



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at
www.stadtrechnungshof.wien.at

StRH III - 2045625-2022

MA 37, Prüfung der Durchführung von
Verfahren nach dem Wiener Garagengesetz 2008
in Bezug auf die Verpflichtung zur
Schaffung von Stellplätzen

KURZFASSUNG

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog in der MA 37 - Baupolizei die Durchführung von Verfahren nach dem WGarG 2008 in Bezug auf die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen einer Prüfung.

Das WGarG 2008 sah u.a. vor, dass prinzipiell für je 100 m² Wohnnutzfläche ein Stellplatz zu schaffen war. Dieser musste sich grundsätzlich auf dem Bauplatz oder in einem Umkreis von ca. 500 m befinden. Bei Unwirtschaftlichkeit der Errichtung auf dem Bauplatz bestand alternativ die Möglichkeit der Entrichtung einer Ausgleichsabgabe.

Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einsicht in zufällig gezogene Akten der MA 37 - Baupolizei, welche sich mit dieser Thematik befassten, wobei der Betrachtungszeitraum die Jahre 2019 bis 2021 umfasste. Nicht prüfungsgegenständlich war die Gebarung der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen, welche für die Einbringung der vorgeschriebenen Ausgleichsabgaben zuständig war.

Empfehlungen waren insbesondere dahingehend auszusprechen, die bislang geübte Vorgehensweise der Vorschreibung der Ausgleichsabgabe nach dem angezeigten Baubeginn einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Weiters wäre von der geprüften Stelle unter Einbindung der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen die Vorgehensweise in Bezug auf die Erlassung von Haftungsbescheiden zu evaluieren.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Durchführung von Verfahren in der MA 37 - Baupolizei nach dem WGarG 2008 in Bezug auf die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien	8
1.1 Prüfungsgegenstand	8
1.2 Prüfungszeitraum	8
1.3 Prüfungshandlungen	9
1.4 Prüfungsbefugnis	9
1.5 Vorberichte	9
2. Organisation der MA 37 - Baupolizei	9
2.1 Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien	9
2.2 Aufbau der MA 37 - Baupolizei.....	10
3. Rechtliche Grundlagen betreffend Stellplätze im Allgemeinen	11
3.1 Anwendungsbereich des WGarG 2008	12
3.2 Bewilligungspflicht von Stellplätzen.....	12
4. Rechtliche Grundlagen der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen	13
4.1 Allgemeines	13
4.2 Ausmaß der Verpflichtung	13
4.3 Stellplatzregulative	14
4.4 Einstellplätze außerhalb von Bauplätzen	16
4.5 Ausgleichsabgabe.....	16
4.6 Immissionen, die sich aus Pflichtstellplätzen ergeben.....	17
4.7 Nachträgliche Schaffung von Stellplätzen.....	18

5. Eckpunkte der Entwicklung der Rechtslage.....	18
5.1 Novelle des WGarG 2008 im Jahr 2014	19
5.2 Bauordnungsnovelle 2018.....	19
5.3 Bauordnungsnovelle 2020	20
6. Interne Regelungen der MA 37 - Baupolizei	21
6.1 Zuziehung von Sachverständigen anderer Abteilungen	21
6.2 Weitere interne Regelungen der MA 37 - Baupolizei	22
7. Die Ausgleichsabgabe in Zahlen	22
8. Sozioökonomischer Rahmen, Entwicklung und Ausblick.....	24
8.1 Entwicklung des Pkw-Bestandes und des Motorisierungsgrades in Wien.....	24
8.2 Elektromobilität als neue Form der Mobilität.....	26
8.3 Carsharing als neue Form der Mobilität	28
9. Politische Pläne und Strategien	29
9.1 Stadtentwicklungsplan 2025.....	29
9.2 Wiener Smart City Strategie	31
10. Einschauergebnis.....	32
10.1 Allgemeines.....	32
10.2 Beurteilung der Immissionen	34
10.3 Zeitpunkt der Erlassung des Bemessungsbescheides	35
10.4 Prüfung von Haftungsmöglichkeiten.....	36
10.5 Verfügbarkeit von Amtssachverständigen anderer Magistratsabteilungen	37
10.6 Bescheidbegründung bezüglich Ausgleichsabgabe.....	39
10.7 Nachrichtliche Übermittlung der Bemessungsbescheide an die MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen	40
11. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	40

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Tabelle 1: Vorgeschriebene Ausgleichsabgaben, Anzahl der Vorschriften, Anzahl der Stellplätze	23
--	----

Tabelle 2: Bestand an Pkws in Wien in verschiedenen Jahren.....	24
Tabelle 3: Motorisierungsgrad (Pkw) in Wien in verschiedenen Jahren.....	25
Abbildung 1: Motorisierungsgrad (Pkw) in Wien in verschiedenen Jahren	26
Tabelle 4: Bestand an Pkws mit reinem Elektroantrieb in Wien in verschiedenen Jahren	27
Abbildung 2: Bestand an Pkws mit reinem Elektroantrieb in Wien in verschiedenen Jahren	27

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.....	Absatz
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
BAO	Bundesabgabenordnung
BO für Wien	Bauordnung für Wien
bzw.	beziehungsweise
ca.....	circa
COVID-19	Coronavirus-Krankheit-2019
d.h.	das heißt
E.....	Elektronisch
EDV.....	Elektronische Datenverarbeitung
etc.	et cetera
EU.....	Europäische Union
EUR.....	Euro
GewO 1994.....	Gewerbeordnung 1994
Kfz.....	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
LGBl	Landesgesetzblatt
lt.	laut
m	Meter
m ²	Quadratmeter
MA	Magistratsabteilung
Nr.	Nummer
ÖAL.....	Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung
ÖBB.....	Österreichische Bundesbahn
OIB	Österreichisches Institut für Bautechnik

Pkw	Personenkraftwagen
rd.....	rund
s.	siehe
STEP 2025	Stadtentwicklungsplan 2025
StRH.....	Stadtrechnungshof
u.a.	unter anderem
u.dgl.....	und dergleichen
u.U.....	unter Umständen
u.v.m.	und vieles mehr
UVP-G 2000	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000
vgl.	vergleiche
WGarG	Wiener Garagengesetz
WStV	Wiener Stadtverfassung
z.B.	zum Beispiel

LITERATURVERZEICHNIS

Geuder/Fuchs, BauR Wien, Wiener Baurecht Kommentar, 7. Auflage (2021), Linde Verlag Ges.m.b.H., Wien

Kirchmayer, Wiener Baurecht, 4. Auflage (2014), Verlag Österreich GmbH, Wien

Moritz, Bauordnung für Wien, 5. Auflage (2014), MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien

GLOSSAR

Bauplatz

Bauplätze müssen unmittelbar an eine vorgesehene öffentliche Verkehrsfläche angrenzen und eine solche Gestalt und Größe aufweisen, dass auf ihnen und auf den angrenzenden Liegenschaften den Anforderungen der BO für Wien und des Bebauungsplanes entsprechende Gebäude errichtet werden können.

Baulos

Als Baulos wird eine bebaubare Grundfläche im Gartensiedlungsgebiet bezeichnet. Die Flächenwidmung „Bauland - Gartensiedlungsgebiet“ (abgekürzt: „GS“) ist eine Widmung, die in Bezug auf das zulässige Ausmaß der Bauführungen zwischen „Grünland - Kleingartengebiet für ganzjähriges Wohnen“ und „Bauland - Wohngebiet, Bauklasse I“ liegt.

ÖAL-Richtlinien

Der ÖAL ist ein Verein, welcher sich der interdisziplinären Behandlung von Lärmfragen widmet. Die Thematik wird dabei aus technischer, medizinischer und rechtlicher Sicht betrachtet. Die Ergebnisse der Arbeiten des ÖAL werden in Form von Richtlinien dokumentiert und verbreitet. Diese Richtlinien verstehen sich als Ergänzungen zu rechtlichen und normativen Regelungen, als good-practice-Sammlungen und Arbeitshilfen, ohne dabei in Konkurrenz mit diesen Regelwerken treten zu wollen.

OIB-Richtlinien

Das OIB ist ein gemeinnütziger Verein, dem alle österreichischen Bundesländer als Mitglieder angehören. Die vom OIB herausgegebenen OIB-Richtlinien dienen der Harmonisierung der bautechnischen Vorschriften in Österreich. Die Bundesländer können die OIB-Richtlinien in ihren Bauordnungen für verbindlich erklären.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Prüfungsgegenständlich war die Verfahrensführung der MA 37 - Baupolizei nach dem WGarG 2008 in Bezug auf die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen. Hierbei wurden zunächst die rechtlichen Grundlagen sowie die historische Entwicklung der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen ebenso wie das sozioökonomische Umfeld analysiert. Die Verfahrensabwicklung wurde anhand von zufällig gezogenen Akten der MA 37 - Baupolizei vor dem Hintergrund der Grundsätze des zweckmäßigen, raschen, einfachen und kostensparenden Verwaltungshandelns beleuchtet. Da der Stadtrechnungshof Wien keine Einrichtung der Rechtskontrolle (wie z.B. die Verwaltungsgerichte) ist, wurde eine Grobprüfung der Ordnungsmäßigkeit der Behördenvorgehensweise, soweit diese als gebarungsrelevant angesehen werden konnte, durchgeführt.

Nicht Gegenstand der Prüfung war die Gebarung der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen, an welche die Daten betreffend die vorgeschriebenen Ausgleichsabgaben von der geprüften Stelle übermittelt wurden. Ebenfalls nicht Gegenstand der Prüfung war der Prozess der Ausarbeitung der Stellplatzregulative.

Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen.

Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Umwelt und Wohnen des Stadtrechnungshofes Wien durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im 1. Halbjahr 2022. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand Mitte Jänner 2022 statt. Die Schlussbesprechung wurde

am 23. August 2022 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2019 bis 2021, wobei gegebenenfalls auch frühere bzw. spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten Dokumentenanalysen, Literatur- und Internetrecherchen, Berechnungen sowie die Einsichtnahme in Originalakten der MA 37 - Baupolizei. Weiters wurden Gespräche mit Mitarbeitenden der MA 37 - Baupolizei sowie der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen geführt.

Die geprüfte Stelle legte die geforderten Unterlagen zeitgerecht vor, sodass sich keine Verzögerungen im Prüfungsablauf ergaben.

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung ist in § 73b Abs. 1 WStV festgeschrieben.

1.5 Vorberichte

Zum gegenständlichen Prüfungsthema lagen dem Stadtrechnungshof Wien für die vergangenen 10 Jahre keine Prüfungsberichte vor, jedoch wurde im nachfolgenden Bericht ein Teilaspekt des gegenständlichen Prüfungsthemas behandelt:

- MA 37, Anwendung von EDV-Werkzeugen in Behördenverfahren, StRH VI - 4/19

2. Organisation der MA 37 - Baupolizei

2.1 Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien

Die Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien sah mit Stand Juni 2022 die Zuständigkeit der MA 37 - Baupolizei für alle baubehördlichen Angelegenheiten vor, soweit sie nicht in den Aufgabenbereich der MA 36 - Gewerbeteknik, Feuerpolizei und Veranstaltungen oder der MA 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht fallen.

Weiters waren im Aufgabenbereich der MA 37 - Baupolizei u.a. angesiedelt:

- Bemessung und Vorschreibung der Ausgleichsabgabe nach dem WGarG 2008,
- Baubehördliche Angelegenheiten der Aufzüge, kraftbetriebenen Parkeinrichtungen, Kräne, Lager brennbarer Flüssigkeiten, Tanklager aller Art, Tankstellen und Ölfeuerungen,
- Grundsätzliche Angelegenheiten der Statik sowie des Wärme- und Schallschutzes, Überprüfung von Bauansuchen in Bezug auf Statik sowie Wärme, Schall und baulichen Brandschutz sowie
- Führung der Baueinlagen.

Im Hinblick auf Rechtsmittelverfahren kamen der MA 37 - Baupolizei nach den allgemeinen Grundsätzen der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien einerseits die Aufgaben als belangte Behörde im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Wien bzw. vor dem Bundesfinanzgericht für die von ihr erlassenen Bescheide zu. Andererseits wurden Mitarbeitende der MA 37 - Baupolizei im verwaltungsgerichtlichen Verfahren als Amtssachverständige sowohl in Verfahren der MA 37 - Baupolizei als auch in Verfahren anderer Magistratsabteilungen beigezogen.

2.2 Aufbau der MA 37 - Baupolizei

Die Organisation der MA 37 - Baupolizei stellte sich zum Prüfungszeitpunkt als Stablinienorganisation dar. Die MA 37 - Baupolizei war in die Organisationseinheiten Stabsstelle, Recht, Integrierte Managementsysteme, Fachgruppen, Gruppe BB (Besondere Bauvorhaben) sowie in die Gebietsgruppen Ost, Süd und West unterteilt. An oberster Stelle stand die Abteilungsleitung, der unmittelbar alle Organisationseinheiten unterstellt waren.

Die Organisationseinheit Stabsstelle, welche vorwiegend managementunterstützende Prozesse durchführte, war in die Untereinheiten Sekretariat des Dienststellenleiters, Personal, Budget und Wissensmanagement unterteilt.

In der Organisationseinheit Fachgruppen waren die Kompetenzstelle Brandschutz (KSB) und das Referat Bauphysik, die Gruppe A für Aufzüge und Kesselanlagen, die Gruppe BIT (Betriebskontinuität), die Gruppe GWR (Gebäude- und Wohnungsregister), die Gruppe S (Statik), die Gruppe TB (Tragwerke und Bauprodukte) sowie die Gruppe U für bautechnische Bahnangelegenheiten zusammengefasst.

Die Organisationseinheit Gruppe BB (Besondere Bauvorhaben) war in das Dezernat I (Bildungs-, Kultur- und Sportbauten, technische Infrastrukturbauten, Ölfeuerungsanlagen), das Dezernat II (Hochhäuser, Gesundheits-, Sozial- und Verwaltungsbauten, Werbeanlagen), das Dezernat III (Bauinspektion) sowie das Referat für Sonderaufgaben unterteilt.

Die 3 Gebietsgruppen Ost, Süd und West waren Außenstellen der MA 37 - Baupolizei und jeweils für 1 Teilgebiet von Wien zuständig. Die einzelnen Gebietsgruppen waren jeweils in 5 bis 6 Dezernate sowie 1 Planarchiv unterteilt.

Die Gebietsgruppe Ost war für Bauangelegenheiten der Bezirke 1, 2, 8, 9, 20, 21 und 22 zuständig.

Die Zuständigkeit der Gebietsgruppe Süd umfasste Bauangelegenheiten der Bezirke 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11 und 23.

Die Zuständigkeit der Gebietsgruppe West umfasste Bauangelegenheiten für die Bezirke 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 19.

3. Rechtliche Grundlagen betreffend Stellplätze im Allgemeinen

Bevor auf die Regelungen eingegangen wird, welche speziell die verpflichtend zu schaffenden Stellplätze („Pflichtstellplätze“) betreffen, wird als Basis im Folgenden die Rechtslage betreffend Stellplätze im Allgemeinen dargestellt:

3.1 Anwendungsbereich des WGarG 2008

Zahlreiche Bestimmungen über Stellplätze und über die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen finden sich im WGarG 2008.

Als Stellplatz wird jene Fläche bezeichnet, die dem Abstellen des einzelnen Kfz dient.

Das WGarG 2008 sieht eine subsidiäre Geltung der BO für Wien vor. Das bedeutet, dass die Bestimmungen der BO für Wien zur Anwendung gelangen, soweit das WGarG 2008 keine abweichenden Vorschriften enthält.

Detaillierte bautechnische Vorschriften sind weder in der BO für Wien noch im WGarG 2008 enthalten. Vielmehr sind diese der Wiener Bautechnikverordnung 2020 zu entnehmen. Diese Verordnung enthält als Anlagen die sogenannten OIB-Richtlinien, welche vom OIB herausgegeben werden und im Wesentlichen im ganzen Bundesgebiet gelten.

Exemplarisch für eine in den OIB-Richtlinien getroffene Regelung können z.B. die in der OIB-Richtlinie Nr. 4 enthaltenen Mindestabmessungen für einen Stellplatz genannt werden.

3.2 Bewilligungspflicht von Stellplätzen

Neu- und Zubauten von Bauwerken zum Einstellen von Kfz bedürfen grundsätzlich einer baubehördlichen Bewilligung. Gleiches gilt für die Verwendung von Flächen oder Räumen zum Einstellen von Kfz, ohne dass eine Bauführung erfolgt, soweit hierfür eine baubehördliche Bewilligung noch nicht vorliegt.

Ausgenommen von dieser Bewilligungspflicht ist jedoch insbesondere das Einstellen von höchstens 2 Kraftwagen auf einer unbebauten Liegenschaft oder in einer Abstandsfläche, wenn der Abstand vom Gebäude zur Nachbargrenze mindestens 3 m beträgt. Das höchste zulässige Gesamtgewicht der Kraftwagen darf maximal je 3.500 kg betragen.

Anlagen zum Einstellen von Kfz müssen so geplant und ausgeführt sein, dass eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder eine Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte nicht zu erwarten ist. Belästigungen von Nachbarinnen bzw. Nachbarn (wie Geruch, Lärm, Erschütterung, Wärme, Schwingungen u.dgl.) müssen auf ein zumutbares Maß beschränkt bleiben.

Die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1 (vgl. Glossar) behandelt die Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich. In dieser Richtlinie werden u.a. Eckpunkte für die Prüfung festgelegt, ob der sogenannte planungstechnische Grundsatz eingehalten ist. Die Richtlinie geht davon aus, dass eine individuelle schalltechnische und lärmmedizinische Beurteilung bei Einhaltung des planungstechnischen Grundsatzes nicht erforderlich ist.

Zu erwähnen ist zur Abrundung des Bildes, dass eine Bewilligungspflicht für Stellplätze bei gewerblichen Betriebsanlagen auch nach der GewO 1994 bzw. u.U. bei größeren Projekten auch nach dem UVP-G 2000 eintreten kann.

4. Rechtliche Grundlagen der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen

4.1 Allgemeines

Das WGarG 2008 sieht unter gewissen Voraussetzungen eine Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen vor („Pflichtstellplätze“). Diese Verpflichtung entsteht bei Neu- und Zubauten sowie Änderungen der Raumwidmung oder Raumeinteilung.

Die Stellplatzverpflichtung ist entweder als Naturalleistung grundsätzlich auf dem Bauplatz oder Baulos oder durch Entrichtung der Ausgleichsabgabe an die Stadt Wien zu erfüllen. Die Verpflichtung gilt auch dann als erfüllt, wenn die erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen außerhalb des Bauplatzes oder Bauloses in einem Umkreis von ca. 500 m errichtet wird und die Einstellmöglichkeit vertraglich sichergestellt ist.

4.2 Ausmaß der Verpflichtung

Für je 100 m² Wohnnutzfläche ist ein Stellplatz zu schaffen. Eigene Regelungen bestehen für Beherbergungsstätten, für Industrie- und Betriebsbauwerke, Bürogebäude,

Bauwerke für Bildungszwecke, Amtsgebäude, Krankenanstalten, Gebäude für Veranstaltungen, Sportanlagen, Bäder, Kleingärten etc.

Bei der Berechnung ist ein Stellplatz jeweils nur für die volle Verhältniszahl erforderlich (z.B. sind bei 390 m² Wohnnutzfläche nur 3 Stellplätze erforderlich).

Keine Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen besteht insbesondere für Kleinhäuser mit nur 1 Wohneinheit, Kleingartenwohnhäuser und Kleingartenhäuser. Kleinhäuser sind Wohngebäude mit einer Gebäudehöhe von höchstens 7,50 m, die nicht mehr als 2 Wohnungen enthalten und bei denen für Betriebs- oder Geschäftszwecke höchstens 1 Geschöß in Anspruch genommen wird.

4.3 Stellplatzregulative

Prinzipiell enthält das WGarG 2008 einheitliche Regelungen für das gesamte Stadtgebiet in Bezug auf Stellplätze bzw. Pflichtstellplätze. Davon abweichend können jedoch im Weg eines sogenannten Stellplatzregulatives für ein bestimmtes Stadtgebiet eigene Regelungen getroffen werden.

Derartige Stellplatzregulative treffen besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen. Dies betrifft jeweils näher umschriebene, räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes. Es kann dabei der Umfang der Stellplatzverpflichtung um bis zu 90 % verringert werden. Weiters können Anordnungen über die Art, in der die Stellplatzverpflichtung zu erfüllen ist und über die Zulässigkeit und das Ausmaß von Garagengebäuden sowie von Stellplätzen im Freien getroffen werden.

Stellplatzregulative haben ihre rechtliche Grundlage im WGarG 2008. Wenn ein Stellplatzregulativ erlassen wird, so wird es in den vom Gemeinderat erlassenen Bebauungsplan eingebettet. In der Praxis werden Bebauungspläne meistens gleichzeitig mit den Flächenwidmungsplänen in einer gemeinsamen Verordnung erlassen („Plandokument“).

Bei der Festsetzung oder Abänderung eines Stellplatzregulatives hat der Gemeinderat auf folgende Gegebenheiten und Ziele Bedacht zu nehmen:

- „1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln,*
- 2. Anpassung des Angebots an Stellplätzen an die verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen,*
- 3. Berücksichtigung vorhandener Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge,*
- 4. Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung einer mit den Zielen und Festsetzungen des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes entsprechenden Verwendung von öffentlichen Verkehrsflächen des Gebietes, insbesondere für soziale, stadtökologische und gesundheitliche Zwecke,*
- 5. Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr,*
- 6. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten und*
- 7. angemessene Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten.“*

Bei der Erlassung eines Stellplatzregulatives ist eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung um mehr als 50 % nur zulässig, wenn dies aufgrund der besonders guten Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder aufgrund der speziellen, im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan festgelegten Nutzungen gerechtfertigt ist. Eine besonders gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt lt. dem Gesetzgeber jedenfalls vor, wenn die Gehentfernung von den von der Regelung betroffenen Liegenschaften zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr als 300 m beträgt.

Andererseits kann in Wohngebieten und gemischten Baugebieten, die ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, die Stellplatzverpflichtung auf bis zu 110 % erhöht werden. Eine ungenügende Erschließung mit öffentlichen Verkehrs-

mitteln liegt insbesondere dann vor, wenn die Gehentfernung von den von der Regelung betroffenen Liegenschaften zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel mehr als 500 m beträgt.

Als Beispiel für ein Stellplatzregulativ wird aus den textlichen Bestimmungen eines im Jahr 2019 vom Gemeinderat beschlossenen Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes zitiert:

„3.5. Die Stellplatzverpflichtung beträgt:

3.5.1. westlich des Verkehrsbands (ÖBB-Trasse): 70 Prozent der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplatzzahl. Es dürfen hier insgesamt höchstens 80 Prozent der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplätze hergestellt werden.

3.5.2. östlich des Verkehrsbands (ÖBB-Trasse): 50 Prozent der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplatzzahl. Es dürfen hier, mit Ausnahme des unten genannten Baufelds, insgesamt höchstens 60 Prozent der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplätze hergestellt werden. Auf dem Baufeld zwischen T-Straße, B-Allee, S-Gasse und dem Erholungsgebiet dürfen insgesamt höchstens 410 Stellplätze hergestellt werden.“

4.4 Einstellplätze außerhalb von Bauplätzen

Prinzipiell ist die Stellplatzverpflichtung auf dem Bauplatz oder Baulos zu erfüllen. Die Verpflichtung gilt aber auch dann als erfüllt, wenn die erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen außerhalb des Bauplatzes in einem Umkreis von ca. 500 m errichtet wird und die Einstellmöglichkeit vertraglich sichergestellt ist.

4.5 Ausgleichsabgabe

Wird bei einem Bauvorhaben nicht die erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen errichtet, so ist eine sogenannte Ausgleichsabgabe zu entrichten. Die Erträge der Ausgleichsabgabe sind zur Errichtung oder Förderung der Errichtung von Anlagen zum Einstellen von Kfz und zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.

Das Gesetz sieht keine Wahlfreiheit zwischen der tatsächlichen Errichtung von Stellplätzen und der Entrichtung der Ausgleichsabgabe vor. Vielmehr besteht eine Verpflichtung zur tatsächlichen Schaffung von Stellplätzen, sofern dies auf dem Bauplatz oder Baulos nach den Grundsätzen einer wirtschaftlichen Bebauung möglich und nach den Vorschriften des WGarG 2008 zulässig ist. Die Herstellung eines Stellplatzes gilt dann als unwirtschaftlich, wenn die Herstellungskosten die Ausgleichsabgabe übersteigen.

Die Höhe der Ausgleichsabgabe wird durch eine Verordnung festgesetzt. Der Einheitssatz der Ausgleichsabgabe betrug im Betrachtungszeitraum je Stellplatz 12.000,-- EUR. Dieser Betrag galt bereits seit dem 16. Juli 2014 und wurde bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts nicht mehr erhöht.

Zu der Frage, wer die abgabepflichtige Person ist, trifft das WGarG 2008 folgende Regelung:

Abgabepflichtig ist die Bauwerberin bzw. der Bauwerber. Bei der Beurteilung, wer dies ist, kommt es auf den Zeitpunkt der Erlassung des Baubewilligungsbescheides an. Ist die Bauwerberin bzw. der Bauwerber nicht auch die Grundeigentümerin bzw. der Grundeigentümer, so haftet diese bzw. dieser für die Abgabenschuld zur ungeteilten Hand. Bei einem Wechsel im Grundeigentum haftet auch die neue Grundeigentümerin bzw. der neue Grundeigentümer.

Wenn die Grundeigentümerin bzw. der Grundeigentümer zur Haftung herangezogen wird, so hat dies mit einem Haftungsbescheid zu erfolgen. Die rechtliche Grundlage hierfür bildet die BAO.

4.6 Immissionen, die sich aus Pflichtstellplätzen ergeben

Im verwaltungsbehördlichen Verfahren zur Erteilung einer Baubewilligung können die Eigentümerinnen bzw. Eigentümer benachbarter Liegenschaften die Verletzung sogenannter subjektiv-öffentlicher Nachbarrechte geltend machen. Diese subjektiv-öffentlichen Nachbarrechte sind in der BO für Wien abschließend aufgezählt.

Beispielsweise begründen prinzipiell Bestimmungen über den Abstand eines Bauwerkes zu den Nachbargrundgrenzen subjektiv-öffentliche Nachbarrechte. Gleiches gilt für Bestimmungen, die den Schutz vor Immissionen zum Inhalt haben, die sich aus der widmungsgemäßen Benützung eines Bauwerkes ergeben können. Solche Immissionen können insbesondere Lärm oder Abgase sein. Ausdrücklich ausgenommen hiervon sind jedoch Immissionen, die sich aus der Benützung eines Bauwerkes für Stellplätze im gesetzlich vorgeschriebenen Ausmaß (= Pflichtstellplätze) ergeben.

4.7 Nachträgliche Schaffung von Stellplätzen

Es kann der Fall eintreten, dass zunächst wegen Unwirtschaftlichkeit eine Ausgleichsabgabe entrichtet wurde, jedoch nach einigen Jahren nachträglich Stellplätze geschaffen oder Stellplätze im Umkreis von ca. 500 m vertraglich sichergestellt wurden.

In einem solchen Fall steht ein Anspruch auf zinsfreie Erstattung der entrichteten Ausgleichsabgabe zu, sofern die Erstattung innerhalb gewisser Fristen beantragt wurde.

Über den Antrag auf Rückerstattung entscheidet die MA 37 - Baupolizei mit einem Erstattungsbescheid.

5. Eckpunkte der Entwicklung der Rechtslage

Bereits das WGarG 1957 sah eine Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen vor.

Eine Betrachtung der Rechtslage während des letzten Jahrzehnts zeigte eine Entwicklung zu tendenziell weniger rigiden Verpflichtungen in Bezug auf die Herstellung von Pflichtstellplätzen. Darüber hinaus war bei den Vorschriften, welche Stellplätze im Allgemeinen betreffen (freiwillige Stellplätze und Pflichtstellplätze), eine zunehmende Berücksichtigung der Elektromobilität zu registrieren.

Im Detail stellte sich die Entwicklung der Rechtslage wie folgt dar:

5.1 Novelle des WGarG 2008 im Jahr 2014

Ausdrückliches Ziel der Novelle des WGarG 2008 mit LGBl. Nr. 26/2014 war lt. den Gesetzesmaterialien eine Reduktion der Kfz-Pflichtstellplätze. Es wurden Regelungen getroffen, mit welchen die Anzahl der bei Bauführungen zu schaffenden Pflichtstellplätze eingeschränkt wurden. Als Begründung wurde in den Materialien auf das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP II) und den Masterplan Verkehr 2003/2008 verwiesen. Diese sahen Maßnahmen vor, die eine deutliche Verkehrsverlagerung vom Autoverkehr zu stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten wie Gehen, Rad fahren und öffentliche Verkehrsmittel bewirken sollten.

So wurde mit dieser Novelle die bisherige Regelung, wonach für jede Wohnung ein Stellplatz zu schaffen war, dahingehend abgeändert, dass nunmehr für je 100 m² Wohnnutzfläche ein Stellplatz zu schaffen war. Hintergrund für diese neue Regelung war lt. den Gesetzesmaterialien die Überlegung, dass nicht für jede Wohnung ein Kfz-Stellplatz benötigt wird und sich die Errichtung von Stellplätzen merklich in den Baukosten niederschlägt.

Auch für Bürogebäude und zahlreiche andere Nutzungsarten trat eine Reduktion der Verpflichtung ein:

Seit dieser Novelle war (anstelle von bislang je 80 m²) nunmehr je 100 m² Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen.

Die Novelle 2014 brachte weiters eine Neuerung im Hinblick auf die Möglichkeit, im Weg eines Stellplatzregulatives die gesetzlich vorgesehene Anzahl von Pflichtstellplätzen zu unterschreiten. Das zulässige Ausmaß der Unterschreitung wurde von der Aufschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln abhängig gemacht (vgl. Punkt 4.3).

5.2 Bauordnungsnovelle 2018

Die Bauordnungsnovelle 2018 (LGBl. Nr. 69/2018), mit welcher u.a. auch das WGarG 2008 geändert wurde, brachte weitere Lockerungen in Bezug auf die Stell-

platzverpflichtung. Es wurde insbesondere die Möglichkeit geschaffen, bei der Behörde einen Antrag auf vorzeitiges Erlöschen der Stellplatzverpflichtung zu stellen. Die Behörde hatte dem Antrag unter gewissen Voraussetzungen stattzugeben.

Zwecks Erleichterung der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in bestehenden Gebäuden (z.B. Dachgeschoßausbauten) fand mit der Bauordnungsnovelle 2018 außerdem folgende Regelung Eingang in den Rechtsbestand:

Bei Zu- oder Umbauten oder bei Änderungen der Raumwidmung ist fiktiv für jede der bestehenden Wohnungen eine Wohnnutzfläche von 100 m² anzunehmen. Die sich daraus ergebende fiktive Gesamtfläche ist der neu geschaffenen Wohnnutzfläche gegenüberzustellen.

Für die Praxis bedeutete dies, dass bei einem Dachgeschoßausbau in aller Regel kein zusätzlicher Stellplatz geschaffen werden musste.

Die Bauordnungsnovelle 2018 brachte weiters eine Konkretisierung der bislang allgemein gehaltenen Verpflichtung mit sich, auf die Möglichkeit zur nachträglichen Schaffung von Ladeplätzen für elektrisch betriebene Kfz Bedacht zu nehmen. Seit dieser Novelle ist gesetzlich vorgesehen, dass bei der Errichtung von Garagen zur nachträglichen Schaffung von Ladeplätzen Leerverrohrungen zur Herstellung einer Stromversorgung der Stellplätze vorzusehen sind. Diese Regelung betrifft nicht nur Pflichtstellplätze, sondern sämtliche Stellplätze.

5.3 Bauordnungsnovelle 2020

Im Zuge der Bauordnungsnovelle 2020 (LGBl. Nr. 61/2020) wurden weitere Regelungen in das WGarG 2008 aufgenommen, welche die Förderung der Elektromobilität zum Ziel hatten und nicht bloß bei der Errichtung von Garagen zum Tragen kommen. Konkret wurde vorgesehen, dass beim Neubau von Nicht-Wohngebäuden, die über mehr als 10 Stellplätze verfügen, für jeden 10. Stellplatz mindestens 1 Ladepunkt sowie für mindestens jeden 5. Stellplatz 1 Leerverrohrung zu errichten ist. Beim Neubau von Wohngebäuden, die über mehr als 10 Stellplätze verfügen, ist für jeden der Stellplätze

1 Leerverrohrung zu errichten. Unter gewissen Umständen gilt dies auch für größere Renovierungen derartiger Gebäude. Mit diesen Bestimmungen wurden Richtlinien der EU umgesetzt (Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden sowie Richtlinie über Energieeffizienz).

6. Interne Regelungen der MA 37 - Baupolizei

6.1 Zuziehung von Sachverständigen anderer Abteilungen

Mit internem Schreiben der Abteilungsleitung der MA 37 - Baupolizei vom 9. Juli 2014, welches an alle Dezernate und Fachgruppen erging, wurden die Mitarbeitenden über die Vorgehensweise bei der Beurteilung von Schall- und Luftschadstoffemissionen bzw. Schall- und Luftschadstoffimmissionen informiert. Grundlage hierfür war eine diesbezügliche Abstimmung zwischen der Magistratsdirektion - Baudirektion, Gruppe Umwelttechnik und behördliche Verfahren, der MA 15 - Gesundheitsdienst, der MA 22 - Umweltschutz, der MA 37 - Baupolizei und der MA 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht.

Laut dieser Abstimmung ist bei der Schaffung von Pflichtstellplätzen, die gemäß der Widmung zulässig sind, keine gesonderte Nachweisführung über Schall- und Luftschadstoffemissionen bzw. Schall- und Luftschadstoffimmissionen erforderlich, sofern keine besondere Situation vorliegt (§ 6 WGarG 2008 ist immer einzuhalten). Werden hingegen freiwillige Stellplätze errichtet, so ist von der Bauwerberin bzw. vom Bauwerber im Bauverfahren durch ein lärmtechnisches Gutachten die Einhaltung des planungstechnischen Grundsatzes gemäß ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 nachzuweisen. Dies gilt für die Gesamtzahl an Stellplätzen, somit auch für die Pflichtstellplätze.

Werden die vorgelegten Unterlagen und Gutachten von der MA 37 - Baupolizei als schlüssig beurteilt und wird der planungstechnische Grundsatz eingehalten, ist keine Begutachtung durch die MA 15 - Gesundheitsdienst und MA 22 - Umweltschutz notwendig.

Wird jedoch der planungstechnische Grundsatz nicht eingehalten und sind die vorgelegten Unterlagen und Gutachten schlüssig, so ist nur eine Beurteilung durch die MA 15 - Gesundheitsdienst erforderlich.

Werden die Unterlagen und Gutachten von der MA 37 - Baupolizei als nicht schlüssig bewertet, sind diese der MA 22 - Umweltschutz zur Begutachtung auf Schlüssigkeit zu übermitteln.

Das von der Bauwerberin bzw. vom Bauwerber zu übermittelnde Gutachten hat alle Stellplätze des Projektes zu umfassen, nicht nur die freiwilligen Stellplätze. Da die Errichtung eines Einfamilienhauses keine Stellplatzverpflichtung auslöst, werden Stellplätze auf der Liegenschaft des Einfamilienhauses als freiwillige Stellplätze gewertet. Sofern maximal 2 Stellplätze errichtet werden, ist jedoch kein lärm- und schadstofftechnisches Gutachten erforderlich.

Zu den seitens des Stadtrechnungshofes Wien aufgrund der Akteneinsicht getroffenen Feststellungen im Zusammenhang mit dieser internen Regelung s. Punkt 10.2.

6.2 Weitere interne Regelungen der MA 37 - Baupolizei

Zahlreiche weitere interne Regelungen zu verschiedenen Aspekten der Stellplatzverpflichtung wurden weiters im Rahmen von Jours fixes kommuniziert und schriftlich festgehalten. Da aus den eingesehenen Akten keine Abweichungen hievon festgestellt wurden, wird hierauf nicht näher eingegangen.

7. Die Ausgleichsabgabe in Zahlen

In der folgenden Tabelle 1 wurden die Summen der von der geprüften Stelle in den Jahren 2019 bis 2021 bescheidmäßig vorgeschriebenen Ausgleichsabgaben dargestellt. Weiters wurden die Anzahl der Vorschriften sowie die Anzahl der vorgeschriebenen Stellplätze dargestellt:

Tabelle 1: Vorgeschriebene Ausgleichsabgaben, Anzahl der Vorschreibungen, Anzahl der Stellplätze

	2019	2020	2021
vorgeschriebene Ausgleichs- abgaben (auf volle Euro gerundet)	7.584.657	7.585.045	7.267.604
Anzahl der Vorschreibungen	221	161	132
Anzahl der Stellplätze	632	632	606

Quelle: MA 37 - Baupolizei, Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

Die lt. obiger Tabelle vorgeschriebenen Ausgleichsabgaben wichen in ihrer Höhe von jenen Beträgen ab, die in den jeweiligen Rechnungsabschlüssen in der Position 2/9200/854 *Ausgleichsabgabe nach dem Wiener Garagengesetz* aufschienen. Im Jahr 2019 betrug die Abweichung rd. 5,1 %, im Jahr 2020 rd. 36,6 % und im Jahr 2021 rd. 11,0 %. Insbesondere im Rechnungsabschluss des Jahres 2020 war somit eine nicht unerhebliche Differenz festzustellen. Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien war zum Teil erwartbar, dass die Zahlen des Rechnungsabschlusses, insbesondere während der COVID-19-Pandemie, hinter den vorgeschriebenen Beträgen zurückblieben. Gründe hierfür könnten u.a. sein, dass Zahlungspflichtige erst verspätet ihrer Verpflichtung nachkamen, teils Stundungen gewährt wurden oder gelegentlich Zahlungspflichtige insolvent wurden.

Der Stadtrechnungshof Wien ließ sich von der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen konkrete Informationen über die Zahlungseingänge betreffend die von der MA 37 - Baupolizei vorgelegten Akten, in welchen eine Ausgleichsabgabe verfahrensgegenständlich war, ausfolgen. Zu den hieraus abgeleiteten Empfehlungen (zeitnahe Erlassung der Bemessungsbescheide, frühere Prüfung von Haftungsmöglichkeiten) s. Punkte 10.3 und 10.4 des gegenständlichen Berichtes.

Darüber hinaus fiel dem Stadtrechnungshof Wien auf, dass die Summen der vorgeschriebenen Ausgleichsabgaben nicht glatt durch 12.000 (Ausgleichsabgabe pro Stellplatz) teilbar waren. Dieser Umstand war lt. Auskunft der MA 37 - Baupolizei darin begründet, dass in Einzelfällen noch Ausgleichsabgaben aus der Zeit vor der Änderung des Einheitssatzes im Jahr 2014 stammen. Derartige Einzelfälle konnten sich daraus

ergeben, dass ein Antrag auf Baubewilligung vor der Änderung des Einheitssatzes eingebracht worden war und die Behörde bei anhängigen Verfahren die alte Rechtslage anzuwenden hatte. Wenn nun aufgrund von Rechtsmitteln bis zu den Höchstgerichten eine besonders lange Verfahrensdauer vorlag und der Baubeginn erst mit zeitlichem Abstand zur Erteilung der Baubewilligung gesetzt wurde, konnte der Fall eintreten, dass noch der nach der Euro-Währungsumstellung errechnete Betrag von 8.720,74 EUR als Ausgleichsabgabe vorzuschreiben war. Auch vor diesem Hintergrund wird seitens des Stadtrechnungshofes Wien auf die Empfehlung der zeitnahen Erlassung der Bemessungsbescheide hingewiesen (s. Punkt 10.3).

8. Sozioökonomischer Rahmen, Entwicklung und Ausblick

Da der Parkraumbedarf u.a. vom Pkw-Bestand abhängig ist bzw. die benötigten Parkplätze u.a. in Relation mit dem Motorisierungsgrad stehen, werden im Folgenden statistische Auswertungen zu diesen Themen dargestellt. Ergänzend wird insbesondere im Hinblick auf zu erwartende Emissionen beim Betrieb von Parkgaragen ein Blick auf die Bestandsentwicklung an Pkws mit reinem Elektroantrieb in Wien geworfen. Abschließend wird der aktuelle Trend zu Carsharing kurz thematisiert.

8.1 Entwicklung des Pkw-Bestandes und des Motorisierungsgrades in Wien

Laut Statistik Austria entwickelte sich der Bestand an Pkws in Wien im vergangenen Jahrzehnt wie folgt (Darstellung der Jahre 2010, 2015, 2020 und 2021):

Tabelle 2: Bestand an Pkws in Wien in verschiedenen Jahren

Jahr	Anzahl Pkws
2010	669.279
2015	685.570
2020	718.819
2021	725.100

Quelle: Statistik Austria, Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

Neben diesen absoluten Zahlen erhob der Stadtrechnungshof Wien auch die Entwicklung der Anzahl der Pkws pro 1.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner in Wien.

Im Jahr 2021 wies lt. Statistik Austria das Land Wien mit rd. 375 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner den geringsten Motorisierungsgrad aller Bundesländer auf. Der österreichweite Motorisierungsgrad lag bei rd. 572 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner; das Bundesland mit dem höchsten Motorisierungsgrad war das Burgenland (rd. 684 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner).

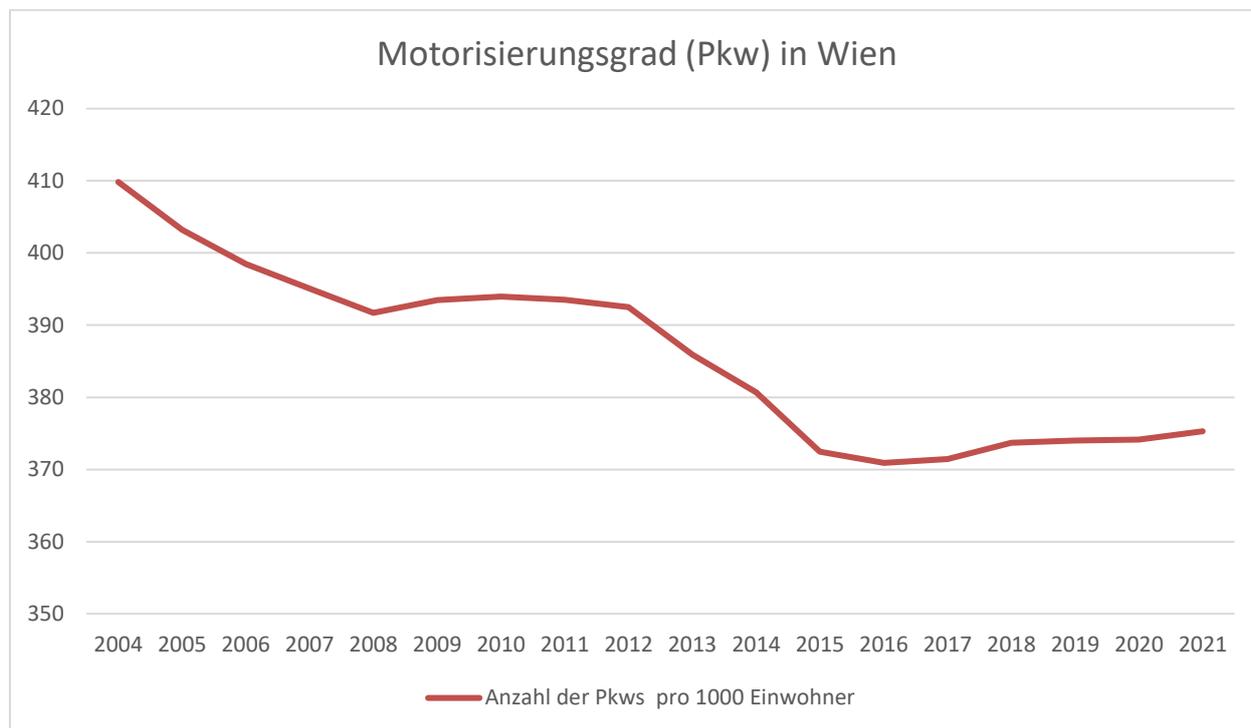
Historisch betrachtet entwickelte sich der Motorisierungsgrad (betreffend Pkws) in Wien wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich. Weiters sind die Zahlen in untenstehender Abbildung veranschaulicht:

Tabelle 3: Motorisierungsgrad (Pkw) in Wien in verschiedenen Jahren

Jahr	Auf 1.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner entfielen ... Pkws
2004	409,8
2005	403,2
2006	398,5
2007	395,1
2008	391,7
2009	393,5
2010	394,0
2011	393,5
2012	392,5
2013	385,9
2014	380,7
2015	372,5
2016	370,9
2017	371,4
2018	373,7
2019	374,0
2020	374,2
2021	375,3

Quelle: Statistik Austria, Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

Abbildung 1: Motorisierungsgrad (Pkw) in Wien in verschiedenen Jahren



Quelle: Statistik Austria, graphische Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

8.2 Elektromobilität als neue Form der Mobilität

Da sich Pkws mit reinem Elektroantrieb im Hinblick auf Lärm- und insbesondere Abgasemissionen von herkömmlichen Pkws mit Verbrennungsmotoren unterscheiden, wird im Folgenden ein Überblick über die Entwicklung des Bestandes an Elektro-Pkws in Wien gegeben. Hintergrund dieser Betrachtung ist, dass im Bewilligungsverfahren für Stellplätze zu gewährleisten ist, dass Belästigungen von Nachbarinnen bzw. Nachbarn (insbesondere durch Abgase, Lärm) auf ein zumutbares Maß beschränkt bleiben (vgl. Punkt 3.2). Aufgrund des stark steigenden Bestandes an Elektro-Pkws sollten nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien bei der Ausarbeitung von internen Regelungen der MA 37 - Baupolizei auch Überlegungen einfließen, ob in Zukunft im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben hierauf Bezug genommen werden kann (vgl. hierzu die Empfehlung in Punkt 10.2).

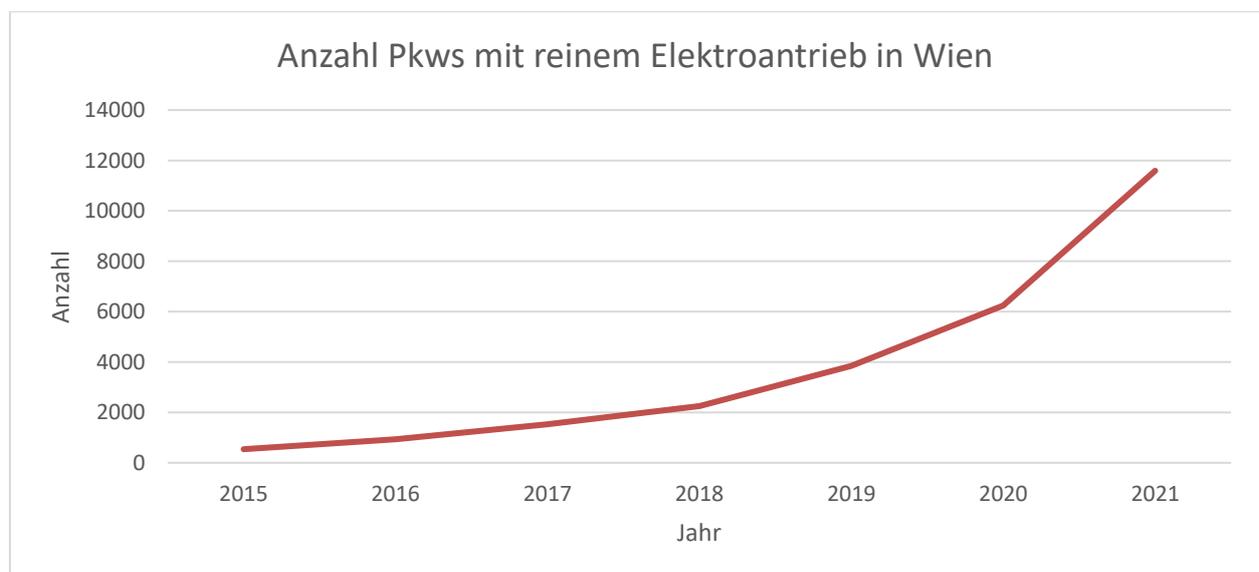
Die Anzahl an Pkws mit reinem Elektroantrieb in Wien entwickelte sich ab dem Jahr 2015 bis zum Jahr 2021 wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich. Weiters sind die Zahlen in untenstehender Abbildung veranschaulicht.

Tabelle 4: Bestand an Pkws mit reinem Elektroantrieb in Wien in verschiedenen Jahren

Jahr	Anzahl Pkws mit reinem Elektroantrieb in Wien
2015	541
2016	930
2017	1.532
2018	2.252
2019	3.853
2020	6.245
2021	11.591

Quelle: Statistik Austria und MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik, Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

Abbildung 2: Bestand an Pkws mit reinem Elektroantrieb in Wien in verschiedenen Jahren



Quelle: Statistik Austria und MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik, Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

Zu der Entwicklung der Rechtslage in Bezug auf Elektromobilität vgl. die Punkte 5.2 und 5.3.

8.3 Carsharing als neue Form der Mobilität

Unter Carsharing wird meist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Pkw auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung verstanden.

Es gibt zwei grundsätzlich verschiedene Modelle für die Stationierung der Fahrzeuge:

- stationsbasiertes Carsharing: Das Fahrzeug befindet sich auf einem reservierten Parkplatz, der nicht von anderen benutzt werden darf.
- Free-Floating-Carsharing: Das Fahrzeug hat keinen festen Standort, sondern steht auf einem öffentlichen Parkplatz dort, wo es die vorherige Nutzerin bzw. der vorherige Nutzer abgestellt hat. Die Nutzerinnen bzw. Nutzer können die Standorte im Internet bzw. auf Apps einsehen.

Zahlen aus Deutschland zeigten, dass sich die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge wie auch der Carsharing-Nutzerinnen bzw. Nutzer seit Anfang der 2000er-Jahre massiv erhöhte. Dabei nahm der Anteil der Free-Floating-Fahrzeuge seit ca. 2012 stark zu.

Zum Carsharing-Angebot in Wien war zu bemerken, dass neben mehreren privaten Anbietern die WIENER LINIEN GmbH & Co KG ihr Angebotsportfolio dahingehend erweiterte, dass sie sogenannte WienMobil Stationen entwickelte und umsetzte. An diesen WienMobil Stationen verband die WIENER LINIEN GmbH & Co KG das Netz des öffentlichen Verkehrs mit ergänzenden Sharing Angeboten. Dazu gehörten Bike- und CarSharing sowie das Sharing von E-Scootern und E-Mopeds. Die Angebote variierten je nach Lage und örtlichen Gegebenheiten und wurden in Kooperation mit privaten Partnerunternehmen angeboten. Zum Erhebungszeitpunkt (Juni 2022) gab es in Wien 28 WienMobil Stationen mit Carsharing und zahlreiche weitere Stationen mit anderen Sharing-Angeboten.

Anzumerken war in diesem Zusammenhang, dass das WGarG 2008 keine speziellen Regelungen in Bezug auf Carsharing traf.

9. Politische Pläne und Strategien

Im Folgenden werden politische Pläne und Strategien dargestellt, die als Leitlinien zentrale Zielorientierungen auch in Bezug auf den Umgang mit öffentlichem Raum bzw. Parkraum beinhalten und somit in inhaltlichem Konnex zur Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen stehen. Dargestellt werden der STEP 2025, in welchem u.a. auch das sogenannte „Garagenprogramm Neu“ angeführt wird, sowie die Wiener Smart City Strategie.

9.1 Stadtentwicklungsplan 2025

9.1.1 Im Betrachtungszeitraum sowie auch im Zeitraum der Berichterstellung stand der STEP 2025 in Geltung. Dieser wurde am 25. Juni 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossen, wobei es nachfolgend einen Monitoringprozess gab (Beschluss des Gemeinderates vom 19. Dezember 2019 zum Bericht „Positionsbestimmung: Der STEP 2025 aus heutiger Sicht. Aktuelle Einblicke & Ausblicke“). Mit Beschluss vom 23. Juni 2021 beauftragte der Gemeinderat den Magistrat der Stadt Wien, den STEP 2025 zu prüfen, die Inhalte entsprechend absehbarer Anforderungen anzupassen und mit dem Planungshorizont 2035 fortzuschreiben.

Der STEP 2025 fungierte als Leitlinie für die Organe der Stadt Wien, für alle städtischen Dienststellen und andere Einrichtungen der Stadt Wien.

Eine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit für die Bürgerinnen bzw. Bürger konnte aus dem STEP 2025 jedoch nicht abgeleitet werden.

Die zentrale Zielorientierung der Mobilitätspolitik lt. STEP 2025 lautete „80 zu 20“, d.h. im Jahr 2025 sollen die Wienerinnen bzw. Wiener 80 % der Wege mit dem öffentlichen Verkehr, auf dem Rad oder zu Fuß (2012: 73 %) zurücklegen und nur noch 20 % mit dem Pkw (2012: 27 %).

Weiters zielte der STEP 2025 darauf ab, den öffentlichen Raum schrittweise umzubauen und mehr Aufenthaltsqualität und mehr Raum für vielfältige Nutzungen zu

schaffen. Als Beispiel für Maßnahmen wurde die Umnutzung von Straßenflächen angeführt (Nutzung von ehemaligen Parkstreifen für z.B. Straßengärten, Sitzbereiche, öffentlichen Verkehr oder Radspuren). Als Ziel genannt wurde auch die Rückgewinnung des Straßenraumes durch gezielte Reduktion von Oberflächenstellplätzen im Zuge der Errichtung von geförderten Garagen. In diesem Zusammenhang wurde im STEP 2025 das sogenannte „Garagenprogramm Neu“ angeführt, wobei nicht klar hervorging, ob damit Adaptierungen des Garagenprogrammes 2014 einhergehen sollten, welches am 25. Juni 2014 vom Gemeinderat als Leitlinie beschlossen wurde.

9.1.2 Der STEP 2025 charakterisierte das „Garagenprogramm Wien“ wie folgt:

„Das Garagenprogramm Wien sieht die Förderung des Garagenbaus in erster Linie dort vor, wo trotz verkehrspolitischer Lenkungsmaßnahmen wie etwa der Parkraumbewirtschaftung noch immer eine sehr große Stellplatznachfrage besteht. Die geförderte Errichtung von Wohnsammelgaragen wird besonders auf die Gründerzeitviertel und die dicht bebauten Stadtgebiete mit einem hohen Stellplatzbedarf fokussiert. Dieser Bau von zusätzlichen Abstellplätzen soll eine Verlagerung von PKW-Dauerstellplätzen in Garagen und substanziell mehr Platz im öffentlichen Raum für Menschen (Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt) und den öffentlichen Verkehr schaffen.“

Das Garagenprogramm 2014 beinhaltet als Ziel auch die Konformität mit dem übergeordneten Ziel der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf ein stadtverträgliches Maß. In diesem Zusammenhang wurde im Garagenprogramm 2014 aber auch darauf hingewiesen, dass dieses Ziel mit „Parken am Zielort“ in Konflikt steht, d.h. dass durch die Schaffung von Stellplätzen in z.B. Einkaufszentren ein Anreiz zur Nutzung des privaten Pkws gegeben wird (durch hohe Parkplatzverfügbarkeit am Zielort wird die Pkw-Benützung attraktiver).

9.1.3 Unter der Überschrift „Mobilitätsmanagement für Wohnviertel und Unternehmensstandorte“ wurde im STEP 2025 als Zielsetzung der aktive Einsatz einer reduzierten Stellplatzverpflichtung gemäß dem Stellplatzregulativ genannt, um gemeinsam

mit Bauträgerinnen bzw. Bauträgern innovative Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagements umzusetzen. Bestandteil solcher Mobilitätsmanagements konnten demnach u.a. ein attraktives Car-Sharing- und E-Bike-Sharing-Angebot sein, eine kontinuierliche Information und Sensibilisierung für umweltfreundliche Mobilität oder die Attraktivierung von Wegen von und zu Haltestellen.

9.1.4 Auf Basis des STEP 2025 wurden mehrere Fachkonzepte erstellt, in welchen die im STEP 2025 angeführten Ziele und Maßnahmen konkretisiert wurden. Eines dieser Fachkonzepte war das „Fachkonzept Mobilität“.

Das Fachkonzept Mobilität seinerseits führte 8 Handlungsfelder an, wobei z.B. das Handlungsfeld „Nutzen statt Besitzen“ auf den Ausbau der Car-Sharing- und Bike-Sharing-Angebote abzielte.

9.2 Wiener Smart City Strategie

Die aktuelle Wiener Smart City Strategie wurde am 23. Februar 2022 vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Im Betrachtungszeitraum galten Vorgänger-Dokumente aus den Jahren 2014 (Smart City Wien Rahmenstrategie, beschlossen vom Gemeinderat am 25. Juni 2014) und 2019 (Smart City Wien Rahmenstrategie in aktualisierter Fassung, beschlossen vom Gemeinderat am 26. Juni 2019). Um im Rahmen dieses Berichtes auch einen Ausblick auf jüngste Entwicklungen zu geben, wird an dieser Stelle schlaglichtartig die jüngste Smart City Strategie beleuchtet.

Die Wiener Smart City Strategie, welche nunmehr auch als „Smart Klima City Strategie Wien“ bezeichnet wird, ist als Dachstrategie eine Leitlinie für die Organe der Stadt Wien, für alle städtischen Dienststellen und andere Einrichtungen der Stadt Wien. In 11 Themenbereichen werden konkrete Zielsetzungen formuliert. Im Themenbereich „Mobilität und Verkehr“ wird u.a. als Ziel genannt, den Motorisierungsgrad bis 2030 auf 250 private Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner zu senken und Stellplätze im öffentlichen Raum sukzessive zu reduzieren.

Als geplante Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang angeführt:

- *Ausweitung, Weiterentwicklung und Attraktivierung von (E-)Sharing-Angeboten zur Sicherung voller Mobilität ohne Autobesitz im gesamten Stadtgebiet,*
- *Nach der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf ganz Wien soll diese evaluiert werden und gegebenenfalls angepasst bzw. weiterentwickelt werden und*
- *Forcierung des Ausbaus intelligenter Ladesysteme für Elektroautos in Garagen und auf halböffentlichen Flächen (Garagen und Parkplätze abseits des öffentlichen Straßenraumes).*

10. Einschauergebnis

10.1 Allgemeines

10.1.1 Der Stadtrechnungshof Wien nahm in eine Reihe von Akten der MA 37 - Baupolizei Einsicht, welche Baubewilligungsverfahren mit Stellplätzen zum Inhalt hatten. Die Auswahl der Akten erfolgte nach einem vom Stadtrechnungshof Wien vorgegebenen Schema, sodass es nicht im Belieben der geprüften Stelle stand, welche Akten vorgelegt wurden. Von Seiten des Stadtrechnungshofes Wien wurde darauf geachtet, dass jeweils in zumindest 5 Akten von den einzelnen Gebietsgruppen (Süd, Ost und West) sowie von der Gruppe BB (Besondere Bauvorhaben) Einschau genommen wurde.

10.1.2 Der Stadtrechnungshof Wien verglich die aus den Akten ersichtlichen Ist-Prozesse mit den Soll-Prozessen, wobei in den meisten Fällen keine Abweichungen festgestellt wurden.

Weiters konnte festgestellt werden, dass in keinem der durchgesehenen Verfahren zu wenige Pflichtstellplätze vorgeschrieben wurden.

10.1.3 Der Stadtrechnungshof Wien nahm in die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne Einsicht, welche den Baubewilligungen zugrunde lagen. Dabei stellte er fest, dass dort, wo ein Stellplatzregulativ festgelegt war, dies von der geprüften Stelle berücksichtigt wurde. Allgemein war festzustellen, dass für die meisten Gebiete, in welchen die Projekte angesiedelt waren, im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan keine Stellplatzregulative vorgegeben waren.

10.1.4 Zur Bedeutung der digitalen Baueinreichung war festzuhalten, dass die Bauwerberinnen bzw. Bauwerber in keinem einzigen Fall der eingesehenen Verfahren die Möglichkeit der digitalen Baueinreichung in Anspruch nahmen.

10.1.5 Hinsichtlich der Option der Bauwerberinnen bzw. Bauwerber, ihrer Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen dadurch nachzukommen, dass Stellplätze außerhalb des Bauplatzes in einem Umkreis von ca. 500 m vertraglich sichergestellt werden, war festzustellen, dass unter den eingesehenen Akten nur 2 derartige Fälle waren. In beiden Fällen handelte es sich um eine Sicherstellung in der Garage eines gewerblichen Anbieters. Die tatsächliche Entfernung von der zu bebauenden Liegenschaft zu der jeweiligen Garage betrug in einem Fall ca. 100 m, im zweiten Fall ca. 390 m.

10.1.6 Zum Thema Elektromobilität war Folgendes anzumerken:

Wie bereits oben (Punkt 5.2) ausgeführt, war seit der Bauordnungsnovelle 2018 bei der Errichtung von Garagen eine Leerverrohrung zur Herstellung einer Stromversorgung der Stellplätze vorzusehen.

Da gemäß der BO für Wien Leitungen bewilligungsfrei waren und daher nicht in den Plänen eingezeichnet wurden, war aus den Einreichunterlagen der Bauwerberinnen bzw. Bauwerber nicht ersichtlich, ob das Projekt eine derartige Leerverrohrung vorsah.

Eine Kontrolle der Einhaltung dieser Bestimmung war vom Gesetzgeber insofern vorgesehen, als im Rahmen der Fertigstellungsanzeige u.a. von einer Ziviltechnikerin bzw. einem Ziviltechniker die den Bauvorschriften entsprechende Bauausführung - und somit auch die Herstellung erforderlicher Leerverrohrungen - zu bestätigen ist.

Sofern der Stadtrechnungshof Wien bei der Akteneinschau Verbesserungspotenziale feststellte, werden diese in den folgenden Punkten 10.2 bis 10.7 dargestellt.

10.2 Beurteilung der Immissionen

Bei der Durchsicht der Akten wurde festgestellt, dass die Weisung vom 9. Juli 2014 nicht durchgängig beachtet wurde. Gemäß dieser Weisung war, wie bereits im Kapitel 6.1 dargelegt, bei der Schaffung von Pflichtstellplätzen, die lt. Widmung zulässig sind, keine gesonderte Nachweisführung über Schall- und Luftschadstoffemissionen bzw. Schall- und Luftschadstoffimmissionen erforderlich, sofern keine besondere Situation vorlag (§ 6 WGarG 2008 war immer einzuhalten). Wurden hingegen freiwillige Stellplätze errichtet, so war von der Bauwerberin bzw. vom Bauwerber im Bauverfahren durch ein lärmtechnisches Gutachten die Einhaltung des planungstechnischen Grundsatzes gemäß ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 nachzuweisen.

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien war zu kritisieren, dass diese Weisung nicht durchgängig eingehalten wurde. Gleichzeitig stellte sich für den Stadtrechnungshof Wien jedoch die Frage, ob die genannte Weisung noch zeitgemäß ist oder allenfalls aus den im Folgenden genannten Gründen einer Überarbeitung bedürfte.

Die Einsichtnahme in die Akten zeigte auf, dass die individuellen Gegebenheiten (Widmung, Bebauung, Verkehrslage, Situierung und bauliche Ausführung der Stellplätze sowie allfälliger Lüftungsanlagen u.v.m.) sehr unterschiedlich sind.

Beispielsweise beinhalteten die eingesehenen Akten Fälle, in welchen Pflichtstellplätze sowie einige wenige freiwillige Stellplätze in allseits abgeschlossenen Tiefgaragen errichtet wurden und die Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen direkt in stark befahrene Straßen einmündeten.

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien stellte sich in derartigen Konstellationen die Frage, ob in gesetzeskonformer Weise die Anforderungen an die beizubringenden Unterlagen reduziert werden könnten. Gleichzeitig schienen dem Stadtrechnungshof Wien Fallkonstellationen denkbar, in welchen ausschließlich vorhandene Pflichtstellplätze (bzw. Pflichtstellplätze, die nach erfolgter Genehmigung zeitnah mit freiwilligen Stellplätzen ergänzt werden) ein allfälliges Potenzial für Belästigungen von Nachbar-

innen bzw. Nachbarn besitzen, welches einer näheren Überprüfung zugeführt werden sollte.

Im Zuge der Überarbeitung der Weisung wären nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien auch Überlegungen dahingehend anzustellen, ob der gegenwärtige Trend zu rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu berücksichtigen wäre.

Bei all diesen Erwägungen sah es der Stadtrechnungshof Wien jedoch für unabdingbar an, dass allenfalls zu treffende neue Festlegungen in Summe zu keiner Erhöhung des Verwaltungsaufwandes führen und es bei einer Durchschnittsbetrachtung auch zu keiner Erschwernis für die Bauwerberinnen bzw. Bauwerber kommt. Die Verfahrensökonomie sollte jedenfalls gewahrt bleiben.

Der Stadtrechnungshof Wien sprach daher an die geprüfte Stelle die Empfehlung aus, gemeinsam mit den anderen betroffenen Dienststellen des Magistrats die Weisung vom 9. Juli 2014 einer kritischen Überprüfung zu unterziehen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

10.3 Zeitpunkt der Erlassung des Bemessungsbescheides

Gemäß den Vorgaben des WGarG 2008 wurde in den eingesehenen Akten die Ausgleichsabgabe nicht in jenem Bescheid vorgeschrieben, mit welchem die Baubewilligung erteilt wurde. Im Baubewilligungsbescheid wurde lediglich festgestellt, ob mit dem genehmigten Projekt die erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen geschaffen wurde bzw. um wie viele Stellplätze das Projekt hinter der gesetzlichen Stellplatzpflicht zurückblieb. Dies entsprach den Vorgaben des WGarG 2008.

Bei der Akteneinschau fiel auf, dass die Zeitspannen bis zur Erlassung der Bescheide, mit welchen die Ausgleichsabgabe vorgeschrieben wurde, differieren. Insbesondere wurde ein Akt vorgefunden, in welchem dies erst ca. 9 Monate nach dem angezeigten Baubeginn erfolgte.

Der abteilungsintern festgelegte Soll-Prozess sah die Erlassung des Bemessungsbescheides nach dem Eingang der Baubeginnsanzeige vor. Hierauf wurde auch in den Begründungen der Baubewilligungsbescheide hingewiesen.

Soweit für den Stadtrechnungshof Wien ersichtlich, ließ der Gesetzgeber die Frage des Zeitpunktes der Vorschreibung offen, lediglich für das vereinfachte Baubewilligungsverfahren (§ 70a Abs. 11 BO für Wien) und für das Baubewilligungsverfahren für Bauwerke kleinen Umfangs (§ 70b Abs. 9 BO für Wien) wurde ein Zeitpunkt festgelegt (Vorschreibung unmittelbar nach angezeigtem Baubeginn).

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien wäre es zweckmäßig, die Ausgleichsabgabe in jenen Verfahren, wo das Gesetz keine ausdrückliche Regelung trifft, unmittelbar nach der Erlassung des Baubewilligungsbescheides vorzuschreiben. In jenen Verfahren, wo der Gesetzgeber die Vorschreibung unmittelbar nach angezeigtem Baubeginn festlegt, ist dieser Bestimmung im Vollzug Rechnung zu tragen („unmittelbar“). Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass durch die zeitnahe Einbringung unnötige Verzögerungen beim Zufluss von Abgabebeträgen vermieden werden. Darüber hinaus wird das Risiko von Einbringungsschwierigkeiten oder sogar Ausfällen durch Insolvenzen etc. vermindert (vgl. oben Punkt 7.).

Seitens des Stadtrechnungshofes Wien erging daher die Empfehlung an die geprüfte Stelle, die bislang geübte Vorgehensweise der Vorschreibung der Ausgleichsabgabe nach dem angezeigten Baubeginn einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Jedenfalls aber wäre zu gewährleisten, dass die Vorschreibung unmittelbar nach dem angezeigten Baubeginn erfolgt, sodass die bei der Einschau festgestellte uneinheitliche Vorgehensweise beim zeitlichen Abstand der Vorschreibung zum angezeigten Baubeginn vermieden wird.

10.4 Prüfung von Haftungsmöglichkeiten

Wie bereits oben in Punkt 7. dargelegt, stellte der Stadtrechnungshof Wien nicht unerhebliche Abweichungen zwischen den in einem Kalenderjahr vorgeschriebenen

Ausgleichsabgaben und den im betroffenen Jahr vereinnahmten Beträgen lt. Rechnungsabschluss fest. Aufgrund dieser Feststellungen wurde die MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen ersucht, konkrete Informationen über die Zahlungseingänge betreffend die von der MA 37 - Baupolizei vorgelegten Akten, in welchen eine Ausgleichsabgabe verfahrensgegenständlich war, zu übermitteln.

Von diesen 5 Akten wurde bei einem die Ausgleichsabgabe nach ca. einem Monat nach Vorschreibung bezahlt, bei 2 Akten nach ca. 2 Monaten. Bei 1 Akt erfolgte bislang keine Vorschreibung, da gegen die Baubewilligung Beschwerde erhoben worden war. Bei 1 weiteren Akt erfolgte auch rd. 1 1/2 Jahre nach Vorschreibung noch kein Zahlungseingang, eine Lohnpfändung wurde eingeleitet, das Einkommen war jedoch unter dem pfändbaren Betrag. Ein Ersuchen an die MA 37 - Baupolizei um die Prüfung von Haftungsmöglichkeiten lag zum Zeitpunkt der Informationseinholung noch nicht vor.

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien sollte, wenn - wie etwa im obigen Beispiel - trotz Setzung von mehreren Einbringungsschritten eine Uneinbringlichkeit zu befürchten ist, die im WGarG 2008 verankerte rechtliche Möglichkeit verstärkt genutzt werden, die Grundeigentümerinnen bzw. Grundeigentümer als Haftende heranzuziehen. Dies müsste unter Einbindung der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen erfolgen, da die MA 37 - Baupolizei die erforderlichen Informationen von der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen benötigt, um Haftungsbescheide verstärkt bereits zeitnah nach dem Auftreten von Einbringungsschwierigkeiten zu erlassen.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der geprüften Stelle, unter Einbindung der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen die bisherige Vorgehensweise in Bezug auf die Erlassung von Haftungsbescheiden zu evaluieren.

10.5 Verfügbarkeit von Amtssachverständigen anderer Magistratsabteilungen

Bei der Akteneinschau stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass während der COVID-19-Pandemie eine Anfrage an die MA 15 - Gesundheitsdienst von dieser dahingehend beantwortet wurde, dass bis auf weiteres keine medizinische Sachverständigentätigkeit durchgeführt werden könne.

Bei dem konkreten Akt handelte es sich um ein Projekt mit mehr als 50 Stellplätzen (teilweise Pflichtstellplätze, teilweise freiwillige Stellplätze). Laut eingeholter Stellungnahme der MA 22 - Umweltschutz war hinsichtlich der Immissionen (Schall und Luft) eine medizinische Beurteilung erforderlich.

Die MA 15 - Gesundheitsdienst antwortete auf ein diesbezügliches Ersuchen, dass bis auf weiteres keine medizinische Sachverständigentätigkeit durchgeführt werden könne, da alle Ressourcen an die Agenden nach dem Epidemiegesetz 1950 gebunden seien.

Die MA 37 - Baupolizei teilte dies der Bauwerberin mit und schlug vor, dass die erforderlichen Stellungnahmen (Schall und Luft) von der Bauwerberin durch geeignete befugte unabhängige externe Sachverständige auf dem Gebiet der Umweltmedizin beigebracht werden oder die Emissionen derart reduziert werden, dass amtsärztliche Stellungnahmen von der MA 22 - Umweltschutz als nicht mehr erforderlich angesehen werden.

In weiterer Folge wurde von der Bauwerberin das Gutachten einer allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen für Umweltmedizin vorgelegt. Auf Basis dieses Gutachtens sowie einer weiteren Stellungnahme der MA 22 - Umweltschutz erfolgte schließlich eine positive Erledigung des Bauansuchens.

Dazu war aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien festzuhalten, dass die Mitteilung der MA 15 - Gesundheitsdienst nicht prüfungsgegenständlich war und hierauf im vorliegenden Bericht nicht eingegangen wurde.

Hinsichtlich der von der geprüften Stelle gewählten Vorgangsweise war anzumerken, dass diese nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien von den im AVG verankerten Regelungen abwich. Der § 52 AVG sah zwar vor, dass unter gewissen Voraussetzungen nichtamtliche Sachverständige herangezogen werden können, doch hatte die Heranziehung durch die Behörde zu erfolgen. Das bedeutete, dass die Auswahl der bzw. des

nichtamtlichen Sachverständigen durch die Behörde und nicht durch die antragstellende Person zu erfolgen hatte.

Auch wenn im konkreten Fall keine Gründe ersichtlich waren, die Unabhängigkeit der allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen in Abrede zu stellen, so war aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien der geprüften Stelle zu empfehlen, künftig - unter Beachtung der Grundsätze der Verfahrensökonomie - verstärkt auf die Einhaltung des § 52 AVG zu achten.

10.6 Bescheidbegründung bezüglich Ausgleichsabgabe

Der Stadtrechnungshof Wien stellte weiters fest, dass in mehreren Bescheidbegründungen eine Formulierung gewählt wurde, welche das WGarG 2008 nicht korrekt wiedergibt. Konkret handelte es sich um die Wortfolge

„Da jedoch diese Stellplätze nach den Grundsätzen einer wirtschaftlichen Bebauung weder auf der eigenen Liegenschaft, noch in einem Umkreis von ca. 500 m geschaffen werden können, liegt im Sinne des § 52 WGarG 2008 der Fall der Ausgleichsabgabe vor.“

Wie zuvor im Bericht dargelegt, stellte sich die Rechtslage auf Grund des WGarG 2008 wie folgt dar:

Die Bauwerberin bzw. der Bauwerber konnte sich von ihrer bzw. seiner Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen durch die Entrichtung der Ausgleichsabgabe befreien, wenn die Schaffung von Stellplätzen auf dem Bauplatz oder Baulos unwirtschaftlich war. Es musste hiebei nicht das zusätzliche Kriterium erfüllt werden, dass die vertragliche Sicherstellung von Stellplätzen im Umkreis von ca. 500 m nicht möglich war. Eine Überprüfung dieses zusätzlichen Kriteriums durch die Behörde wäre im Übrigen kaum zu bewerkstelligen.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 37 - Baupolizei daher, die in Bescheidbegründungen verwendete Formulierung *„Da jedoch diese Stellplätze nach den Grundsätzen einer wirtschaftlichen Bebauung weder auf der eigenen Liegenschaft, noch*

in einem Umkreis von ca. 500 m geschaffen werden können, liegt im Sinne des § 52 WGarG 2008 der Fall der Ausgleichsabgabe vor“ entsprechend zu ändern.

10.7 Nachrichtliche Übermittlung der Bemessungsbescheide an die MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen

Im Zuge der Einsichtnahme in die Akten der MA 37 - Baupolizei war weiters festzustellen, dass die Bescheide, mit welchen die Ausgleichsabgabe vorgeschrieben wurde, in einigen Fällen nachrichtlich an die MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen (MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen, Buchhaltungsabteilung 40) übermittelt wurden, in anderen Fällen dies aber nicht der Fall war.

Gemäß Auskunft der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen benötigte diese grundsätzlich keine Bemessungsbescheide von der Magistratsabteilung 37 - Baupolizei, da die erforderlichen Daten auf elektronischem Weg automatisch übermittelt wurden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl deshalb, die Vorgehensweise hinsichtlich der Übermittlung der Bemessungsbescheide an die MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen zu vereinheitlichen.

11. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Die Weisung vom 9. Juli 2014 sollte von der geprüften Stelle gemeinsam mit den anderen betroffenen Dienststellen des Magistrats einer kritischen Überprüfung unterzogen und gegebenenfalls überarbeitet werden (s. Punkt 10.2).

Stellungnahme der MA 37 - Baupolizei:

Der Empfehlung wird nachgekommen.

Empfehlung Nr. 2:

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien sollte die bislang geübte Vorgehensweise der Vorschreibung der Ausgleichsabgabe nach dem angezeigten Baubeginn einer kritischen Prüfung unterzogen werden. Jedenfalls aber wäre zu gewährleisten, dass die

Vorschreibung unmittelbar nach dem angezeigten Baubeginn erfolgt, sodass eine einheitliche Vorgehensweise beim zeitlichen Abstand der Vorschreibung zum angezeigten Baubeginn vermieden wird (s. Punkt 10.3).

Stellungnahme der MA 37 - Baupolizei:

Es wird an den organisatorischen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Empfehlungen gearbeitet.

Empfehlung Nr. 3:

Unter Einbindung der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen wäre die bisherige Vorgehensweise in Bezug auf die Erlassung von Haftungsbescheiden zu evaluieren (s. Punkt 10.4).

Stellungnahme der MA 37 - Baupolizei:

Der Empfehlung wird nachgekommen.

Empfehlung Nr. 4:

Künftig sollte - unter Beachtung der Grundsätze der Verfahrensökonomie - verstärkt auf die Einhaltung des § 52 AVG geachtet werden (s. Punkt 10.5).

Stellungnahme der MA 37 - Baupolizei:

Der Empfehlung wird nachgekommen.

Empfehlung Nr. 5:

Die in Bescheidbegründungen verwendete Formulierung „*Da jedoch diese Stellplätze nach den Grundsätzen einer wirtschaftlichen Bebauung weder auf der eigenen Liegenschaft, noch in einem Umkreis von ca. 500 m geschaffen werden können, liegt im Sinne des § 52 WGarG 2008 der Fall der Ausgleichsabgabe vor*“ wäre zu ändern (s. Punkt 10.6).

Stellungnahme der MA 37 - Baupolizei:

Die Bescheidbegründung wurde bereits abgeändert.

Empfehlung Nr. 6:

Die Vorgehensweise hinsichtlich der Übermittlung der Bemessungsbescheide an die MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen wäre zu vereinheitlichen (s. Punkt 10.7).

Stellungnahme der MA 37 - Baupolizei:

Der Empfehlung wird nachgekommen.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im November 2022