzone, Wohnstraße und Begegnungszone sind mit zu vielen Einschränkungen verbunden, die eine flächendeckende Anwendung etwa für Wohngebiete verhindern.

Die genannten Empfehlungen würden der alltäglich gelebten Praxis entsprechen und würden in einigen Situationen endlich Rechtssicherheit schaffen.

Empfehlungen zur Anpassung von Planungsrichtlinien

Obwohl möglicherweise einige der betrachteten Mängel durch Präzisierung oder Ergänzung verkehrsrechtlicher Bestimmungen und besonders der Planungsrichtlinien verhindert werden könnten, muss klargestellt werden, dass auf Grund der Vielfalt von räumlichen Gegebenheiten und verkehrlichen Anforderungen niemals sämtliche denkbaren Situationen abgebildet werden können. Aus diesem Grund wird im Rahmen dieser Arbeit bewusst darauf verzichtet, aus allen mangelhaften Beispielen konkrete

Empfehlungen für die RVS abzuleiten. Adaptierungen erscheinen jedenfalls in Zusammenhang mit der Anlage von unregelmäßigem Radfahrerüberfahrten notwendig. In der aktuellen Version der RVS 03.02.13 (Anm.: Radverkehr; Februar 2014) sind im Gegensatz zu den Planungsrichtlinien für unregelmäßige Schutzwege keine Ausschlusskriterien genannt, obwohl nahezu die gleichen Rahmenbedingungen vorliegen, bzw. durch die höhere Annäherungsgeschwindigkeit von Radfahrern gleichzeitig ein höheres Gefährdungspotenzial anzunehmen ist. Hier könnten nahezu die gleichen Ausschlusskriterien wie in RVS 03.02.12 (Anm.: Fußgängerverkehr) angewendet werden, wobei unter Umständen geringfügige Anpassungen an die gesetzlichen Bestimmungen erforderlich sind.

Sollte der Gesetzgeber in absehbarer Zeit keine Klarstellung bezüglich der oben angesprochenen Problematik in Zusammenhang mit den besonderen Lichtsignalen für Linienomnibussen vorsehen, wäre eine Behandlung in RVS 05.04.33 (Anm.: Ausführung, Abnahme, Betrieb, Instandhaltung von VLSA) zweckmäßig. Dabei könnten Varianten aufgezeigt werden, die mit der gegenwärtigen Rechtslage konform sind.

Kritische Reflexion

Obwohl die vorliegende Arbeit eine umfangreiche Abbildung und Beurteilung verschiedener Mängel in der Verkehrsorganisation aus verkehrsrechtlicher und -technischer Sicht darstellt, sind doch einige Aspekte kritisch zu betrachten. Zunächst ist in diesem Zusammenhang zu bemerken, dass eine endgültige Betrachtung von verkehrsrechtlichen Folgen und Auswirkungen nur durch erfahrene Juristen mit entsprechender Spezialisierung möglich, bzw. im Endeffekt tatsächlich von Entscheidungen durch Höchstgerichte abhängig ist, die sich gleichzeitig nicht zwangsläufig mit bisherigen Rechtsansichten decken müssen. Gerade auf Grund dieser Unsicherheiten sind in Bezug auf einige der dargestellten Situationen Behörden und Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zur Vorsicht aufgerufen.

Bei Betrachtung der einzelnen Beispiele fällt auf, dass in vielen Fällen auf die Planungsrichtlinien nur am Rande eingegangen wird. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die betreffenden Richtlinien oftmals nur oberflächliche Aussagen treffen, standardisierte Situationen abbilden oder häufig Abweichungen zulassen. Darüber hinaus wird vielfach auf die Bestimmungen der StVO oder BodenmarkierungsV verwiesen. Gleichzeitig ist festzustellen, dass in vielen Fällen verkehrsrechtlich relevante Mängel viel stärkere Auswirkungen befürchten lassen.

Ebenso ist die Bewertung der einzelnen Beispiele kritisch zu betrachten. Diese erfolgt rein subjektiv und beruht auf zahlreichen Annahmen. Vermutlich funktionieren viele der Situationen in der Praxis trotz Mängel seit Jahren problemlos und stellen keine Unfallhäufungsstellen dar. Sehr wohl wird jedoch aufgezeigt, welche Folgen aus derartigen mangelhaften Situationen resultieren können und weswegen dennoch (vielfach präventiver) Handlungsbedarf seitens der Behörden besteht.

7 Zusammenfassung

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich mit Mängeln in der Verkehrsorganisation aus verkehrsrechtlicher und –technischer Sicht, die im Straßennetz österreichischer Ortsgebiete anzutreffen sind. Verantwortlich für die Verkehrsorganisation ist zunächst die jeweilige Bezirksverwaltungsbehörde, die Verkehrserleichterungen und –beschränkungen mittels Verordnung erlassen kann. Allerdings können auch Gemeinden im gemeindeeigenen Straßennetz bestimmte Maßnahmen verordnen. Für die Verkehrsplanung und alle Verkehrsteilnehmer stellt in der Praxis die StVO die wichtigste Grundlage für Planungen, Maßnahmen oder Verhaltensweisen dar. Für die Verwaltung bedeutsam sind darüber hinaus zahlreiche andere Bundesgesetze mit Verkehrsbezug, wobei besonders die BodenmarkierungsV, die EisbKrV und die StrabVO in Hinblick auf die Verkehrsorganisation zu berücksichtigen sind. Im Rahmen der Verkehrsplanung sind teils informelle Planungsrichtlinien von Bedeutung, die in vielen Fällen die korrekte Anwendung der StVO, aber auch die Gewährleistung der Verkehrssicherheit oder der Qualität von Anlagen zum Ziel haben.

Die Behörde ist gesetzlich dazu verpflichtet, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs alle fünf Jahre hinsichtlich ihrer Erforderlichkeit zu überprüfen. Darüber hinaus besteht im niederrangigen Straßennetz die Empfehlung, Verkehrssicherheitsüberprüfungen in Form von sogenannten „Road Safety Inspections (RSI)“ im Bestandsnetz und „Road Safety Audits (RSA)“ bei Neuplanungen durchzuführen. Bei beiden Verfahren werden hauptsächlich sicherheitsrelevante Aspekte überprüft.

Im Rahmen dieser Arbeit werden zahlreiche verkehrsrechtlich und –technisch relevante Mängel in der Verkehrsorganisation in österreichische Ortsgebieten identifiziert, beurteilt und bewertet. Es ist zu erwarten, dass viele davon bundesweit regelmäßig anzutreffen sind. Häufig handelt es sich dabei um Kundmachungsmängel oder rechtswidrige Ausführungen von Einrichtungen zur Sicherung und Regelung des Verkehrs. Ebenso werden oftmals Planungsrichtlinien nicht beachtet oder Verkehrsteilnehmer zu vorschriftswidrigem Verhalten verleitet. Teilweise werden jedoch auch rechtlich unklare oder sogar unlösbare Situationen geschaffen.

Die Folgewirkungen dieser Mängel können unterschiedlich ausfallen. Zunächst können bei mangelhaften Kundmachungen augenscheinliche Verkehrsverstöße nicht sanktioniert werden. Umgekehrt besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass Rechtsfolgen entstehen, die ursprünglich von der Behörde gar nicht beabsichtigt waren. Besonders dramatisch wirkt sich dies in Zivilrechtsverfahren aus, in denen die Intention der Behörde sowie verwaltungsrechtliche Aspekte in den Hintergrund treten und ein etwaiges Verschulden hauptsächlich anhand der tatsächlichen Gegebenheiten beurteilt wird. Ebenso stellen einige Situationen ein Risiko hinsichtlich der Verkehrssicherheit dar. Dabei besteht oft die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer die Situation falsch beurteilen oder nicht entsprechend wahrnehmen.

Angesichts der potenziellen Folgen dieser genannten Mängel sollten Behörden, Straßenerhalter und Verkehrsplaner ein besonderes Augenmerk auf eine korrekte und leicht begreifbare Verkehrsorganisation achten. Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass viele Situationen relativ einfach entschärft, bzw. saniert werden können. Darüber hinaus bietet sich die regelmäßige Überprüfung des Straßennetzes in Hinblick auf die Einhaltung verkehrsrechtlicher und –technischer Vorgaben an, wofür gegebenenfalls entsprechende Instrumente zu schaffen sind.

Zudem lassen sich Empfehlungen für die Gesetzgebung und für Planungsrichtlinien ableiten. Diese beinhalten die Klarstellung der Rechtswirkung von speziellen Lichtsignalen für Linienomnibusse, die Aufnahme eines Gebotszeichens „Kreisverkehr“, sowie die Möglichkeit zur Anpassung des Gefahrenzeichens „Kreuzung mit Straße ohne Vorrang“ an die tatsächliche Verkehrssituation. Ebenso bietet sich an, das Parken in verkehrsberuhigten Straßen auch dann zu erlauben, wenn lediglich ein Fahrstreifen für den fließenden Verkehr freibleibt.

In den Planungsrichtlinien sollten analog den Bestimmungen zu unregelmäßigem Schutzwegen Ausschlusskriterien für unregelmäßig überfahrene Radfahrerüberfahrten aufgenommen werden. Auf Grund der derzeit unklaren Rechtswirkung von Lichtsignalen für Linienomnibusse sollten Empfehlungen in Hinblick auf eine rechtskonforme Ausführung ausgearbeitet und in eine geeignete RVS aufgenommen werden, sofern sich nicht der Gesetzgeber dazu entschließt, diesbezügliche Bestimmungen festzulegen.

8 Verzeichnisse

8.1 Literaturverzeichnis

19. StVO-Novelle, Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (19. StVO-Novelle), BGBl. Nr. 518/1994.

AB 64 (o.J.), Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage zur StVO-Novelle 1964 (495 BlgNR 10. GP).

B-VG, Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG), BGBl. Nr. 1/1930, idF BGBl. I Nr. 22/2018.

Bernhauser, K. (2018), Telefonat am 08.11.2018, Wien.

BMVIT [Hrsg.] (2014), ROAD SAFETY INSPECTION (RSI), Handbuch zur Durchführung von RSI, Wien.

BMVIT [Hrsg.] (2016), Österreich unterwegs 2013/2014, Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“, Wien.

BodenmarkierungsV, Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Bodenmarkierungen (Bodenmarkierungsverordnung), BGBl. Nr. 848/1995, idF BGBl. II Nr. 370/2002.

Dittrich, R. (2010), Bemerkungen zur Gesetzgebungstechnik der StVO, ZVR 2010/112, S. 240-242, MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien.

EisbKrV, Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012.

Erläut 97 (1997), Erläuterungen zur Regierungsvorlage zur 20. StVO-Novelle (713 BlgNR 20. GP).

FSG, Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz – FSG), BGBl. I Nr. 120/1997 idF BGBl. I Nr. 37/2018.

FSV (2016), Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr, <http://fsv.at/cms/default.aspx?ID=9815dd09-f5a8-41a8-9fb5-b1197ffb1cd2> (23.09.2018), Wien.

Gayah, V.V. (2012), Two-Way Street Networks: More Efficient than Previously Thought?, ACCESS Magazine, University of California, Vol. 41/2012, S.10-15.

- Grubmann, M. (2015), StVO, Straßenverkehrsordnung, Verlag Österreich GmbH, Wien.
- Hauptfleisch, H. (2010), Ignorieren die Behörden die StVO?, ZVR Vol. 12a/2010, S. 437 – 442, MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien.
- Hoffer, M. et al. (2009), Die Gemeinde und ihre straßenpolizeilichen Aufgaben, 2. Auflage, RFG-Schriftenreihe, MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien.
- Hoffer, M. (2018), Gespräch am 06.09.2018, Wien.
- Hoffer, M. (2019), E-Mail vom 15.02.2019, Wien.
- Kaltenegger, A. (2010), 50 Jahre StVO, Ein Rück- und Überblick, ZVR 2010/110, S. 228-232, MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien.
- KFV [Hrsg.] (2017), RSI im untergeordneten Netz, Entwicklung und Erprobung einer Methode zur Selektion von Strecken mit Sanierungspotenzial, Sicher Leben, Band 10. Wien.
- Mayer-Kral, G. (2012), Parken in zu engen Straßen: Jetzt toleriert, bald saftige Strafen!, meinbezirk.at, https://www.meinbezirk.at/hernals/c-politik/parken-in-zu-engen-strassen-jetzt-toleriert-bald-saftige-straefen_a381933 (08.11.2018), Wien.
- OLG Wien 5.12.1985, 26 Bs 513/85 ZVR 1986/139.
- OGH 16.9.1965, 2 Ob 255/65 ZVR 1966/101.
- OGH 22.9.1977, 2 Ob 85/77.
- OGH 4.12.1980, 8 Ob 222/80 ZVR 1981/204.
- OGH 1.7.1982, 8 Ob 20/82 ZVR 1983/20.
- OGH 9.10.1984, 2 Ob 56/84.
- OGH 9.11.1995, 2 Ob 84/95.
- OGH 2.2.2006, 2 Ob 235/04 d.
- Pürstl, G. (2010), Zum 50. Geburtstag alles klar?, Eine Untersuchung einzelner Bestimmungen der StVO, ZVR 2010/111, S. 233-239, MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien.
- Pürstl, G. (2015), StVO, Straßenverkehrsordnung, MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien.

RVS 01.03.11, Gestaltung und Aufbau einer RVS (Mai 2011), Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 02.02.33, Road Safety Audit (Juli 2012), Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 02.02.34, Road Safety Inspection (Juli 2012), Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 02.03.11, Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (Oktober 1999), Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 03.02.12, Fußgängerverkehr (Oktober 2015), Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 03.02.13, Radverkehr (Februar 2014), Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 03.04.12, Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen (Januar 2001), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 03.05.11 Planungsgrundsätze (Mai 2005), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 03.05.14, Plangleiche Knoten - Kreisverkehre (Oktober 2010), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 05.03.11, Ausbildung und Anwendung von Bodenmarkierungen (Juli 2009), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 05.04.32, Planen von Verkehrslichtsignalanlagen (Oktober 1998), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

RVS 05.04.33, Ausführung, Abnahme, Betrieb, Instandhaltung (Oktober 1998), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien.

Stadt Wien (2017), Hauptradverkehrsnetz Wien, Basisrouten, MA18, Wien.

Stadt Wien (o.J), Wirkungsanalyse flächiger Radwegmarkierungen in Wien, <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/analyse-markierte-radwege.html> (02.09.2018), Wien.

StrabVO, Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen (Straßenbahnverordnung 1999 – StrabVO), BGBl. II Nr. 76/2000, idF BGBl. II Nr. 310/2002.

StVO, Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960), BGBl. Nr. 159/1960, idF BGBl. I Nr. 42/2018.

StVZVO, Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über Straßenverkehrszeichen (Straßenverkehrszeichenverordnung 1998 – StVZVO 1998), BGBl. II Nr. 238/1998, idF BGBl. II Nr. 292/2013.

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN STRAßENVERKEHR, BGBl. Nr. 289/1982, idF BGBl. III Nr. 152/2016.

ÜBEREINKOMMEN ÜBER STRAßENVERKEHRSZEICHEN, BGBl. Nr. 291/1982.

UNECE (2018), Road Safety Audit and Road Safety Inspection on the TEM network, United Nations Economic Commission for Europe, New York/Genf.

VfGH 18.6.1966, V1/66 ZVR 1967/141

VfGH 8.10.1984, V20/82.

VwGH 3.3.1964, 55/63.

VwGH 12.5.1964, 2261/63 ZVR 1965/31.

VwGH 13.3.1967, 706/66 KJ 1967, 73.

VwGH 28.11.1975, 1861/74.

VwGH 16.9.1983, 83/02/0026.

VwGH 20.2.1986, 85/02/0240.

VwGH 25.11.2003, 2003/17/0222.

VwGH 3.9.2003, 2001/03/0388.

VwGH 18.5.2004, 2002/17/0271.

VwGH 30.6.2006, 2006/17/0022.

VwGH 20.11.2015, Ro 2015/02/0022.

Walker, G.W., Kulash, W.M., McHugh, B.T. (2000), Downtown Streets, Are We Strangling Ourselves on One-Way Networks?, TRB Circular E-C019: Urban Street Symposium.

8.2 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Lorenz-Bayer-Platz, 1170 Wien (W) (aufgenommen am 27.12.2017)	23
Abb. 2: Ferdinand-Kurz-Gasse # Stefan-Weykerstorffer-Gasse (01), 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 28.01.2018).....	25
Abb. 3: Ferdinand-Kurz-Gasse # Stefan-Weykerstorffer-Gasse (02), 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 28.01.2018).....	25
Abb. 4: Wiener Straße # Gabrieler Straße, 2340 Mödling (NÖ) (aufgenommen am 24.04.2018)	27
Abb. 5 VZ "Vorrangstraße" (§ 52 Z 25a StVO).....	28
Abb. 6 Zusatztafel "querende Vorrangstraße" (§ 54 Abs. 5 lit d StVO)	28
Abb. 7: Schwarzstraße 32, 5020 Salzburg (S) (aufgenommen am 12.04.2018)	30
Abb. 8: Ferdinand-Kurz-Gasse 2-4, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 10.08.2018)	32
Abb. 9: Schlossgasse # Helenenstraße, 2500 Baden (NÖ) (Georg Hauger, aufgenommen im August 2018).....	34
Abb. 10: VZ "Zonenbeschränkung" (§ 52 Z 11a StVO)	35
Abb. 11: B227, 1090 Wien (W) (aufgenommen am 30.09.2018).....	36
Abb. 12: Annagasse # Dammstraße, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 29.10.2016)	38
Abb. 13: Donaulände, 3370 Ybbs an der Donau (NÖ) (aufgenommen am 15.02.2018).....	39
Abb. 14: Zusatztafel "besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang" (§ 54 Abs. 5 lit e StVO) - Beispiel für Minikreisverkehr	41
Abb. 15: Hauptstraße # Bahnstraße (01), 2481 Achau (NÖ) (Wolfgang Schöwel, aufgenommen am 22.01.2018).....	42
Abb. 16: Hauptstraße # Bahnstraße (02), 2481 Achau (NÖ) (Wolfgang Schöwel, aufgenommen am 22.01.2018).....	42
Abb. 17: Eichstraße # Parscher Straße, 5020 Salzburg (S) (aufgenommen am 12.04.2018).....	45
Abb. 18: Caspar-Vogl-Straße # Anton-Faistauer-Gasse, 5700 Zell am See (S) (Wolf Kunnert, aufgenommen am 20.11.2017).....	47
Abb. 19: Aggsteiner Straße # Austraße (01), 3512 Mautern an der Donau (NÖ) (Stefan Weinstabl, aufgenommen am 28.06.2018).....	49
Abb. 20: Aggsteiner Straße # Austraße (02), 3512 Mautern an der Donau (NÖ) (Stefan Weinstabl, aufgenommen am 28.06.2018).....	49
Abb. 21: Frauenhofner Straße # Josef-Kirchner-Gasse, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 01.09.2018).....	51
Abb. 22: Zusatztafel "besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang" (§ 54 Abs. 5 lit e StVO)	52
Abb. 23: B3 Donau Bundesstraße # Rollfahrestraße, 3610 Weißenkirchen (NÖ) (aufgenommen am 14.06.2018).....	54

Abb. 24: Gersthofer Straße # Herbeckstraße, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 18.09.2018)	56
Abb. 25: Rosensteingasse # Blumengasse, 1170 Wien (W) (aufgenommen am 05.09.2018)	58
Abb. 26: Schönkirchner Straße 5, 2231 Strasshof a.d. Nordbahn (NÖ) (Stefan Weinstabl, aufgenommen am 17.09.2018).....	60
Abb. 27: Prager Straße # Gewerbestraße, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 18.11.2017).....	62
Abb. 28: Ferdinand-Kurz-Gasse # Feldgasse, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 29.12.2017)	65
Abb. 29: Währinger Straße # Klostergasse, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 13.03.2018)	67
Abb. 30: Starhembergstraße # Volksfeststraße, 4020 Linz (OÖ) (aufgenommen am 12.4.2018)	70
Abb. 31: Rollfahrestraße # In der Au (01), 3400 Klosterneuburg (NÖ) (aufg. am 03.01.2018).....	72
Abb. 32: Rollfahrestraße # In der Au (02), 3400 Klosterneuburg (NÖ) (aufg. am 03.01.2018).....	72
Abb. 33: Atzgersdorfer Straße 18, 1130 Wien (W) (aufgenommen am 29.05.2018)	75
Abb. 34: Alserbachstraße 39, 1090 Wien (W) (aufgenommen am 20.06.2018).....	77
Abb. 35: Philippovichgasse 6-10, 1190 Wien (W) (aufgenommen am 24.08.2018)	79
Abb. 36: Burgring 7, 1010 Wien (W) (aufgenommen am 24.08.2018)	82
Abb. 37: Börnergasse # Weinberggasse, 1190 Wien (W) (aufgenommen am 29.08.2018).....	84
Abb. 38: VZ "Ende eines Gebotes" (§ 52 Z 22a StVO).....	85
Abb. 39: Franz-Josefs-Kai 51, 1010 Wien (W) (aufgenommen am 03.09.2018)	86
Abb. 40: VZ " Radfahrerüberfahrt" (§ 53 Abs. 1 Z 2b StVO)	87
Abb. 41: Schulgasse 2, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 03.09.2018).....	88
Abb. 42: Thurnhofgasse 10, 3580 Horn (NÖ) (aufgenommen am 29.12.2017)	90
Abb. 43: Billrothstraße 64-76 (01), 1190 Wien (W) (aufgenommen am 03.01.2018).....	92
Abb. 44: Billrothstraße 64-76 (02), 1190 Wien (W) (aufgenommen am 03.01.2018).....	92
Abb. 45: Billrothstraße 64-76 (03), 1190 Wien (W) (aufgenommen am 03.01.2018).....	93
Abb. 46: Herrengasse 2-4, 1010 Wien (W) (aufgenommen am 06.02.2018).....	95
Abb. 47: VZ "Ende einer Zonenbeschränkung“ (§ 52 Z 11b StVO) – Beispiel für „Halten und Parken verboten“	96
Abb. 48: Hockegasse 30, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 04.05.2018).....	97
Abb. 49: Lidlgasse # Gersthofer Straße, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 24.04.2018)	99
Abb. 50: Rosenburg 30, 3573 Rosenburg am Kamp (NÖ) (aufgenommen am 26.05.2018)	101
Abb. 51: Wiedner Hauptstraße 7, 1040 Wien (W) (aufgenommen am 20.06.2018).....	103
Abb. 52: Nußdorfer Straße 79, 1090 Wien (W) (aufgenommen am 02.08.2018).....	105
Abb. 53: Währinger Straße 73, 1180 Wien (W) (aufgenommen am 03.09.2018)	107
Abb. 54: Babenbergerstraße (L58) # Bahnhofstraße, 3571 Thunau am Kamp (NÖ) (aufgenommen am 26.05.2018).....	109
Abb. 55: Karlsplatz # Kärtner Straße, 1010 Wien (W) (aufgenommen am 20.06.2018).....	111
Abb. 56: Hetzendorfer Straße 188, 1130 Wien (W) (aufgenommen am 24.06.2018)	114

Abb. 57: Lerchenfelder Gürtel # Lerchenfelder Straße, 1080 Wien (W) (aufgenommen am 24.08.2018).....	116
Abb. 58: Wernhardtstraße 4, 1160 Wien (W) (aufgenommen am 08.11.2018).....	118
Abb. 59: Redundante Zusatztafel "ausgen. Radfahrer".....	128
Abb. 60: Unzureichende Kundmachung einer Einbahn.....	129
Abb. 61: Unzureichende Kundmachung einer Vorrangstraße.....	130
Abb. 62: Unzureichende Trennung von mehreren Fahrstreifen auf Straßen mit Gegenverkehr.....	131
Abb. 63: Anbringung von mehr als zwei Straßenverkehrszeichen auf einer Anbringungsvorrichtung.....	132
Abb. 64: Unzulässige Kundmachung einer Zonenbeschränkung (Georg Hauger).....	133
Abb. 65: Unbeabsichtigte Gültigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung für das gesamte Ortsgebiet.....	134
Abb. 66: Falsche Ausrichtung eines Verkehrsspiegels.....	135
Abb. 67: Anbringung eines nicht StVO-konformen Verkehrszeichens.....	136
Abb. 68: Unzulässige Vorrangregelung (Wolfgang Schöwel).....	137
Abb. 69: Falsche Verwendung von Richtungspfeilen in einem angedeuteten Kreisverkehr.....	138
Abb. 70: Abgrenzung einer Abbiegespur mit Sperrlinien (Wolf Kunnert).....	139
Abb. 71: Falsche Anbringung des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ als Bodenmarkierungssymbol (Stefan Weinstabl).....	140
Abb. 72: Schaffung einer gefährlichen Vorrangsituation auf Grund fehlender Zusatztafel.....	141
Abb. 73: Falsche Anbringung einer Ordnungslinie.....	142
Abb. 74: Verleitung von Verkehrsteilnehmern zum unzulässigen Linkseinbiegen.....	143
Abb. 75: Schaffung unklarer Vorrangverhältnisse durch falsche Anbringung einer Begrenzungslinie.....	144
Abb. 76: Zweckentfremdung von Ordnungslinien zur Kenntlichmachung einer Querungsstelle von Fußgängern (Stefan Weinstabl).....	145
Abb. 77: Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“ abseits einer Radfahrerüberfahrt.....	146
Abb. 78: Unzureichende Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzweges“ in einer Einbahnstraße.....	147
Abb. 79: Schaffung einer Gefahrensituation durch Kombination „Vorrang geben“ mit einer Radfahrerüberfahrt.....	148
Abb. 80: Anbringung von ungeeigneten Richtungspfeilen im Kreuzungsbereich.....	149
Abb. 81: Falsche Verwendung von Ordnungslinien zur Kennzeichnung einer Querungsstelle für Radfahrer und Anbringung eines ungeeigneten Gefahrenzeichens.....	150
Abb. 82: Anlage eines Schutzweges entgegen den Planungsrichtlinien.....	151
Abb. 83: Unzulässige Kennzeichnung eines Mehrzweckstreifens.....	152
Abb. 84: Ungeeignete Anlage eines Mehrzweckstreifens.....	153
Abb. 85: Unzulässiger Geh- und Radweg mit grüner Flächenmarkierung.....	154

Abb. 86: Unzulässige Kundmachung des Endes eines Geh- und Radweges	155
Abb. 87: Gefährliche Anlage einer unzureichend gekennzeichneten Radfahrerüberfahrt über einen selbstständigen Gleiskörper.....	156
Abb. 88: Unzureichende Kennzeichnung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung eines Einrichtungsradweges	157
Abb. 89: Bodenmarkierungen in Kreuzform und weißer Farbe ohne Rechtswirkung	158
Abb. 90: Unbenutzbarkeit von markierten Parkflächen auf Grund eines Halte- und Parkverbotes...	159
Abb. 91: Falsche Kundmachung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone und einer Halte- und Parkverbotszone	160
Abb. 92: Verschwendung von potenziellem Parkraum durch unterbleibende Ausnützung straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen	161
Abb. 93: Verwendung von gelben Bodenmarkierungen als Randlinie eines Radweges.....	162
Abb. 94: Suggestieren von Senkrechtparkplätzen ohne rechtliche Grundlage.....	163
Abb. 95: Falsche Bodenmarkierungen zur Abgrenzung von Parkflächen innerhalb einer Kurzparkzone	164
Abb. 96: Unzureichende Kundmachung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone.....	165
Abb. 97: Unbenutzbarkeit eines Parkstreifens auf Grund einer Sperrlinie und Sperrfläche	166
Abb. 98: Unzureichende Absicherung eines beschränkten Eisenbahnüberganges	167
Abb. 99: Strittige Verwendung von speziellen Lichtsignalen für Linienomnibusse.....	168
Abb. 100: Erzwungene Verwaltungsübertretungen von Linienomnibussen	169
Abb. 101: Schaffung einer Konfliktsituation durch Anhebung der Fahrbahn und fehlende Absperrung in einem Haltestellenbereich	170
Abb. 102: Unzulässige Ausführung einer Fahrstreifensignalisierung.....	171
Abb. 103: Vorschlag für ein Gebotszeichen „Kreisverkehr“, angepasst an die Optik österreichischer Straßenverkehrszeichen.....	180
Abb. 104: Beispiel für eine Anpassung des Gefahrenzeichens "Kreuzung mit Straße ohne Vorrang" (§ 50 Z 4 StVO) an die tatsächliche Verkehrssituation	180
Abb. 105: Vorschlag für eine Adaption des Vorrangzeichens „Vorrang geben“ bei einem besonderen Verlauf einer Straße mit Vorrang.....	181

8.3 Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Beurteilung der rechtskonformen Ausführung nach verkehrsrechtlichen Bestimmungen.....	123
Tab. 2: Beurteilung der Rechtswirkung.....	124
Tab. 3: Beurteilung der Einhaltung von Planungsrichtlinien	125
Tab. 4: Beurteilung der Verkehrssicherheit.....	125
Tab. 5: Beurteilung der Dringlichkeit der Sanierung	126
Tab. 6: Beurteilung des Sanierungsaufwandes.....	126
Tab. 7: Übersicht über die Bewertung der einzelnen Beispiele	174