



Magistrat der Stadt Wien
Niederhofstraße 21
1121 Wien
Telefon +43 1 4000 92611
Fax +43 1 4000 99 92637
post@ma46.wien.gv.at
www.verkehr-wien.at

MA 46 – DEF/513625/2020

Wien, xx.xx. xxxx

Fahrverbot in der Inneren Stadt

ENTWURF

Erläuterungen zur Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge in der Inneren Stadt

Mit der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien wird im Kernbereich der Inneren Stadt Wiens ein Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge erlassen.

Zielsetzung:

Die Stadt Wien sieht sich wie alle anderen großen Metropolen dieser Welt mit den Herausforderungen der Klimakrise konfrontiert. Die Innere Stadt ist das historische Zentrum Wiens mit zahlreichen Geschäften, Lokalen sowie kulturellen, öffentlichen und touristischen Einrichtungen. Der Verkehr und die Art, wie sich Menschen in einer Stadt bewegen, spielen dabei eine zentrale Rolle – sie beeinflussen, wie Menschen leben, sich fortbewegen und wie sie miteinander interagieren. Sie beeinflussen aber auch das Klima und wie sich die Stadt und ihre Umwelt entwickeln. Damit Wien seine einzigartige Lebensqualität für alle BürgerInnen der Stadt langfristig erhält und in einer wachsenden Stadt auch ausbauen kann, hat sich die Stadt unter anderem in der Smart City Wien Rahmenstrategie zu konkreten Zielen verpflichtet. Diese sollen den Wiener Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung beschreiben.

Bis zum heutigen Tag prägen FußgängerInnen das Bild der Inneren Stadt und dem FußgängerInnenverkehr kommt eine erhebliche Bedeutung zu, da die historische Altstadt

vorwiegend zu Fuß erkundet wird. Hinzu kommt der Fußgängerverkehr von Personen mit Arbeitsort in der Inneren Stadt sowie von Wienerinnen und Wienern, die die Innere Stadt bekanntermaßen gerne zum Flanieren und Shoppen aufsuchen. Die Fußgängerdauerzählstelle in der Rotenturmstraße wies schon vor dem Umbau zur Begegnungszone ca. 36.700 FußgängerInnen an einem durchschnittlichen Werktag auf, in der Wollzeile bewegen sich werktags ca. 13.000 FußgängerInnen. Wenngleich sich zwar die Fußgängerströme in den verkehrsberuhigten Bereichen (Fußgängerzone Kärntner Straße, Graben, Kohlmarkt und Begegnungszone Rotenturmstraße) kanalisieren, ist auch an anderen Stellen ein hohes Passantenaufkommen festzustellen. Dieses steht nicht im Einklang mit den den Fußgängerinnen und Fußgängern zur Verfügung stehenden Gehflächen, wobei Wollzeile, Hoher Markt, Neuer Markt, Albertinaplatz, Michaelerplatz und Josef-Meinrad-Platz nur stellvertretend für viele andere Straßen und Plätze genannt sein sollen. Es ist jedoch nicht möglich, alle Straßen umzubauen.

Die Stadt hat sich eine Verkehrsverlagerung weg vom PKW zum Ziel gesetzt. Tatsächlich sollen die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors bis 2030 pro Kopf um 50 Prozent sinken und bis 2050 um 100 Prozent. Durch Verkehrsverlagerungen zu den umweltfreundlichen Verkehrsarten des Umweltverbands wie Gehen, Fahrradfahren oder öffentliche Verkehrsmittel werden die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Wien reduziert und die Energieeffizienz wird massiv gesteigert. Dieses Ziel hat sich die Stadt Wien nicht nur gegeben, um das Klima zu schützen, sie hat es sich gegeben, um sich selbst und seine Lebensqualität zu schützen. Gleichzeitig gilt es, den Menschen auch wieder mehr Platz zurückzugeben. Platz zum Spazieren, Verweilen oder sich Austauschen. Davon profitieren nicht nur das Stadtbild und die Stadt Wien, die damit ein deutliches Zeichen setzt, indem sie den Menschen oberste Priorität auf den freien Flächen ihrer Innenstadt einräumt, sondern auch die vielen UnternehmerInnen und Kaufleute der Inneren Stadt und das öffentliche Leben.

Es besteht die Notwendigkeit, umweltfreundliche Mobilität zu fördern, den Menschen Platz im öffentlichen Raum zu geben und eine allseits anerkannte Notwendigkeit des Klimaschutzes. Trotzdem wird der Fortbewegung mit Kraftfahrzeugen auch im Stadtbild ein höherer Stellenwert beigemessen als den Fußgängerinnen und Fußgängern. Obwohl das historische Zentrum aufgrund des es begrenzenden Rings, der mit 3 bis 4 Fahrstreifen den motorisierten Verkehrs umfänglich aufnehmen kann, keinerlei Durchzugsverkehrsfunktion zu erfüllen hat.

Die Innere Stadt hat ca. 16.450 BewohnerInnen. Ca. 100.000 Personen mit Wohnsitz außerhalb arbeiten dort. Während ca. 8.200 privat genutzte PKW dort zugelassen sind, liegt die Summe der Ein- und Ausfahrten alleine an den Haupteinfahrtsrouten bei knapp 50.000. Die Zahl der jederzeit uneingeschränkten Stellplätze an der Oberfläche liegt bei ca. 7.300. Daraus kann auf eine hohe Stellplatzauslastung geschlossen werden, die wiederum Parkplatzsuchverkehr zur Folge hat.

Mit einem breiten Konsens hat sich die Stadt Wien daher politisch einer weiteren und effektiven Verkehrsberuhigung verschrieben, vergleichbar mit verkehrsarmen historischen Stadtzentren in anderen europäischen Städten, wie in Italien, Slowenien oder den Niederlanden. Zugunsten der Wohnbevölkerung und aller FußgängerInnen soll der Kraftfahrzeugverkehr deutlich reduziert werden, um solchermaßen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des

Fußgängerverkehrs und des verbleibenden erlaubten Fahrzeugverkehrs beizutragen. Damit wird auch der Smart City Rahmenstrategie mit der Zielsetzung einer CO₂-Reduktion um 50% bis 2030 Rechnung getragen.

Mit der gegenständlichen Verordnung wird daher ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit und gesamthaft zur Lebens- und Aufenthaltsqualität in einem besonders sensiblen Gebiet der Inneren Stadt Wiens geleistet.

Verbot:

Verboten ist das Fahren mit Kraftfahrzeugen. Unmittelbar ausgenommen sind somit RadfahrerInnen und Fuhrwerke (Fiaker).

Ausnahmen:

Von diesem Verbot sind die nachfolgenden sachlich gerechtfertigten Ausnahmen zu machen, wobei die klare Stoßrichtung bestand, Ausnahmen möglichst generell zu schaffen. Den betroffenen Personenkreisen wird nicht zugesonnen, im Einzelfall eine zeit- und kostenaufwändige Ausnahmegewilligung gem. § 45 Abs. 2 StVO zu erlangen, was nicht zuletzt auch für die Verkehrsbehörde gänzlich unökonomisch wäre. Mit den Ausnahmen werden die Auswirkungen für die Allgemeinheit und die Wirtschaft auf ein zumutbares Ausmaß beschränkt. Die Verordnung findet daher keine Anwendung auf:

Ad Art. II Z 1:

Das sog. „Bewohnerparkpickerl“ erhalten Personen mit Hauptwohnsitz. Ausgenommen sind alle Personen mit einer Ausnahmegewilligung für den 1. Bezirk, selbst wenn der Hauptwohnsitz außerhalb der Fahrverbotszone liegt, nicht zuletzt, weil die motorisierte Erreichbarkeit von Zielen im eigenen Wohnbezirk einschließlich dem Aufsuchen eines Stellplatzes auf der Fahrbahn möglich sein soll. Das Abstellen auf die Ausnahmegewilligung stellt zugleich eine Vereinfachung bei der Nachweisführung der Berechtigung dar, da sie in Form eines Chips am Fahrzeug permanent angebracht ist. Nicht zu berücksichtigen waren Nebenwohnsitze, da für diese auch kein „Bewohnerparkpickerl“ erteilt wird (vgl. § 45 Abs. 4 StVO), um Scheinmeldungen von Nebenwohnsitzen und dem Erschleichen von Berechtigungen keinen Vorschub zu leisten. Bei Bewohnerinnen und Bewohnern, die für ihr Fahrzeug keine Ausnahmegewilligung haben, ist davon auszugehen, dass sie über einen privaten Stellplatz verfügen, da sie andernfalls mit der höchstzulässigen Abstelldauer in der Kurzparkzone in Konflikt gerieten. Für diese Personen wird daher idR und soweit erforderlich ein anderer Ausnahmetatbestand greifen.

Für Krafträder ist keine Ausnahmegewilligung von der höchstzulässigen Abstelldauer in der Kurzparkzone erforderlich und sind daher an Motorrädern keine „Parkpickerln“ angebracht. Die ZulassungsbesitzerInnen von Motorrädern sollen jedoch gegenüber anderen Bewohnerinnen und Bewohnern nicht benachteiligt werden.

Ad Art. II Z 2:

Ausgenommen sind die Fahrzeuge von Betrieben mit Betriebsstandort im 1. Bezirk und einer gültigen Ausnahmegewilligung von der höchstzulässigen Abstelldauer in der Kurzparkzone im 1. Bezirk, auch wenn der Betriebsstandort außerhalb der Fahrverbotszone liegt. Im letzten Fall soll das Aufsuchen eines Stellplatzes auf der Fahrbahn innerhalb der Fahrverbotszone möglich sein. Die Erläuterungen zu Z 1 sind sinngemäß anwendbar.

Ausgenommen sind auch Ärztinnen und Ärzte, Tierärztinnen und Tierärzte und Hebammen, die in der Fahrverbotszone ordinieren und über eine gültige Ausnahmegewilligung von der höchstzulässigen Abstelldauer in der Kurzparkzone im 1. Bezirk verfügen. Diese Ausnahmegewilligung setzt die Durchführung von Hausbesuchen voraus. Bei diesen wird medizinische Ausrüstung mitgeführt und die Hausbesuche sollen – ungeachtet dessen, ob sie in oder außerhalb der Fahrverbotszone durchgeführt werden – zeitökonomisch durchgeführt werden können.

Ad Art. II Z 3:

Ausgenommen von der höchstzulässigen Abstelldauer in der Kurzparkzone und somit auch von dem Fahrverbot sind Beschäftigte mit Arbeitsbeginn vor 05.30 oder Arbeitsende nach 24.00 Uhr. Diesem Personenkreis soll insbesondere auch von Sonntag bis Donnerstag, wenn nur die Nachtbuslinien zur Verfügung stehen, eine An- oder Abreise mit dem eigenen Kraftfahrzeug möglich sein.

Für Krafträder ist keine Ausnahmegewilligung von der höchstzulässigen Abstelldauer in der Kurzparkzone erforderlich und sind daher an Motorrädern keine „Parkpickerln“ erforderlich. Die ZulassungsbesitzerInnen von Motorrädern sollen jedoch gegenüber Beschäftigten mit eigenem PKW nicht benachteiligt werden.

Ad Art. II Z 4:

Die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes und die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am gesellschaftlichen Leben gilt es zu fördern und zu erleichtern, weshalb schon jetzt in der Inneren Stadt zahlreiche Behindertenzonen (Halte- und Parkverbot ausg. Fahrzeuge mit angebrachtem Gehbehindertenausweis gem. § 29b StVO) im Bestand sind.

Ad Art. II Z 5:

Ausgenommen sind klassische gewerbliche Fahrdienste wie zB Taxis oder auch Uber. Zulässig sind die Zu- und Abfahrt zu Standplätzen und Auftragsfahrten.

Ad Art. II Z 6:

Es besteht die Notwendigkeit zur Belieferung der Gewerbebetriebe und die Vornahme von Ladetätigkeiten von und zu den Bewohnerinnen und Bewohnern. Hinsichtlich der festgesetzten Zeiten war ein Ausgleich zu finden zwischen den Interessen der spürbaren Verkehrsberuhigung und den gewerblichen und privaten Erfordernissen. Die Ladezeiten liegen daher über jenen der kleinflächigeren Fußgängerzonen, eine Freigabe den ganzen Tag über war zu vermeiden. Sonntage gelten gemeinhin als Ruhe- und Familienausflugstage und störende Verkehrseinflüsse sollen

hintangehalten werden. Es ist davon auszugehen, dass es sowohl den Gewerbebetrieben als auch den Bewohnerinnen und Bewohnern vorausschauend gelingt, entsprechend zu disponieren und mit den festgesetzten Ladezeiten das Auslangen zu finden. Soweit erforderlich wird ein weiterer Bedarf an Ladetätigkeiten mit den nachfolgenden Ausnahmen abgedeckt. Da eine effektive Kontrolle des ruhenden Verkehrs insbesondere hinsichtlich der gesetzmäßigen Durchführung einer Ladetätigkeit auf Schwierigkeiten stößt, ist zu deren Nachweis ein Hilfsmittel im Fahrzeug anzubringen. Hierfür kommen insbesondere Parkscheine und Parkscheiben (Parkuhren) in Betracht.

Die weiteren Ausnahmen orientieren sich inhaltlich und soweit erforderlich an den Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot für LKW über 7,5 t (vgl. § 42 Abs. 3 und 3a StVO), wobei im vorliegenden Fall Fahrten vorwiegend mit PKW oder LKW möglich sind. Es ist naheliegend, dass auch in der Inneren Stadt an Samstagnachmittagen und Sonntagen zB Apotheken mit Medikamenten beliefert werden, Zeitungstaschen aufgehängt werden, Kioske mit Blumen und Bäckereifilialen mit Gebäck beliefert werden. Dergleichen Tätigkeiten einschließlich Cateringdienste, von denen anzunehmen ist, dass sie entweder frische oder genussfertige Lebensmittel offerieren, sind somit rund um die Uhr gestattet, wobei über diese Verordnung hinausgehende Rechtsvorschriften unberührt bleiben. Zum Nachweis der Berechtigung ist eine der genannten Unterlagen mitzuführen und vorzuweisen.

Ad Art. II Z 7:

Das Ein- und Auschecken in Innenstadthotels ist nahezu ganztägig und auch nächtens möglich und in Verbindung mit dem Ein- und Ausladen des Gepäcks ist die Zu- und Abfahrt weiterhin jederzeit möglich. Zum Nachweis der Berechtigung ist eine Reservierungsbestätigung mitzuführen und vorzuweisen. Da eine effektive Kontrolle des ruhenden Verkehrs insbesondere hinsichtlich der gesetzmäßigen Durchführung einer Ladetätigkeit auf Schwierigkeiten stößt, ist zu deren Nachweis ein Hilfsmittel im Fahrzeug anzubringen. Hierfür kommen insbesondere Parkscheine und Parkscheiben (Parkuhren) in Betracht.

Weiters steht Hotels nach einem rechnerischen Schlüssel in Relation zu den Gästebetten ein Kontingent an Ausnahmebewilligungen von der höchstzulässigen Abstelldauer in der Kurzparkzone zu. Jene Gäste, denen die zugehörigen Parkkarten im Einzelfall übertragen werden, dürfen ihr Fahrzeug in der Kurzparkzone abstellen. Zur Konsumation dieses Rechtes sollen sie gleichermaßen auch von dem Fahrverbot ausgenommen sein.

Ad Art. II Z 8:

Die Ausnahme für HandelsvertreterInnen entspricht jener, wie sie auch von Fußgängerzonen geschaffen werden kann (vgl. § 76a Abs. 2 Z 4 StVO), eingeschränkt auf die Zeiten der typischen Berufsausübung. Ferner besteht ein Ausnahmebedarf für private Sicherheitsdienste, die insbesondere in der Nacht Objektsbetreuung und -sicherung (zB bei Juwelieren) betreiben. Diese Kontrollfahrten finden nicht selten bewaffnet statt und es ist den Bewachungspersonen eine motorische und zeitliche Flexibilität einzugestehen.

Ad Art. II Z 9:

Die kommunalen Aufgaben des Straßendienstes, der Müllabfuhr und Kanalwartung- und revision haben sichergestellt zu sein. Fahrzeuge des Straßendienstes sind ua. Streufahrzeuge,

Schneeräumfahrzeuge und -geräte, Arbeitsmaschinen und sonstige Fahrzeuge, die für die Straßenerhaltung, die Straßenpflege oder die Straßenreinigung benötigt werden. Die Ausnahme gilt auch für private Dienstleistungsunternehmen und ist angelehnt an § 27 Abs. 1 StVO. Fahrzeuge, die für den Straßenbau benötigt werden, sind so wie alle weiteren Baufahrzeuge ausgenommen, wenn die Bautätigkeit in der Fahrverbotszone durchgeführt und das Fahrzeug hierfür benötigt wird. Umfasst hiervon sind auch Fahrzeuge zu Bautätigkeiten, die neben der Straße bzw. in Gebäuden durchgeführt werden. In diesem Fall kann der Nachweis der Bautätigkeit und der somit zulässigen Fahrt mit einer Bewilligung gem. § 90 StVO erfolgen, da relevante Bautätigkeiten selten ohne Verwendung von Lagerflächen in der Parkspur bzw. eigenen Halte- und Parkverboten für Baufahrzeuge einhergehen. Als Baufahrzeuge gelten auch solche Fahrzeuge, die für bewilligungsfreie Reparatur- und Wartungsarbeiten (vgl. § 90 Abs. 2 StVO) an öffentlichen Einrichtungen benötigt werden wie zB an der Beleuchtung, zum Aufstellen von Verkehrszeichen oder Aufbringen von Bodenmarkierungen.

Ad Art. II Z 10:

Diese Ausnahme betrifft Betriebe mit einer sog. Servicekarte für den 1. Bezirk, wenn der Zielpunkt in der Fahrverbotszone liegt. Der Zweck der Ausnahmegewilligung von der Kurzparkzone liegt auch darin, dass mit den Fahrzeugen einerseits zu verbauende Gegenstände (zB Küchen und anderes Mobiliar) und andererseits Material und technisches Equipment (zB Malerfarbe und Werkzeug) befördert wird, und ein Fahrzeug nach dem Ausladen dieser Gegenstände am Zielort nicht aus der Kurzparkzone verbracht werden muss, zumal es in der Natur solcher handwerklichen Aufträge liegt, dass nicht alles Equipment auf einmal ausgeladen, sondern bei Bedarf kurzfristig aus dem Fahrzeug geholt wird. Aus dem gleichen Grund soll ein solches Fahrzeug auch nicht außerhalb der Fahrverbotszone abgestellt werden müssen, um sodann als Handwerker längere Fußwege auf sich zu nehmen, um immer wieder aufs Neue leichte oder auch schwerere Gegenstände aus dem Fahrzeug zu holen.

Da aber nicht alle Handwerksunternehmen über eine sog. Servicekarte verfügen, ist daher auch auf weitere Betriebe Bedacht zu nehmen und die Durchführung von Servicetätigkeiten generell und zeitlich uneingeschränkt zu ermöglichen. Die für Fußgängerzonen geltenden restriktiven Bestimmungen (vgl. § 76 Abs. 5 lit. b StVO) sind nicht eins zu eins auf das Fahrverbot umzulegen, da das Gebiet der Fahrverbotszone größer ist als jede bekannte Fußgängerzone Österreichs und ein Abstellen eines Servicefahrzeuges im Nahebereich des Einsatzortes nicht gewährleistet wäre.

In der Fahrverbotszone liegen Kfz-Werkstätten, die wirtschaftlich darauf angewiesen sind, dass Fahrzeuge zu Wartung und Reparatur vorgeführt werden. Ein Aufsuchen der Werkstätte ohne Vornahme von Wartung oder Reparatur am Fahrzeug unterliegt dem Fahrverbot, sofern nicht ein anderer Ausnahmetatbestand greift. Ausgenommen wird ebenfalls die Zufahrt zu Autoreifenhändlern (Gewerbe Tankstellen und Servicebetriebe) zwecks Montage von Autoreifen. Auch die jeweiligen Nachtapotheken sollen zu jenen Zeiten, in denen Öffentliche Verkehrsmittel nicht flächendeckend verkehren, mit dem Kraftfahrzeug aufgesucht werden können.

Ad Art. II Z 11:

Rettung und Feuerwehr (Hauptfeuerwache Am Hof) sind gesondert auszunehmen, während ua. die Polizei bereits nach § 26a Abs. 1 StVO ausgenommen ist. Unvorhergesehene Einsätze können das Zusammenziehen eines Führungs-, Krisen- bzw. Einsatzstabes in der Hauptfeuerwache Am Hof erforderlich machen. Analog zu § 24 Abs. 5b StVO 1960 wird eine Ausnahme für hieran teilnehmende Kommandanten (das sind in der Regel mit Führungsaufgaben betraute Offiziere) geschaffen. Dem Bundesheer unterliegen nach den zitierten Bestimmungen Aufgaben, die nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Weiters sollen Kranken- und Behindertentransporte ausgenommen sein. Das Fahrzeug muss für den entsprechenden Transport geeignet sein, sodass es sich um einen gewerblich durchgeführten Transport handeln wird. Fahrzeuge von Bestattungsunternehmen sind ebenfalls auszunehmen. Schließlich dürfen Ärzte und Personen im diplomierten Pflegedienst zur Hauskrankenpflege in die Fahrverbotszone einfahren, wenn Patientinnen bzw. zu Pflegenden in der Fahrverbotszone zu versorgen sind. Für Hebammen gilt diese Ausnahme nur unmittelbar für die Geburtshilfe. Die Ausnahmen orientieren sich an den Ausnahmen von Halte- und Parkverboten für die genannten Personenkreise (vgl. § 24 Abs. 5, 5a und 5c StVO 1960).

Die weitere Ausnahme betrifft HeimhelferInnen und HeimpflegerInnen, die zuweilen Equipment und Einkäufe für ihre zu Pflegenden transportieren, ohne dass das Ausmaß einer Ladetätigkeit zwangsläufig erreicht würde. Da jedoch der Pflege und Betreuung hilfsbedürftiger BewohnerInnen ein hoher Stellenwert beigemessen wird, soll dieser Berufskreis keinen Erschwernissen unterworfen werden. Nach dem Ausladen soll das Fahrzeug weiterhin in der Fahrverbotszone bis zum Ende der Pflege- oder Betreuungstätigkeit abgestellt bleiben dürfen. Die Ausnahme gilt nur im Zusammenhang mit einer innerhalb der Fahrverbotszone ausgeübten Berufstätigkeit.

Ad. Art. II Z 12:

Gemäß Art. 25 des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen besteht die völkerrechtliche Verpflichtung des Empfangsstaates, Missionen anderer Staaten jede Erleichterung zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu gewähren. Österreich als Amtssitzstaat hat sich zudem in zahlreichen Amtssitzabkommen gegenüber internationalen Organisationen verpflichtet, die Wahrnehmung ihrer Aufgaben in jeglicher Weise zu erleichtern. Zu berücksichtigen sind außerdem die sonstigen internationalen Einrichtungen (zwischenstaatliche Vereinbarungen, denen Privilegien und Immunitäten zugestanden werden, zB. Wassenaar-Arrangement). Die Fahrzeuge der Botschaften etc. sind idR erkennbar an den Autokennzeichen „WD“ und „WK“ und generell ausgenommen, gleichviel, ob der Amtssitz der der Botschaft etc. in der Fahrverbotszone liegt oder nicht. Generell ausgenommen sind weiters Fahrzeuge, die mit diesen im Konvoi bewegt werden.

Der Diplomatische Kurierdienst des Bundesministeriums für Europäische und internationale Angelegenheiten stellt eine Einrichtung im Sinne der Wiener Diplomatenkonvention dar und wird nicht nur vom Bundesministerium genutzt, sondern dient vielmehr als Hub für weltweite Sendungen im Interesse der Republik Österreich. Abfertigungs- und Zustelltermine finden auch an Tagesrandzeiten bzw. Wochenenden statt.

Ad Art. II Z 13:

Die Postversorgung ist nebst den weiteren Ausnahmen sicher zu stellen und orientiert sich an § 26a Abs. 4 StVO. Fahrzeuge des Öffentlichen Dienstes, das sind Fahrzeuge, die funktionell als solche verwendet werden, sind zwecks rascher Vornahme von Kontrolltätigkeiten auszunehmen. Gedacht ist hierbei insbesondere an Gewerbekontrollen, Marktkontrollen, Baustellenkontrollen, Lebensmittelkontrollen und diesen vergleichbaren Aufgaben, da hierfür oftmals technisches Equipment mitgeführt wird, die Kontrollorgane koordiniert mit Mannschaftstransporten anreisen und diese Tätigkeiten häufig auch in den Nachtstunden durchgeführt werden.

Ad Art. II Z 14:

Nach § 82 StVO werden verkehrsfremde Tätigkeiten auf der Straße bewilligt. Hierunter fallen zB der Silvesterpfad und weitere Veranstaltungen aber auch Filmdreharbeiten. Märkte (zB Weihnachtsmärkte oder der Bauernmarkt auf der Freyung) werden nach der Wiener Marktordnung bewilligt. Für die Konsumation der Bewilligungen ist es erforderlich, dass zB Stände aufgebaut, eingerichtet und beliefert werden, die Fahrzeuge werden sodann in eigenen Halte- und Parkverbotszonen mit Wagenkarten abgestellt. Die hiermit verbundenen notwendigen Fahrten unterliegen nicht dem Fahrverbot.

Ad Art. II Z 15:

Eine Ausnahme allein für die Sach- oder Rechtsbesitzer von privaten Stellplätzen erweist sich als zu eng. Oft liegen in Gebäuden private Stellplätze, die von Beschäftigten oder Besuchern genutzt werden dürfen. Als Beispiel sei der Verwaltungsgerichtshof angeführt, in dessen Gebäude am Judenplatz 17 Stellplätze liegen, die von den Richterinnen und Richtern bzw. Personal benutzt werden dürfen. Deshalb besteht auch von der Fußgängerzone in der Jordangasse und am Judenplatz eine Ausnahme für die Zufahrt zu den genehmigten Stellplätzen. Die RichterInnen sind weder Sach- noch Rechtsbesitzer, dennoch ist eine Zufahrt zum Gebäude zu ermöglichen. Ein weiteres Beispiel ist das Bundeskanzleramt am Ballhausplatz. Offizielle BesucherInnen haben nicht zwangsläufig eine exekutive (Blaulicht-)Begleitung und sind nicht zwangsläufig von dem Fahrverbot ausgenommen. Dennoch entspricht es einem Sicherheitsgedanken und diplomatischer Etikette, dass BesucherInnen des Bundeskanzlers in das Gebäude gefahren werden. Ein ähnlich gelagertes Interesse kann schließlich auch privaten Hausbesitzern nicht abgeschlagen werden. Auch bei in der Inneren Stadt ansässigen Banken, Versicherungen, Immobilienfirmen und weiteren Unternehmen ist es möglich, dass bestimmte Personen private Stellplätze nutzen dürfen, ohne deshalb bereits Mieter zu sein. Zwei offene ebenfalls umfasste Flächen sind der Josefsplatz, der mit Schranken und physischen Barrieren von der Straße mit öffentlichem Verkehr abgegrenzt ist und von der Burghauptmannschaft fallweise und für bestimmte Personenkreise zum Parken freigegeben wird, sowie jener auf Privatgrund liegende Sackgassenbereich am Heldenplatz unmittelbar vor dem Volksgarten, der über die Löwelstraße erreicht werden kann und physisch bzw. mit Überwachungspersonal von der Fläche mit öffentlichem Verkehr abgegrenzt ist. Genehmigte Einstellplätze verstehen sich primär als baubehördlich bewilligte Stellplätze, jedenfalls aber liegen sie außerhalb des öffentlichen Straßengrundes. Es wird bewusst auf *Einstellplätze* abgestellt, um klarzustellen, dass auf der Straße mit Bodenmarkierungen versehene Parkflächen nicht davon umfasst sind. Umfasst von dieser Ausnahme sind daher alle Personen, die einen genehmigten Stellplatz aufsuchen oder verlassen.

Die Ausnahme zur Zu- und Abfahrt zu öffentlich nutzbaren Garagen kommt grundsätzlich für jeden Fahrzeuglenker in Betracht. Diese Ausnahme ist aus wirtschaftlichen Gründen für die GaragenbetreiberInnen unabdingbar. Zum anderen wird hierdurch anderen Fahrten eine Möglichkeit eröffnet: Wer aus welchem Interesse auch immer mit seinem Kraftfahrzeug in die Innere Stadt einfahren muss, dem steht dies offen, solange das Kraftfahrzeug zum Parken von der Straße mit öffentlichem Verkehr verbracht wird und der kürzeste Weg von und zur Garage gewählt wird. Zum Nachweis des Parkens in einer Garage ist beim Verlassen der Garage bis zum Verlassen der Fahrverbotszone das Parkticket oder eine Rechnung aufzubewahren und den Kontrollorganen vorzuweisen bzw. gut sichtbar im Fahrzeug anzubringen. Infolge der Registrierkassenpflicht ist dies Ausfahrenden möglich.

Mit dem letzten Satz wird klargestellt, dass etwa im Anschluss an eine Ladetätigkeit das Fahrzeug nicht aus der Fahrverbotszone entfernt werden muss, sondern in einer Garage oder einem Einstellplatz abgestellt bleiben darf. Dies kommt insbesondere Tätigkeiten und Berufsausübungen entgegen, die mit einer Ladetätigkeit nichts zu tun haben, an deren Beginn und Ende aber das Ein- und Ausladen mitgeführter Gegenstände steht (zB das Equipment von Kameraleuten und Tontechnikern). Auch Personengruppen wie Ärzte im Dienst können nach Beendigung des Dienstes das Fahrzeug in einer Garage oder einem Einstellplatz abstellen.

Ad Art. II Z 16:

Diese generelle Ausnahme gewinnt erst an Schlüssigkeit, wenn das Buskonzept der Stadt Wien vor Augen gehalten wird. Dieses ua. mit der Wirtschaftskammer akkordierte, seit vielen Jahren bestehende Buskonzept sieht schon längst ein generelles Einfahrverbot – mit klar und restriktiv festgelegten Ausnahmen – für Busse in die gegenständliche Fahrverbotszone vor. Damit soll der Fortbewegung schwerer und langer und entsprechend schwer in engen Gassen manövrierbarer Fahrzeuge vorgebeugt werden. Dieses Buskonzept bleibt im Bestand, das bedeutet auch, dass alle derzeit hierzu geltenden Verordnungen und aufgestellten Verkehrszeichen weitergelten. Dieses Buskonzept hat sich über viele Jahre bewährt und ist bei den Lenkerinnen und Lenkern von Reisebussen bekannt aufgrund der Auflage des sog. Wiener Bus-Guides. Ein Verschmelzen der beiden Beschränkungen wäre für die betroffenen Personengruppen unübersichtlich, da sie nicht mehr eigene, sie explizit ansprechende Verbotsschilder (Fahrverbot für Omnibusse) erkennen könnten. Nochmals sei klargestellt, dass Omnibusse aufgrund der Ausnahme vom gegenständlichen Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge nicht uneingeschränkt in die Innere Stadt einfahren dürfen, sondern die verordneten und kundgemachten Fahrverbote für Omnibusse unverändert weiter gelten.

Im Übrigen ist auf die Möglichkeit zur Erlangung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 2 StVO im Einzelfall bei Vorliegen eines erheblichen persönlichen oder wirtschaftlichen Interesses hinzuweisen.

Räumlicher Geltungsbereich:

Das Verbot gilt im Gebiet abgegrenzt durch den Ring und den Franz-Josefs-Kai. Diese das Gebiet begrenzenden Straßen und in ihrem Zuge liegende Plätze sind nicht Teil der Fahrverbotszone. Sehr

wohl sind aber – soweit vorhanden – die innenseitig gelegenen Nebenfahrbahnen dem Gebiet zuzurechnen. Dies gilt zB für die in Fahrtrichtung rechtsseitig gelegenen Nebenfahrbahnen am Stubenring vom Julius-Raab-Platz bis zum Dr. Karl-Lueger-Platz. Die kurzen Verbindungsstücke von der Hauptfahrbahn zur Nebenfahrbahn zB in der Rosenbursenstraße und Falkestraße, die Ein- und Ausfahrtsstraßen in das Gebiet darstellen und den Fuß- und Radweg unterbrechen, sind Teil der Fahrverbotszone. Beim Ausdruck *Nebenfahrbahn* kommt es auf den üblichen Sprachgebrauch und das Verständnis eines durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers an, sodass auch als Einbahnstraßen kundgemachte Verkehrsflächen in diesem Sinne als Nebenfahrbahn anzusehen sind. Kurzgesagt: Alle innerhalb der Hauptfahrbahn gelegenen Verkehrsflächen sind Teil der Fahrverbotszone.

Von der Fahrverbotszone war jedoch der Heldenplatz auszunehmen. Hierbei handelt es sich um Bundesgrund, verwaltet von der Burghauptmannschaft. Diese Verkehrsfläche dient der Zufahrt zu den Stellplätzen am Heldenplatz und in den Inneren Burghof. Die Zufahrtsmöglichkeit besteht – abgesehen von Fiakern und Taxis – vorwiegend für Fahrzeuge zu Parlamentszwecken, zur OSZE, zum Veranstaltungszentrum in der Hofburg und zur Präsidentschaftskanzlei. Die Interessen dieser Personenkreise sind besonders schützenswert. Eine Zustimmung des Straßenerhalters zur Inklusion dieser Verkehrsfläche in die Fahrverbotszone liegt außerdem nicht vor.

Kundmachung:

Der Verordnungsinhalt lässt sich nicht in rasch erfassbarer und leicht verständlicher Weise mit Verkehrszeichen und Zusatztafeln zum Ausdruck bringen. Es liegt sohin ein Kundmachungsfall des § 44 Abs. 2b StVO vor. Die Kundmachung erfolgt daher im Amtsblatt der Stadt Wien und durch Anschlag an der Amtstafel. Überdies werden an allen Einfahrtsstraßen Vorschriftszeichen gem. § 52 lit. a Z 11a („Zonenbeschränkung“), in denen das Vorschriftszeichen gem. § 52 lit. a Z 6c („Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge“) dargestellt ist, sowie Zusatztafeln, die auf die Stammfassung der Verordnung im Amtsblatt der Stadt Wien verweisen, aufgestellt.