

# Gleichbehandlungspotentiale in der Verkehrsplanung

ZVR-Verkehrsrechtstag 2023  
19.10.2023, WU Wien

Dr. Lukas B. Wieser ([lukas.wieser@jus.sfu.ac.at](mailto:lukas.wieser@jus.sfu.ac.at))

Lektor an der Sigmund Freud Privatuniversität Wien

# Diskriminierung im Recht

- Diskriminierung von Frauen
- Diskriminierung von Minderheiten
- Diskriminierung nicht-menschlichen Lebens
- Etc.

# Begriffsdefinition „Verkehrsplanung(srecht)“

**Alle rechtlichen Regelungen, die die Verkehrsinfrastruktur sowie das Verkehrsnetz zum  
Gegenstand haben**

# Diskriminierung im Verkehrsplanungsrecht

## Strukturelle Diskriminierung sozioökonomisch benachteiligter Gruppen

- Art der verwendeten Verkehrsmittel abhängig von sozioökonomischen Faktoren; starke Fokussierung auf den motorisierten Individualverkehr
- Ausmaß der Inanspruchnahme von „Verkehrsleistungen“ abhängig von sozioökonomischen Faktoren
- Negative Auswirkungen des Verkehrs treffen einzelne Gruppen unterschiedlich

# Beispiele



# Beispiel 1: Die vielbemühte „Dritte Piste“

- BVwG versagt Bewilligung für 3. Piste des Flughafen Wien aus Umweltschutzgründen
- VfGH kassiert BVwG-Entscheidung:  
Umweltschutz darf bei Interpretation des LFG nicht berücksichtigt werden
- Im 2. Rechtsgang erteilt BVwG Bewilligung



# Beispiel 1: Die vielbemühte „Dritte Piste“

- Zunahme des Flugverkehrs nützt nicht allen
- Argument „Wirtschaftsstandort“ → Wirtschaftswissenschaften: Trickle-Down-Economics funktioniert nicht
- Versuch zur Verankerung Staatsziels „Bekenntnis zu wettbewerbsfähigem Wirtschaftsstandort“
- Rsp des VfGH sowie Reaktion des Gesetzgebers (Stichwort: Standort-Entwicklungsgesetz) verfestigen betreffende Privilegierung sozioökonomisch bessergestellter Gruppen





## Beispiel 2: Der „Lobautunnel“

- Geplantes Infrastrukturprojekt „S1“ und „Lobautunnel“
- Ausbau des höherrangigen Straßennetzes nützt nicht allen
- BMK erteilt Weisung an ASFINAG – „Baustopp“
- Durchführung SP-V zur Evaluierung des Projekts





# Beispiel 2: Der „Lobautunnel“

## § 5 Z 4 SP-V-Gesetz



Im Zuge einer strategischen Prüfung sind [...] nachstehende [...], mit einem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz verbundene [...] Ziele, [zu] berücksichtigen:

- a) Sicherstellung eines **nachhaltigen** Personen- und Güterverkehrs unter möglichst **sozialverträglichen** und sicherheitsorientierten Bedingungen;  
[...]
- c) Sicherstellung eines **hohen Umweltschutzniveaus** durch Einbeziehung von Umwelterwägungen;
- d) Stärkung des wirtschaftlichen und **sozialen Zusammenhalts in Österreich** und in der Gemeinschaft,
- e) Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur **zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen**;
- f) Erhaltung der **komparativen Vorteile aller Verkehrsträger**;  
[...]

## Beispiel 3: Fahrverbot im 1. Bezirk

- Innerstädtische Fahrverbote -> Standard in vielen europäischen Städten
- Fahrverbot für 1. Bezirk Wiens -> erster Versuch 2020 scheitert
- Zulassung des Kfz-Individualverkehrs im 1. Bezirk nützt nicht allen



## Beispiel 3: Fahrverbot im 1. Bezirk

- Kommt das Fahrverbot für den 1. Bezirk nun doch?  
-> zweiter Anlauf 2022
- Vorsicht bei der Ausgestaltung! -> Ausnahmen können Gleichbehandlungspotentiale zunichtemachen



## Beispiel 4: Die „Leihscooter-Debatte“

- Leihscooter schaffen viele Probleme ...
- ... tragen aber gleichzeitig ein erhebliches Mobilitätspotential in sich.
- Negative Auswirkungen der Leihscooter -> Debatte um Verbot
- Negative Auswirkungen von Kfz? Wer nützt Leihscooter/Kfz?



# Die Begegnungszone als Gleichbehandlungsmaßnahme (für den städtischen Bereich)

- Kfz: Verkehrsmittel mit höchstem Flächenverbrauch
- Erhebliche Teile des städtischen öffentlichen Raums sind dem Kfz-Verkehr gewidmet
- Begegnungszonen gem § 76c StVO





# Die Begegnungszone als Gleichbehandlungsmaßnahme (für den städtischen Bereich)

## Flächenbedarf für Transport von 50 Personen:

- zu Fuß: 50 m<sup>2</sup>
- per Fahrrad: 580 m<sup>2</sup>
- mit Bus (vollbesetzt): 70 m<sup>2</sup>
- mit Straßenbahn (vollbesetzt): 60 m<sup>2</sup>
- mit durchschnittlich besetztem Pkw (rund 1,3 Personen): 2.375 m<sup>2</sup>
- mit vollbesetztem Pkw: 610 m<sup>2</sup>

(Quelle: <https://vcoe.at/>)



# Die Begegnungszone als Gleichbehandlungsmaßnahme (für den städtischen Bereich)

## § 76c StVO

Die Behörde kann, **wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient**, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.





# Die Begegnungszone als Gleichbehandlungsmaßnahme (für den städtischen Bereich)

- Zurückdrängung von Kfz fördert Gleichbehandlung

## § 76c Abs 2 StVO

In Begegnungszonen **dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern**, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. **Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.**



# Die Schulstraße als Gleichbehandlungsmaßnahme

- Zurückdrängung von Kfz fördert Gleichbehandlung

## § 76d StVO

(1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete in der unmittelbaren Umgebung von Schulgebäuden, zu Schulstraßen erklären. Bei der Verordnung ist insbesondere auf Schultage sowie die Tageszeiten von Schulbeginn und Schulende Bedacht zu nehmen.

(2) **In Schulstraßen ist der Fahrzeugverkehr verboten;** ausgenommen davon ist der Fahrradverkehr.



# Fazit

- Rechtliche Regelungen, die Verkehrsinfrastruktur sowie das Verkehrsnetz betreffen, fokussieren stark auf den motorisierten Individualverkehr
- Verkehrsplanungsrecht benachteiligt sozioökonomisch Schwächergestellte strukturell
- Zurückdrängung des Kfz realisiert Gleichbehandlungspotentiale (va im städtischen Bereich)

# Gleichbehandlungspotentiale in der Verkehrsplanung

ZVR-Verkehrsrechtstag 2023  
19.10.2023, WU Wien

Dr. Lukas B. Wieser ([lukas.wieser@jus.sfu.ac.at](mailto:lukas.wieser@jus.sfu.ac.at))

Lektor an der Sigmund Freud Privatuniversität Wien