



PERSPEKTIVEN FÜR UMWELT & GESELLSCHAFT

umweltbundesamt

TRAFFIX

OBB HOLDING

QUALITY

QUALITATIVE CHANGE TO CLOSE AUSTRIA'S PARIS GAP:
SHAPING THE PATHWAY FOR PASSENGER TRANSPORT



NEWSLETTER I / 2021

Für eine klimaneutrale Transformation in Österreich bis 2040 braucht es im Verkehrsbereich ein umfassendes und gut abgestimmtes Bündel an Maßnahmen.^[1] Neben der technologischen, ökonomischen und sozialen Umsetzbarkeit müssen die rechtlichen Voraussetzungen für die jeweiligen Maßnahmen eines solchen Maßnahmen-Bündels gegeben sein. Im Folgenden werden zwei Beispielbereiche hingehend rechtlicher Umsetzbarkeit von Maßnahmen für eine klimaneutrale Verkehrswende diskutiert.

RECHTLICHE UMSETZUNG BEISPIEL 1: PARKRAUMMANAGEMENT

Ein Autofahrer benötigt etwa fünfmal so viel Platz wie ein Radfahrer und ungefähr zehnmal so viel wie jemand, der ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt – und zwar bereits ohne seinen Parkplatz.^[2] Dass am Weg zur Mobilitätswende jedoch unbedingt auch beim Thema Parken anzusetzen ist, kommt wenig überraschend. Schaffen doch mehr Parkmöglichkeiten auch automatisch einen Anreiz zur Fortbewegung mittels PKW. Mit einem zielgerichteten Parkraummanagement, insb. der Reduktion von Parkplätzen und der Erhöhung von Parkgebühren, kann dem gegengesteuert werden.

- In Bezug auf Parkplätze ist rechtlich gesehen danach zu differenzieren, ob es sich um öffentliche oder private Plätze handelt. So erklärt die StVO das Parken auf öffentlichem (Straßen-)Raum ausdrücklich für zulässig, ermöglicht aber den Gemeinden dies unter bestimmten Umständen per

Verordnung zu untersagen. Auch die Reduktion ausgewiesener Kurzparkzonen hat durch Verordnung der Gemeinde zu erfolgen. Derartige Verkehrsbeschränkungen setzen stets eine Interessenabwägung voraus, die zugunsten der Beschränkung ausschlagen muss.^[3] Speziell aus Gründen des Klimaschutzes wären Verkehrsbeschränkungen jedoch ein Novum und bedürften einer Gesetzesänderung, zumindest aber ausdrücklicher Anerkennung durch die Höchstgerichte.^[4]

- Was private Parkplätze betrifft, gilt es an den „Stellplatzregelungen“ anzusetzen. Diese sind überwiegend Teil des Bau- und Raumplanungsrechts der Bundesländer und ermächtigen Gemeinden dazu, im Rahmen ihrer Autonomie Stellplatzverordnungen zu erlassen und Bauberechtigte etwa dazu zu verpflichten, für jede Wohnpartei einen Stellplatz zu schaffen oder eine Ausgleichsabgabe zu leisten. In einigen Bundesländern (z.B. in der Steiermark) ist es aber bereits möglich, von dieser Verpflichtung abzugehen und je nach örtlichen Verhältnissen eine niedrigere Anzahl an Stellplätzen festzulegen.^[5] Zielführend kann auch eine Abschaffung der Ausgleichsabgaben sein, da sich dadurch der Bau „autofreier“ Siedlungen vergleichsweise kostengünstiger gestalten würde.^[6]

- Auch die Erhöhung von Gebühren in Kurzparkzonen senkt die Attraktivität des Autofahrens und könnte damit ebenso Einfluss auf das Parkaufkommen haben. Die Parkgebühren



PERSPEKTIVEN FÜR UMWELT & GESELLSCHAFT

umweltbundesamt[®]

TRAFFIX[®]

OBB
HOLDING

finden ihre Grundlage wiederum in eigenen Landesgesetzen und sind in eigenen Gemeindeverordnungen näher auszugestalten;^[7] denkbar und rechtlich ohne weiteres möglich wären sowohl eine höhere Mindestgebühr als auch z.B. eine empfindliche Steigerung bei längerer Parkdauer.

RECHTLICHE UMSETZUNG BEISPIEL 2: BEWUSSTSEINSBILDUNG

Ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende ist auch die breite Bewusstseinsbildung für eine nachhaltige Verkehrsgestaltung. Ist doch davon auszugehen, dass viele Teile der Bevölkerung nicht ausreichend darüber informiert sind, in welchem Ausmaß der motorisierte Individualverkehr zum Klimawandel beiträgt, und welche alternativen Lösungen es gibt. Neben der bloßen Bereitstellung von Informationen vonseiten der Behörden, etwa auf Basis des Umweltinformationsgesetzes, wären z.B. auch verstärkte Werbekampagnen in verschiedenen (sozialen) Medien oder sonstige Informationsmaßnahmen denkbar. So könnte an erweiterte Beratung bei Bautätigkeiten gedacht werden – gerade etwa bei der Errichtung von Wohngebäuden hinsichtlich Stellplätzen. Auch bei dieser staatlichen Öffentlichkeitsarbeit gilt es freilich stets, das verfassungsrechtliche Sachlichkeitsgebot zu beachten.^[7]

Quellen:

[1] Thaller, A., Posch, A., Dugan, A., & Steininger, K.W. (2021). How to design policy packages for sustainable transport: balancing disruptiveness and implementability. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 91:102714, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102714>

[2] Riedel, R. (2014), Grundsätze der Stadtplanung im "Ruhenden Verkehr": Modelle der Parkraumorganisation und -bewirtschaftung, Sonderheft Verkehrsrechtstag 2014, 453-461.

[3] Krysl, V. (2016), Verordnungen im Straßenverkehr – Verordnungserlassung nach § 43 StVO in der Rsp des VfGH, *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 184-191.

[4] Geringer, D., Romirer, C. (2021), Fahrverbote und Umweltzonen aus Klimaschutzgründen: gangbarer Weg oder rechtliche Sackgasse?, *Zeitschrift für Verkehrsrecht* (noch nicht erschienen).

[5] Madner, V., Grob, L.-M. (2019), Potenziale der Raumplanung für eine klimafreundliche Mobilität, *juridikum*, 521-532. <https://doi.org/10.33196/juridikum201904052101>

[6] Kerschner, F. (2016), Stellplatzverordnungen, in Reinhold, Kerschner, Wagner, *Rechtsrahmen für eine Energiewende Österreichs (REWÖ)*, 313-317.

[7] Mühlberger, P. (2018), Das kommunale Abgabenverordnungsrecht, *Rechts- und Finanzierungspraxis der Gemeinden*, 134.

[8] Binder, Griebler (2001), Verkehrsvermeidung, in Kerschner, F. (Hrsg), *Österreichisches und europäisches Verkehrsrecht. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit*, 97-180.

AUSBLICK:

Die Umsetzbarkeit dieser und anderer Maßnahmen im Verkehrsbereich werden in QUALITY auf weiteren Ebenen beleuchtet. Das Projekt widmet sich dahingehend sowohl den gesellschaftlichen Gesamtkosten des Verkehrs als auch den Verteilungs- und Beschäftigungseffekten, sowie anderen Aspekten der öffentlichen Akzeptanz von unterschiedlichen Verkehrsmaßnahmen.

IMPRESSUM:

Herausgeber: Universität Graz, Wegener Center für Klima und Globalen Wandel, Brandhofgasse 5, 8010 Graz
Projektleitung: Karl Steininger, +43-316-380-8441 (secr. -8470), karl.steininger@uni-graz.at
Projektkoordination: Brigitte Wolkingner, +43-316-380-8452, brigitte.wolkingner@uni-graz.at
AutorInnen dieses Newsletters: Eva Schulev-Steindl, Christoph Romirer
Layout und Satz: Stefan Nabernegg
Website: wegcwp.uni-graz.at/quality