

Halte- und Parkverbote



Inhaltsverzeichnis

Stand: Dezember 2020

Halte- und Parkverbote im Überblick	3
Begriffsbestimmung Halten	3
Wünsche nach Halte- und Parkverboten	3
Wo besteht nun konkret Bedarf an Halte- und Parkverboten?	3
Begründung für Halte- und Parkverbote kommunizieren	3
Parkverbote	4
Zonenbeschränkungen	4
Besondere Formen von Halte- und Parkverboten	5
Ladezonen	5
Behindertenstellplätze	6
Parken vor Grundstücksausfahrten	7
Wechselseitige Parkverbote	7
Kennzeichnen von Halte- und Parkverboten durch Bodenmarkierungen	8
Halten und Parken verboten	8
Parken verboten	8
Kurzparkzonen	9
Kundmachung	9
Ausnahme von der Kurzparkzone	9
Beispiele	9
Persönliches Interesse	9
Kompetenzen bei der Verordnung einer Kurzparkzone	10
Gebührenpflicht	11
Ausnahme von der Gebührenpflicht	11
Kompetenz bei der Verordnung einer Gebührenpflicht	12
Pauschalierungen	12
Überwachung	12
Ablauf Planung und Umsetzung einer neuen Parkordnung in Gemeinden	13

Halte- und Parkverbote im Überblick

Begriffsbestimmung Halten

Halten ist „eine nicht durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Fahrtunterbrechung bis zu zehn Minuten oder für die Dauer der Durchführung einer Ladetätigkeit“. Dementsprechend ist in einem Halte- und Parkverbot ein zuvor definiertes Halten verboten. Das heißt, jeder freiwillige Fahrzeugaufenthalt und jede Durchführung einer Ladetätigkeit sind untersagt.

Wünsche nach Halte- und Parkverboten

Durch geringe Überwachungsfrequenz, aber vor allem durch „eingebürgertes“ falsches Parkverhalten entstehen oft behindernde Situationen. FußgängerInnen müssen um Autos herumgehen, AutolenkerInnen selbst sehen nur ungenügend in eine Kreuzung ein etc. Deshalb wird in vielen Orten der Wunsch an die Gemeinde herangetragen, Halte- und Parkverbote trotz dem Bestehen von allgemein gültigen Halte- und Parkverboten zu verordnen.

In diesen Fällen sollte verstärkt Öffentlichkeitsarbeit in Form von BürgerInnenveranstaltungen, Infomedien etc. betrieben werden, um die FalschparkerInnen, die in den meisten Fällen in der eigenen Gemeinde zu suchen sind, auf ihr Fehlverhalten und auf die Behinderung anderer VerkehrsteilnehmerInnen hinzuweisen und um eine Verhaltensänderung zu bewirken. Ein durch die Straßenverkehrsordnung ohnehin vorgegebenes allgemeines Halte- und Parkverbot (z.B. im Bereich von Schutzwegen) sollte nicht durch eine weitere Verordnung kundgemacht werden. Das Wissen um allgemeine Halte- und Parkverbote kann bei jedem Besitzer/jeder Besitzerin einer Lenkberechtigung vorausgesetzt werden.



„Parken verboten“¹



„Halten und Parken verboten“²

Wo besteht nun konkret Bedarf an Halte- und Parkverboten?

Bedarf zur Verordnung von Halte- und Parkverboten besteht vorwiegend in zentralen Lagen. In den meisten Fällen werden diese Verbote kundgemacht, um die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs aufrechtzuerhalten (auch für FußgängerInnen) und somit Kolonnenbildung zu vermeiden. Zusätzlich auch um Bereiche freizuhalten, die für Einbiege-Vorgänge von Schwerfahrzeugen beansprucht werden.

In Siedlungs- und untergeordneten Straßennetzen besteht im Allgemeinen selten Bedarf.

Begründung für Halte- und Parkverbote kommunizieren

Der Grund der Verordnung eines Halteverbotes sollte für die VerkehrsteilnehmerInnen sofort erkennbar sein. Ein Busumkehrplatz oder der gegenüberliegende Straßenrand einer Feuerwehrausfahrt werden evtl. nicht auf den ersten Blick als solche (als freizuhaltender Bereich) wahrgenommen. Um die Akzeptanz zu erhöhen und damit die Einhaltung gewähren zu können, kann es sinnvoll sein, den Ordnungsgrund auf

einer Zusatztafel zu erläutern. Die Textierungen „gilt für ...“, „gilt von ... bis ...“, „ausgenommen ...“ etc. sind möglichst klar zu fassen. Unverständliche und komplizierte Texte sind zu vermeiden.

Parkverbote

Parkverbot: Das Stehenlassen des Fahrzeuges über 10 Minuten oder über die Dauer der Durchführung einer Ladetätigkeit hinaus ist verboten. Zur Begünstigung kurzer Erledigungen/Einkäufe können bei entsprechendem Parkdruck Parkverbote verordnet werden. Parkverbote sollten jedoch nur dann verordnet werden, wenn es nötig ist, Dauerparken zu verhindern, um so spontanes bzw. kurzes Halten zu ermöglichen.

Parkverbote sind im Allgemeinen vorwiegend in zentralen Lagen erforderlich. In der Regel ist dies im Bereich von stark frequentierten Geschäften (Bäckerei, Trafik, Blumengeschäft etc.) oder auch im Bahnhofsbereich sinnvoll.

Großräumige oder mehrere kleinräumige Parkverbote können eine verkehrserregende Wirkung haben. Durch Parkplatzsuchende erhöht sich nicht nur der Verkehr im Nahebereich der Parkverbote, sondern es kann auch zu Verlagerungen in Bereiche ohne Parkverbot kommen. Hier sind jedenfalls Überlegungen zur Stadt- bzw. Dorfverträglichkeit anzustellen.

Verordnung durch den Bürgermeister/die Bürgermeisterin auf Gemeindestraßen, sonst Bezirksverwaltungsbehörde.

Grundlage

- § 43 Abs. 1 lit. b. StVO 1960 in Verbindung mit § 52 lit. a. Ziffer 13a StVO 1960 (Verbotszeichen)

Ausgenommen vom Parkverbot:

- Dauernd stark gehbehinderte Personen (mit Ausweis nach § 29b Abs. 4 StVO)

Parkverbote können auch durch eine gelbe Zickzacklinie auf der Fahrbahn kundgemacht werden. Eine Verordnung ist ebenfalls notwendig, Grundlage ist neben dem § 43 Abs. 1 lit. b. StVO 1960 der § 26 Bodenmarkierungsverordnung.

Zonenbeschränkungen

Auch bei der Regelung des ruhenden Verkehrs ist es möglich, Zonen zu verordnen. Um bei der beabsichtigten Freihaltung von Platzbereichen einen Schilderwald zu vermeiden, kann eine Zonenbeschränkung mit Halte- und Parkverbot mit dem Zusatz „gilt außerhalb markierter Stellplätze“ für einen gan-

zen Platz oder für mehrere Straßenzüge verordnet werden. Verkehrszeichen werden nur bei den jeweiligen Ein-/Ausfahrten angebracht und entfallen somit auf den einzelnen Straßenabschnitten.

Besondere Formen von Halte- und Parkverboten

Es besteht die Möglichkeit, das Abstellen von Fahrzeugen nur für spezielle Tätigkeiten oder Personengruppen auf bestimmte Zeit oder dauernd zu erlauben.

Besondere Formen sind z.B.: Ladezonen, Behindertenstellplätze, Stellplätze für die Exekutive etc.

Allgemeine, durch die Straßenverkehrsordnung vorgegebene Halte- und Parkverbote, wie etwa der Bereich innerhalb von 5 Metern vom Schnittpunkt der nächsten einander kreuzenden Fahrbahnränder („5-Meter-Grenze“), können zusätzlich durch Bodenmarkierungen oder Verkehrszeichen kenntlich gemacht werden. Diese Möglichkeit sollte aber nur in begründeten Ausnahmefällen dann angewendet werden, wenn sie für alle VerkehrsteilnehmerInnen verträglich ist.

Verordnung durch den Bürgermeister/die Bürgermeisterin auf Gemeindestraßen, sonst Bezirksverwaltungsbehörde.

Grundlagen

Generell:

- § 43 Abs. 1 lit. b. StVO 1960

Halte- und Parkverbote:

- § 52 lit. a. Ziffer 13b StVO 1960

Zonenbeschränkung:

- § 52 Z 11a und 11b mit Symbolik des Vorschriftszeichens gem. § 52 Z. 13b StVO 1960

Abschleppzonen:

- Zusatztafeln gem. § 54 Abs. 5 lit. j. StVO 1960



Ladezonen

In der Regel werden die Ladevorgänge und das Parkverhalten der KundInnen und ArbeitnehmerInnen automatisch aufeinander abgestimmt bzw. ist ein größtenteils konfliktfreies Nebeneinander möglich.

In zentralen Lagen sind Ladezonen im Allgemeinen dann nötig, wenn die Ladezeiten mit Zeiten größeren Parkdruckes zusammenfallen oder DauerparkerInnen die benötigten Flächen belegen. Viele Ladetätigkeiten finden jedoch in den Nachtstunden, jedenfalls außerhalb der Parkspitzen, statt, daher ist die Verordnung von Ladezonen oft nicht erforderlich. In Kurzparkzonen ergibt sich die Notwendigkeit von Ladezonen aufgrund der vermehrten Parkwechselforgänge seltener. Zu lange zeitliche Ausdehnungen – Ladetätigkeiten fin-



In einer Ladezone dürfen nicht nur die Ladetätigkeiten der AntragstellerInnen, sondern alle gleichartigen Ladetätigkeiten anderer Personen/Betriebe durchgeführt werden.

Um den Kreis der Berechtigten einschränken zu können, sind Angaben über die eingesetzten Fahrzeuge in der Kundmachung notwendig (Zusatztafel: z.B. „Ausgenommen Ladetätigkeit für Lkw“).

Verordnung durch den Bürgermeister/die Bürgermeisterin auf Gemeindestraßen über Anregung, sonst Bezirksverwaltungsbehörde über Antrag.

Grundlagen

Halteverbote:

- § 13 Abs. 1 lit. e. StVO 1960 in Verbindung mit § 52 lit. a. Ziffer 13b StVO 1960 (Verbotssymbol), Ladezone § 62 Abs. 4 StVO 1960

den nicht aufeinanderfolgend, sondern einzeln über den Tag verteilt statt – sollen vermieden werden. Eine Bündelung der Ladetätigkeiten ist anzustreben. Die Logistik der Zulieferung kann in vielen Fällen angepasst werden.

Um die erwünschte Entwicklung gemeinsam mit den Betroffenen zu erzielen, ist z.B. vor der Neugestaltung von Marktplätzen zu erfassen, wann, wo, wie oft und mit welchem Fahrzeug die Ladetätigkeiten erfolgen. Nach diesen Erhebungen können Anzahl, Ausdehnung und Standorte notwendiger Ladezonen festgelegt werden.

Behindertenstellplätze

Mobilitätseingeschränkte Personen sollen die Ziele ihres täglichen Lebens möglichst unkompliziert erreichen können. Kurze Distanzen vom Parkplatz zum Zielort (Gemeindeamt, Kirche, Veranstaltungen ...) werden durch die Anordnung spezieller Parkverbote („Halten und Parken verboten“ in Verbindung mit einer Zusatztafel mit dem Behindertensymbol und dem Wort „ausgenommen“) bzw. reservierter Stellplätze (Behindertenstellplätze mit Angabe des Kennzeichens) ermöglicht.

Da nicht alle mobilitätseingeschränkten Personen einen Ausweis gem. § 29b Abs. 4 Straßenverkehrsordnung besitzen, kann bei den Eingängen von Veranstaltungsorten, Kirchen etc. neben (echten) Behindertenstellplätzen auch ein Park-

verbot verordnet werden, um auf diese Personengruppe teilweise Rücksicht nehmen zu können.

Personen mit Ausweis dürfen hier, wie auch auf den (echten) Behindertenstellplätzen, parken, alle anderen Personen können durch Parkverbot in unmittelbarer Nähe des betreffenden Ortes aus- bzw. einsteigen.

Die Breite von Behindertenstellplätzen soll mindestens 3,5 m betragen.

Verordnung durch den Bürgermeister/die Bürgermeisterin auf Gemeindestraßen, sonst Bezirksverwaltungsbehörde.



„Wechselseitiges Parkverbot“
an ungeraden Tagen³



„Wechselseitiges Parkverbot“
an geraden Tagen⁴

Grundlagen

- § 43 Abs. 1 StVO, Kundmachung gem. § 52 Z 13b StVO (Halte- und Parkverbot), Zusatztafel gem. § 54 Abs. 5 lit. h. StVO, Markierung lt. Anlage 6 Bodenmarkierungsverordnung

Parken vor Grundstücksausfahrten

Nur wer allein Verfügungsberechtigt ist, verstößt beim Parken vor einer Grundstücksausfahrt nicht gegen die Straßenverkehrsordnung. Dieses Recht kann nicht geteilt oder delegiert werden.

Das Parkverbot vor Haus- und Grundstücksausfahrten gilt unmittelbar vor der Zufahrt und nicht in einer trapezförmigen Erweiterungsfläche.

Eine Bestätigung der alleinigen Verfügungsberechtigung (durch den Bürgermeister / die Bürgermeisterin) im Auto kann als Nachweis dienen.

Wechselseitige Parkverbote

Wechselseitige Parkverbote zeigen an, dass entweder an geraden oder an ungeraden Tagen an der betreffenden Straßenseite / -seite nicht geparkt werden darf.

Durch diese Maßnahme kann Parken über mehrere Tage in sensiblen Bereichen mit hohem Parkdruck unterbunden werden.

Es gibt nur wenige sinnvolle Anwendungsmöglichkeiten von wechselseitigen Park- oder auch Halteverboten und die Akzeptanz der VerkehrsteilnehmerInnen ist oft gering. Derartige Halte- oder Parkverbote sind daher genau zu überlegen.

Verordnung durch den Bürgermeister/die Bürgermeisterin auf Gemeindestraßen, sonst Bezirksverwaltungsbehörde.

Grundlagen

- § 43 Abs. 1 lit. b. StVO 1969 in Verbindung mit § 52 lit. a. Ziffer 13c StVO 1969 (Verbotsschilder)

Kennzeichnen von Halte- und Parkverboten durch Bodenmarkierungen

Bodenmarkierungen zum Kennzeichnen von Straßenstellen, an welchen das Abstellen von Fahrzeugen eingeschränkt oder untersagt ist, sind international üblich.

Sind diese Bodenmarkierungen durch Schmutz, darauf abgestellte Gegenstände oder Schnee verdeckt, ist das Verbot des Abstellens aufgehoben, wenn keine entsprechenden Verkehrszeichen aufgestellt sind oder andere Halte- bzw. Parkverbote gelten.



© NÖRegional

Halten und Parken verboten

Auf Straßenstellen, die mit einer durchgezogenen gelben Linie am Fahrbahnrand oder auf der Gehsteigkante markiert sind, sind Halten und Parken verboten.

Parken verboten

Auf Straßenstellen, die mit einer unterbrochenen gelben Linie am Fahrbahnrand oder auf der Gehsteigkante markiert sind, ist das Parken verboten.

Flächen, auf denen nicht geparkt werden darf, werden (sofern dies durch Bodenmarkierungen kundgemacht werden soll) mit einer Zickzacklinie in gelber Farbe markiert.



© NÖRegional

Kurzparkzonen

Kurzparkzonen können mit einer Parkdauer von 0,5 bis 3 Stunden und einer beliebigen Gültigkeitsdauer verordnet werden.

Die Mindestparkdauer von 0,5 Stunden ist für kleine Einkäufe in Apotheken, Lebensmittelgeschäften etc. ausreichend, nicht aber zum Bummeln und zum Speisen in Gaststätten oder für Krankenhausbesuche. Für Abholdienste vom Bahnhof reicht im Allgemeinen ein Parkverbot. Österreichweit ist die Festlegung einer Parkdauer von 1,5 Stunden am häufigsten. Ausnahmen davon (geringere oder längere Parkdauer) sollten begründet werden – z.B. durch eine Parkraumerhebung. Die Notwendigkeit, die Parkdauer auf das Höchstmaß von 3 Stunden auszudehnen, ergibt sich häufig in größeren Städten, wo zahlreiche Erledigungen (Behördenwege, Arzttermine verbunden mit Einkäufen an einem Vormittag) auf einmal durchgeführt werden. Die Gültigkeitsdauer sollte den Zeiten des Parkdruckes (Geschäftszeiten, Besuchszeiten eines Krankenhauses etc.) angepasst werden. Grundsätzlich sollen zusammenhängende Kurzparkzonen einheitlich in ihrer Parkdauer und Gültigkeit verordnet werden, um eine Verunsicherung bei den BenutzerInnen zu vermeiden.

Kundmachung

Bei **Kurzparkzonen** können zusätzlich zu den Verkehrszeichen blaue Bodenmarkierungen (etwa blaue Balken über der Fahrbahn mit Aufschrift „Zone“) angebracht werden. In größeren Kurzparkzonen können zusätzlich Hinweise nützlich sein, um Unsicherheiten bei ortsfremden LenkerInnen vermeiden zu können.

Es besteht keine Verpflichtung für diese zusätzlichen Hinweise, jedoch wird die Aufbringung von Markierungen zur besseren Orientierung der LenkerInnen empfohlen.

Ausnahme von der Kurzparkzone

Die StVO 1960 ermöglicht Ausnahmen von der Kurzparkzone. Nach Erteilung einer solchen Ausnahme besteht keine maximale Parkdauer mehr.

Zuständig für Ausnahmen ist jene Behörde, die die Kurzparkzone verordnet hat (BürgermeisterIn oder Bezirksverwaltungsbehörde).

Eine Ausnahme kann jedoch nur bei einem erheblichen persönlichen oder wirtschaftlichen Interesse erfolgen. Es soll sich auch lediglich um Einzelfälle handeln, um den Sinn und Zweck der Kurzparkzone nicht zu unterlaufen.

Beispiele

- Mehrere mitzunehmende Kleinkinder – Ausnahme nach § 45 Abs. 2 StVO im Einzelfall. Durch Bescheid wird eine Ausnahme von der Parkdauer, nicht aber von der Entrichtung von Gebühren erteilt.
- Dauernd stark gehbehinderte Personen erhalten über Antrag einen Ausweis nach § 29b Abs. 4 StVO und sind an die zeitliche Parkbeschränkung nicht gebunden und müssen keine Gebühren entrichten.

Persönliches Interesse

Erleichterungen für die Wohnbevölkerung oder andere Personengruppen können erreicht werden. Die Voraussetzungen dafür sind z.B.:

- Fehlen eines eigenen Abstellplatzes
- Hauptwohnsitz im betreffenden Bereich
- ständig in diesem Gebiet tätig

Das Ansuchen des Antragstellers ist gem. § 45 Abs. 4 und 4a StVO im Hinblick auf das geforderte bloß persönliche Interesse zu prüfen.

Eine Gebietsabgrenzungsverordnung nach § 43 Abs. 2a StVO, die die Bereiche festlegt, in welchen um Ausnahmen aus einer bestimmten Kurzparkzone angesucht werden kann, ist vom Bürgermeister/von der Bürgermeisterin zu erlassen. Die Ausnahme umfasst unbeschränkte Parkdauer, Gebühren sind aber zu entrichten.

Kompetenzen bei der Verordnung einer Kurzparkzone

BürgermeisterIn auf Gemeindestraßen, sonst Bezirksverwaltungsbehörde.

Wird eine Kurzparkzone auf einem Parkplatz verordnet, der zwar von einer Landesstraße erreicht werden kann, aber von dieser Straße baulich getrennt ist, so fällt die Verordnungskompetenz in den Bereich der Gemeinde (BürgermeisterIn).



„Kurzparkzone“⁵



„Ende der Kurzparkzone“⁶

Grundlage

- § 25 Abs. 1 StVO 1960 in Verbindung mit § 52 Z 13d (Tafel: „Kurzparkzone“) und Z 13e (Tafel: „Ende der Kurzparkzone“) StVO 1960

Gebührenpflicht

In Kurzparkzonen kann zur Regulierung des Parkdruckes eine **Kurzparkzonenabgabe** (sog. „Blaue Zone“) eingeführt werden. Außerhalb von Kurzparkzonen kann zur weiteren Regulierung eine **Parkabgabe** (sog. „Grüne Zone“) eingehoben werden.

Die Parkabgabe unterscheidet sich von der Kurzparkzonenabgabe dahingehend, dass keine maximal zulässige Parkdauer vorgegeben ist.

Das Halten in einer gebührenpflichtigen Zone (Verweildauer max. 10 Minuten) ist nicht abgabepflichtig. Die Abgaben können je angefangener ganzer oder halber Stunde festgesetzt werden, um zusätzlich Anreize für eine kürzere Verweildauer zu schaffen. Die Parkabgabe darf € 2,- je angefangener Stunde nicht überschreiten.

Die Gemeinde kann auch vorsehen, dass die Abgabepflicht erst ab einer bestimmten Verweildauer beginnt (z.B. ab der zweiten Stunde).

Gebiete, in welchen eine Parkabgabe eingehoben wird, sind mittels Hinweistafeln mit der Aufschrift „Gebührenpflichtige Parkplätze“ samt der Zeit, während der die Parkabgabepflicht gilt, zu kennzeichnen.

Zusätzlich können diese Zonen mittels grüner Bodenmarkierungen quer der Fahrbahn gekennzeichnet werden.

Wird eine Gebühr in Kurzparkzonen eingehoben („Kurzparkzonenabgabe“), so ist an der unteren Seite der Tafel oder auf einer Zusatztafel das Wort „gebührenpflichtig“ anzuführen.

Ausnahme von der Gebührenpflicht

Das Finanzausgleichsgesetz nennt einige Ausnahmen von der Gebührenpflicht, welche auch im NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabegesetz angeführt sind (z.B. Einsatzfahrzeuge, ambulanter Pflegedienst, InhaberInnen eines §-29b-Ausweises ...).

Zusätzlich kann der Gemeinderat in seiner Gebührenordnung weitere Ausnahmen festlegen. Diese dürfen jedoch

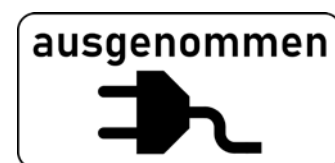
lediglich eine bestimmte Gruppe von Fahrzeugen betreffen. Besonders hervorzuheben ist hier die Möglichkeit der Ausnahme von Fahrzeugen, welche mit emissionsarmen Antriebsmotoren ausgestattet sind (z.B. E- oder Hybrid-Fahrzeuge).



© NO Straßenendienst



© NO Straßenendienst



„Zusatztafel“⁷

Kompetenz bei der Verordnung einer Gebührenpflicht

Der Gemeinderat ist beschließendes Organ. Die Kompetenz des Gemeinderates ist bei allen gebührenpflichtigen Kurzparkzonen und Parkzonen gegeben, unabhängig davon, welche Behörde die Kurzparkzone selbst verordnet oder auf welchen Straßen bzw. Parkflächen die Zone gelten soll.

Aus diesem Beschluss müssen jene Zonen hervorgehen, in denen Gebühren zu entrichten sind. Nicht in jeder Zone müssen diese in gleicher Höhe oder überhaupt eingehoben werden. Bei großen Gebieten kann dies mittels Planverordnung erfolgen.

Diese Abgabenverordnung hat die Höhe der Abgabe und das zu verwendende Kontrollinstrument (Parkschein, „Handyparken“) zu umfassen.

Grundlage

- NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabegesetz

Pauschalierungen

In der gebührenpflichtigen Kurz- und Parkzone können die Abgaben pauschaliert entrichtet werden. Pauschalierungen sollen zu Erleichterungen für bestimmte Personengruppen führen, für die ein ständiger Bedarf besteht, in einer solchen Zone zu parken (z.B. AnwohnerInnen, Berufstätige ...).

Bei gebührenpflichtigen Kurzparkzonen können Pauschalierungen für jene Fahrzeuge vorgesehen werden, für welche eine Ausnahmegenehmigung von der Kurzparkzone besteht (siehe oben). In gebührenpflichtigen Parkzonen werden das Gebiet sowie der Personenkreis, für welchen eine Pauschalierung möglich ist, direkt in der Verordnung zur Erhebung der Parkabgabe definiert.

Die Höhe der pauschalierten Abgaben legt der Gemeinderat fest. Die Entrichtung der Abgaben wird sodann mittels Plaketen o. Ä. („Parkpickerl“) ersichtlich gemacht.

Grundlagen

- § 4 Abs. 3 NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabegesetz (Kurzparkzone)
- § 4 Abs. 4 NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabegesetz (Parkzone)

Überwachung

Die Überwachung der Kurzparkzonen erfolgt grundsätzlich durch die Bundespolizei.

Soll jedoch eine engmaschige Überwachung erfolgen und besteht eine Gebührenpflicht in der Kurzparkzone oder eine gebührenpflichtige Parkzone, kann die Überwachung auch durch eigene Aufsichtsorgane erfolgen.

Als Aufsichtsorgane können sowohl Gemeindebedienstete als auch externe Unternehmen eingesetzt werden.

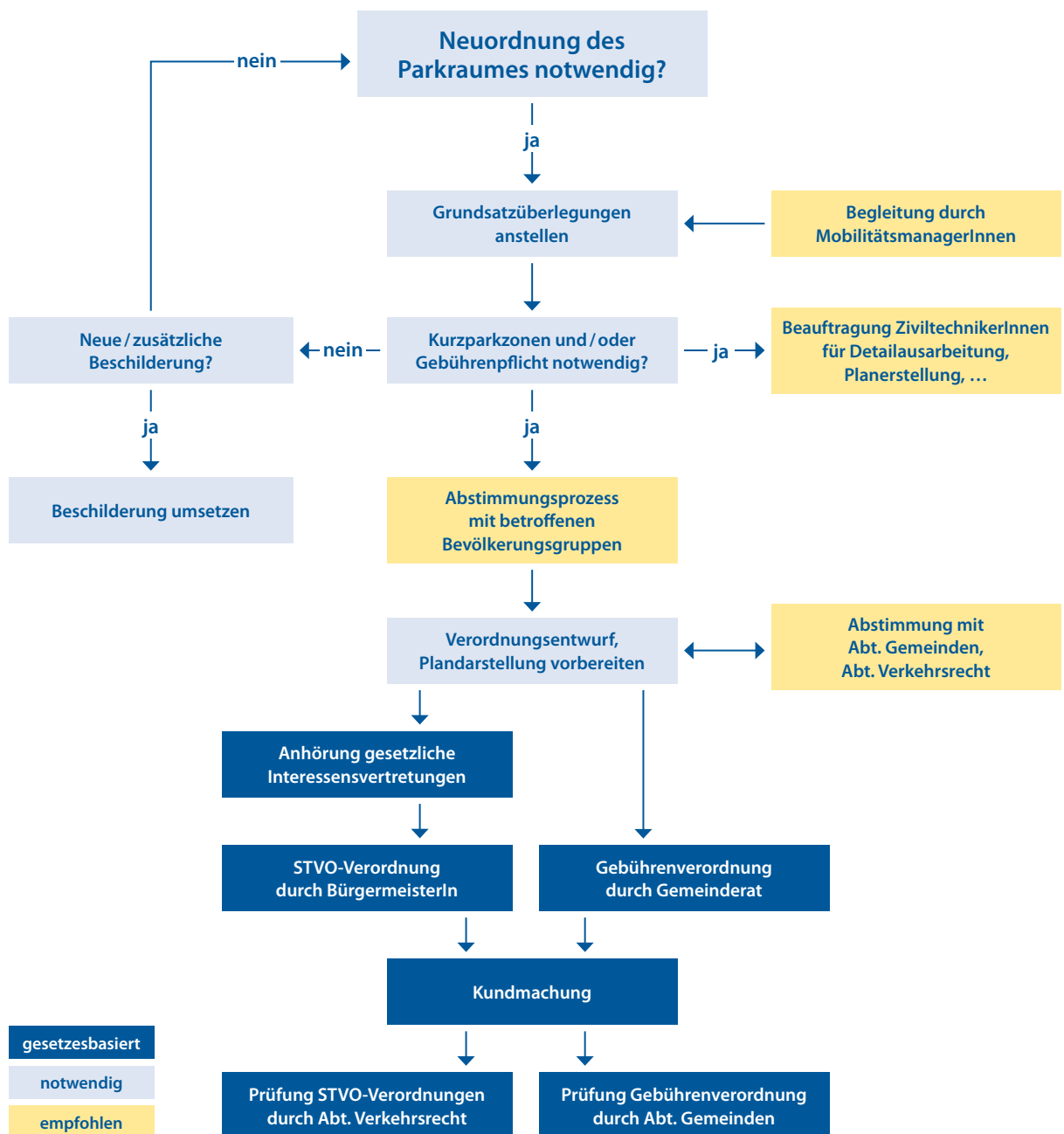
Voraussetzung ist, dass diese Personen vom Bürgermeister/ von der Bürgermeisterin bestellt und mit einem Dienstaussweis und Dienstabzeichen ausgestattet werden.

Sollen von Aufsichtsorganen auch Organstrafverfügungen ausgestellt werden, müssen die Aufsichtsorgane eine Prüfung ablegen und von der Bezirksverwaltungsbehörde hierzu ermächtigt werden.

Grundlagen

- §§ 10 bis 14 NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabegesetz
- § 50 Abs. 1 Verwaltungsstrafgesetz 1991

Ablauf Planung und Umsetzung einer neuen Parkordnung in Gemeinden



Wie sieht nun der konkrete Umsetzungsprozess aus, wenn in einer Gemeinde der Bedarf nach einer neuen Regelung des ruhenden Verkehrs entsteht? Es sollte von Beginn an klar sein, dass die vorbereitenden Grundlagen- und Planungsarbeiten eine wichtige und notwendige Basis für die spätere Annahme der Bevölkerung der neuen Regelungen sind, und daher ist für diese Projektphase ausreichend Zeit einzuplanen.

Für erste Überlegungen zu Möglichkeiten und Ausrichtung der neuen Parkordnung werden durch die MobilitätsmanagerInnen der NÖ.Regional Beratung und Begleitung des Entscheidungsfindungsprozesses angeboten. Diesbezügliche Fragestellungen sind:

- In welchen Gemeindeteilen soll die neue Parkordnung überlegt werden?
- Soll die neue Parkordnung gebührenpflichtige Plätze enthalten?
- Sind blaue und grüne Zonen gewünscht?
- Welche Bevölkerungsgruppen sind betroffen?
- Sind Ausnahmeregelungen notwendig?
- Etc.

Nachdem diese Grundsatzdiskussionen geführt wurden, beginnt die eigentliche Gemeindegearbeit, d.h. die Umsetzung

der getroffenen Festlegungen in Plandarstellungen und Dokumentationen. Bei größeren Projekten ist anzuraten, hier ein Ziviltechnikerbüro beizuziehen. Zur besseren Akzeptanz in der Bevölkerung sollten auf alle Fälle Abstimmungsrunden mit den am stärksten betroffenen Bevölkerungsgruppen stattfinden (AnrainerInnen, WirtschaftsvertreterInnen etc.). Sind Landesstraßen betroffen, so ist auch das Einvernehmen mit der jeweils zuständigen Straßenbauabteilung notwendig. Nach Abschluss des Planungs- und Abstimmungsprozesses erfolgt die Überführung des Modells in eine entsprechende Verordnung. Hier können die ExpertInnen des Landes in der Abteilung Gemeinden oder der Abteilung Verkehrsrecht zur Beratung und Begutachtung („Vorprüfung“) kontaktiert werden.

Vor Erlassung der Verordnung sind auch die betroffenen Interessenvertretungen (z.B. Arbeiterkammer, Wirtschaftskammer, ...) oder die Landespolizeidirektion zwingend anzuhören (siehe § 94f Abs. 1 lit. b StVO 1960).

Der abgestimmte Entwurf kann nun seitens der Gemeinde verordnet werden und ist als letzter Schritt an die Abteilung Verkehrsrecht zur „Verordnungsprüfung“ zu übermitteln.

Zusätzlich ist zu überlegen, in welcher Form die Kontrolle der verordneten Maßnahmen erfolgen soll (ausschließlich Polizei oder zusätzliche Aufsichtsorgane der Gemeinde).

Endnoten

- 1 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) idF BGBl. Nr. 24/2020, S. 57
- 2 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) idF BGBl. Nr. 24/2020, S. 57
- 3 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) idF BGBl. Nr. 24/2020, S. 57
- 4 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) idF BGBl. Nr. 24/2020, S. 58
- 5 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) idF BGBl. Nr. 24/2020, S. 58
- 6 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) idF BGBl. Nr. 24/2020, S. 58
- 7 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) idF BGBl. Nr. 24/2020, S. 84



Impressum

Auftraggeber: Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten, Telefon: +43 2742 9005; DI Regina Rausch, DW 14198 und Doris Hochmeister, DW 14689; E-Mail: post.ru7@noel.gv.at. **Mitarbeit:** Abteilung Gemeinden: Mag. Thomas Mayer, DW 12549; Gruppe Straße: DI Gert Kratzer, DW 60331 und DI Andreas Deibler, DW 650013; NÖ.Regional.GmbH: DI Peter Polatschek-Fries.

Gestaltung: gugler* brand & digital, 3100 St. Pölten. **Druck:** gugler* pure print, 3390 Melk/Donau

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 (0)2742 9005-149 71
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
Internet: www.noel.gv.at

Das PDF zum Heft ist auf der Landeswebsite
unter Verkehrsberatung zu finden:
www.noel.gv.at/noe/Verkehrsberatung.html