



**MA 46, MA 65 und
Magistratische
Bezirksämter,
Ausnahmen von
der allgemeinen
Parkraumbewirt-
schaftung gemäß
§§ 43 und 45
StVO. 1960**

StRH III - 1404900-2022

Kurzfassung

Der StRH Wien unterzog die Vorgehensweisen der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten und der Magistratischen Bezirksämter betreffend die Erteilung von Ausnahmen von der allgemeinen Parkraumbewirtschaftung gemäß §§ 43 und 45 StVO. 1960 einer Prüfung. Dies betraf insbesondere Behindertenzonen, Ladezonen, Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerzonen, aber auch individuell erteilte Ausnahmen wie beispielsweise für Transportfahrzeuge von Betrieben, für Kfz von Hauskrankenpflegerinnen bzw. Hauskrankenpflegern sowie auch die für Anrainerinnen bzw. Anrainer ausgestellten Parkpickerl.

Der Großteil der Anträge konnte online gestellt werden. Der StRH Wien regte an, dass diese Möglichkeit auch weiterhin ausgebaut werden sollte.

Die geprüften Stellen wiesen eine entsprechende Organisationsstruktur auf und erledigten die ihnen zufallenden Aufgaben mit wenigen Ausnahmen zügig und auf den vorhandenen internen Richtlinien basierend.

Nach der stichprobenweisen Akteneinschau wurden punktuelle Empfehlungen hinsichtlich der Verfahrenseffizienz ausgesprochen.

Der StRH Wien unterzog die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten sowie die Magistratischen Bezirksämter einer Prüfung hinsichtlich der von ihnen erteilten Ausnahmen von der allgemeinen Parkraumbewirtschaftung gemäß §§ 43 und 45 StVO. 1960 und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung diesbezüglicher Schlussbesprechungen den geprüften Stellen mit. Die von den geprüften Stellen abgegebenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Prüfungsgrundlagen des StRH Wien	8
1.1	Prüfungsgegenstand	8
1.2	Prüfungszeitraum	8
1.3	Prüfungshandlungen	8
1.4	Prüfungsbefugnis	9
1.5	Vorberichte	9
2.	Organisation der geprüften Stellen	9
2.1	Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien	9
2.2	Aufbau der geprüften Stellen	11
3.	Rechtliche Grundlagen	12
3.1	§ 43 StVO. 1960	13
3.2	§ 45 StVO. 1960	13
3.3	§ 29b StVO. 1960	13
3.4	§ 24 StVO. 1960	14
3.5	Parkometergesetz 2006, Parkometerabgabeverordnung, Pauschalierungsverordnung	14
3.6	Verordnungen betreffend Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen	15
4.	Erteilte Ausnahmegenehmigungen der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten	16
4.1	Behindertenzonen	16
4.2	Ladezonen	16
4.3	Diplomatenzonen	17
4.4	Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen	18
5.	Erteilte Ausnahmegenehmigungen der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten	20
5.1	Geschäftsführungsfahrzeuge	22
5.2	Transportfahrzeuge	22

5.3	Kraftfahrzeuge für handwerkliche Servicetätigkeiten	23
5.4	Fahrzeuge von Kundinnen bzw. Kunden einer Kfz-Werkstatt	23
5.5	Vorführkraftfahrzeuge von Fahrzeughandelsbetrieben	23
5.6	Kraftfahrzeuge von Gästen eines Hotels	24
5.7	Kraftfahrzeuge von Ärztinnen bzw. Ärzten bei deren Ordination für Hausbesuche.....	24
5.8	Kraftfahrzeuge von mobilen Hauskrankenpflegerinnen bzw. Hauskrankenpflegern.....	25
5.9	Carsharing-Anbieter	26
5.10	Beschäftigte mit Arbeitszeiten außerhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel	26
5.11	Einsatzkräfte der Polizei	26
5.12	Einsatzkräfte der Feuerwehr, Rettung und Justizwache	27
6.	Erteilte Ausnahmegewilligungen der Magistratischen Bezirksämter	27
6.1	Parkpickerl für den Hauptwohnsitz	27
6.2	„Saisonales“ Parkpickerl	29
6.3	Parkpickerl für Diplomatinen bzw. Diplomaten	29
7.	Entwicklung des Personalstandes betreffend Parkpickerl in den Magistratischen Bezirksämtern	30
7.1	Bewilligte Dienstposten	30
7.2	Aushilfebedienstete	31
8.	Exkurs Elektrofahrzeuge.....	32
9.	Verfügbarkeit von Informationen aus Sicht der Kundinnen bzw. Kunden	33
10.	Einsicht in ausgewählte Akten	34
10.1	Magistratische Bezirksämter und MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten	34
10.2	MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten.....	35
11.	Zusammenfassung der Empfehlungen	38

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Ersuchen um Einrichtung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen	19
Tabelle 2: Ausnahmegewilligungen gemäß § 45 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung 1960 und deren Geltungsbereiche	22
Tabelle 3: Anzahl der gültigen ParkpickerIn in den 23 Wiener Gemeindebezirken jeweils zum Stichtag 1. Jänner des jeweiligen Jahres bzw. zum 30. Juni 2022	28
Abbildung 1: Anzahl der gültigen ParkpickerIn zum 1. Jänner der Jahre 2019 bis 2022 und zum Stichtag 30. Juni 2022	29
Tabelle 4: Bewilligte Dienstposten in den Magistratischen Bezirksämtern für Parkraumbewirtschaftung	31
Tabelle 5: Aushilfsbedienstete in den Magistratischen Bezirksämtern für Parkraumbewirtschaftung	32

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
E	Elektro
etc.	et cetera
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
lt.	laut
MA	Magistratsabteilung
MBA	Magistratisches Bezirksamt
Nr.	Nummer
PDA	Personal Digital Assistant
rd.	rund
RFID	radio-frequency identification
s.	siehe
S-Bahn	Schnellbahn
StRH	Stadtrechnungshof
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
u.Ä.	und Ähnlich
u.a.	unter anderem
u.U.	unter Umständen
v.a.	vor allem
VfGH	Verfassungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WStV	Wiener Stadtverfassung
z.B.	zum Beispiel

Literaturverzeichnis

Pürstl, Straßenverkehrsordnung StVO, 15. Auflage (2019), MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien.

Glossar

Halten

Eine nicht durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Fahrtunterbrechung bis zu 10 Minuten oder für die Dauer der Durchführung einer Ladetätigkeit.

Parken

Das Stehenlassen eines Fahrzeuges für länger als 10 Minuten oder für die Dauer der Durchführung einer Ladetätigkeit.

RFID-Chip

RFID ist die Abkürzung für „radio-frequency identification“. Mithilfe der RFID-Technologie können Objekte mittels eines Lesegerätes identifiziert werden. Im Bereich der Parkraumüberwachung werden RFID-Chips in Abziehklebern für die Windschutzscheibe („Parkpickerl“) bzw. in Einlegekarten, welche hinter der Windschutzscheibe platziert werden, integriert. Auf diese Weise kann das Parkraumüberwachungsorgan, wenn das Lesegerät in die Nähe des Klebers bzw. der Einlegekarte gehalten wird, mithilfe der ausgelesenen Identifikationsnummer die ordnungsgemäße Abstellung des Kfz kontrollieren.

Parkpickerl und Parkchip

Im vorliegenden Bericht wurden die umgangssprachlichen Begriffe „Parkpickerl“ und „Parkchip“ verwendet. Dabei wurde der in der Kommunikation der städtischen Dienststellen mit ihren Kundinnen bzw. Kunden gebräuchlichen Terminologie gefolgt. Die Nachweise für Ausnahmegewilligungen, welche von den Magistratischen Bezirksämtern ausgestellt wurden (vgl. insbesondere Punkt 6.), wurden demnach als Parkpickerl bezeichnet. Die Nachweise für Ausnahmegewilligungen, welche von der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten ausgestellt wurden (vgl. insbesondere Punkt 5.), wurden als Parkchip bezeichnet.

Da jedoch Parkchips in vielen Fällen ebenfalls in Form eines Abziehklebers ausgestellt wurden, wurden diese von Kundinnen bzw. Kunden auch als Parkpickerl bezeichnet. Einige Parkchips (z.B. für Gäste von Hotels) wurden auch in Form von Einlegekarten ausgestellt.

Prüfungsergebnis

1. Prüfungsgrundlagen des StRH Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Prüfungsgegenständlich waren die Vorgehensweisen der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten und der Magistratischen Bezirksämter bei der Erteilung von Ausnahmen von der allgemeinen Parkraumbewirtschaftung gemäß §§ 43 und 45 StVO. 1960.

Im Prüfungsfokus standen dabei insbesondere die Darstellung und Analyse der Zuständigkeiten der einzelnen geprüften Stellen für die Erteilung der unterschiedlichen Ausnahmegewilligungen, die Erreichbarkeit dieser Zuständigkeiten für die Bürgerinnen bzw. Bürger, der Blick auf die verschiedenen in Betracht kommenden Adressatinnen bzw. Adressaten der Ausnahmen. Ebenso waren die Verfahrensabwicklung durch die geprüften Stellen bei der Erteilung der Ausnahmen, die Darstellung und Analyse der Entwicklung des Personalstandes und der elektronischen Einreichung bzw. Verfahrensabwicklung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung in den geprüften Stellen Gegenstand der Einschau.

Nichtziele der Prüfung waren abgabenrechtliche Aspekte, die Tätigkeiten der MA 67 - Parkraumüberwachung, die Beauftragung von Unternehmen (bzgl. Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen) sowie die Prüfung der materiellrechtlichen und verfahrensrechtlichen Mängelfreiheit der erlassenen Bescheide, da dies den Verwaltungsgerichten, dem VwGH und dem VfGH obliegt.

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

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung wurde im 2. Halbjahr 2022 von der Abteilung Umwelt und Wohnen des StRH Wien durchgeführt. Die Eröffnungsgespräche mit den geprüften Stellen fanden in der 1. Juli-hälfte 2022 statt. Die Schlussbesprechungen wurden Mitte Dezember 2022 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2019 bis 2021 sowie das 1. Quartal 2022.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten Dokumentenanalysen, Literatur- und Internetrecherchen, Berechnungen sowie die Einsichtnahme in elektronische Akten der MA 46 - Verkehrsorganisation und

technische Verkehrsangelegenheiten, der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten und der Magistratischen Bezirksämter. Weiters wurden Gespräche mit Vertretern der Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice der Magistratsdirektion, der Bezirksamtsleiterin des Magistratischen Bezirksamtes für den 4. und 5. Bezirk, dem Abteilungsleiter der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, der Abteilungsleiterin der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten sowie mit weiteren Mitarbeitenden der geprüften Stellen geführt. Ein Ortsaugenschein fand am 23. September 2022 im Magistratischen Bezirksamt für den 4. und 5. Bezirk sowie am 30. September 2022 in der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten statt.

Die geprüften Stellen legten 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 StRH Wien für die vergangenen 10 Jahre keine Prüfungsberichte vor, jedoch wurden in den nachfolgenden Berichten mit dem gegenständlichen Prüfungsthema verwandte Aspekte behandelt:

- „MA 65, Prüfung des Personaleinsatzes bei Wahrnehmung der Aufgaben als belangte Behörde im Zusammenhang mit den verwaltungsgerichtlichen Verfahren einschließlich der Verfahren vor dem Verwaltungs- und dem Verfassungsgerichtshof in Vollstreckungsangelegenheiten des administrativen Verkehrs und Verkehrsstrafrechts sowie in Straßenpolizei- und Kraftfahrrechtsangelegenheiten, StRH III - 3/16“ und
- „MA 67, Kontrolleinrichtungen und ‚Stornorichtlinien‘ in der Magistratsabteilung 67, Prüfungsersuchen gemäß § 73e Abs. 1 WStV vom 26. September 2018, StRH III - 30/18“.

2. Organisation der geprüften Stellen

2.1 Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien

2.1.1 Die Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien sah mit Stand August 2022 die Zuständigkeit der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten für insbesondere folgende Agenden vor:

„Erlassung von verkehrsregelnden Verordnungen, soweit nicht die MA 48 - Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark oder die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten zuständig waren, sowie Durchführung sonstiger Verkehrsmaßnahmen.“

Diese Kompetenz stellte die Grundlage für die Zuständigkeit der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten für die Erlassung der Verordnungen dar, mit welchen die Kurzparkzonen in Wien errichtet wurden. Auch bildete sie die Grundlage zur Erlassung von Verordnungen betreffend Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen, Behindertenzonen, Ladezonen und Diplomatenzonen dar.

Die weiters in der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien verankerte Zuständigkeit „Erteilung von Ausnahmegewilligungen nach § 45 StVO von Verkehrsgeboten und Verboten, soweit nicht die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten zuständig ist“ betraf andere Bereiche des Straßenverkehrsrechts, nicht jedoch die prüfungsgegenständliche Parkraumbewirtschaftung.

Die Zuständigkeit zur „Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen für Invalide betreffend Parkerleichterungen gemäß der Straßenverkehrsordnung 1960, soweit nicht die Magistratsabteilung 40 zuständig ist“ ging insofern ins Leere, da es im Zuge einer Novelle der StVO. 1960 diesbezüglich zu einer Kompetenzverschiebung zugunsten des Bundes kam.

Empfehlung:

Es war daher der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten zu empfehlen, an die hierfür zuständige Stelle heranzutreten, um eine diesbezügliche Bereinigung der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien anzustoßen.

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

An die Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Organisation und Sicherheit wurde am 22. August 2023 das Ersuchen um Bereinigung der Geschäftseinteilung gerichtet.

2.1.2 Der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten waren in der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien mit Stand August 2022 insbesondere folgende Aufgaben zugeordnet:

- „Erteilung von Ausnahmegewilligungen von Verkehrsgeboten und -verboten gemäß § 45 Abs. 2 StVO. 1960 betreffend Kurzparkzonen.“

Diese Kompetenz stellte die Grundlage für die Zuständigkeit der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen für Kfz von Beschäftigten und Betrieben (Transportfahrzeuge, Vorführ-Kfz von Autohandel-Betrieben etc.) dar.

- „Erlassung jener verkehrsregelnden Verordnungen, die nicht ausschließlich durch die Anbringung von Straßenverkehrszeichen oder anderen Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs kundgemacht werden, soweit nicht die MA 48 zuständig ist.“

Diese Kompetenz stellte die Grundlage für die Zuständigkeit der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten für die Erlassung der sogenannten Gebietsverordnungen (s. Punkt 3.1) dar.

Die Zuständigkeit lt. der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien für die „Erteilung von Ausnahmegewilligungen gemäß § 45 Abs. 4a StVO. 1960“ war zum Stand August 2022 gegenstandslos, da keine sogenannte Personenkreisverordnung (Aufzählung jener Personengruppen, welche eine Ausnahme in Anspruch nehmen können) im Sinn des § 45 Abs. 4a StVO. 1960 in Geltung stand.

2.1.3 Hinsichtlich der Magistratischen Bezirksämter war im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung folgende Kompetenz in der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien relevant:

- „Erteilung von Ausnahmegewilligungen gemäß § 45 Abs. 4 StVO. 1960“.

Aufgrund dieser Zuständigkeit wurde die Erteilung der Ausnahmegewilligungen für die Wohnbevölkerung von den Magistratischen Bezirksämtern abgewickelt.

2.2 Aufbau der geprüften Stellen

2.2.1 Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten war zum Prüfungszeitpunkt als Stablinienorganisation eingerichtet. Von den 11 direkt der Abteilungsleitung unterstellten Organisationseinheiten waren für die gegenständliche Prüfung v.a. das Dezernat „Behörde und Planung“ sowie auch die Stabsstelle Recht von Relevanz.

Das Dezernat „Behörde und Planung“ war seinerseits in 3 Gruppen („Mitte“, „Süd-Ost“ und „Nord-West“) sowie das „Baustellenmanagement“, das „Team Baustellenkontrollen“ und das „Team Kundmachungskontrolle Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen“ untergliedert. Die 3 Gruppen bestanden aus Teams, welche jeweils für 1 oder 2 Wiener Gemeindebezirke zuständig waren.

2.2.2 Die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten war zum Prüfungszeitpunkt ebenfalls als Stablinienorganisation strukturiert. Neben einigen Stabsstellen und weiteren Organisationseinheiten war für den Prüfungsgegenstand die Organisationseinheit „Team Parkraumbewirtschaftung“ relevant. Diese war unter der Verantwortung eines Teamleiters in 3 Gruppen untergliedert, wobei diese

Gruppen aus jeweils 1 Gruppenleiterin sowie insgesamt 28 Referentinnen bzw. Referenten und Kanzleimitarbeitenden zusammengesetzt waren.

2.2.3 Zum Prüfungszeitpunkt bestanden 16 Magistratische Bezirksämter, welche jeweils für 1 oder 2 Wiener Gemeindebezirke zuständig waren.

Bis Ende Juni 2021 bestanden eigene Referate mit der Bezeichnung „Parkpickerlservice“, mit 1. Juli 2021 erfolgte eine Organisationsänderung. Die Referate „Melde-, Pass- und Fundservice“ und „Parkpickerlservice“ wurden dabei zusammengelegt und fortan als ein Referat „Melde-, Pass-, Fund- und Parkpickerlservice“ geführt.

Bereits ab September 2021 erfolgte auch in den Magistratischen Bezirksämtern für den 21., 22. und 23. Bezirk aufgrund der ab 1. März 2022 geplanten Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung eine entsprechende Organisationsanpassung, um auch in diesen Bezirksämtern Verfahren rd. um die Parkraumbewirtschaftung durchführen zu können.

Zum Prüfungszeitpunkt waren somit alle Magistratischen Bezirksämter im Bereich der Parkraumbewirtschaftung tätig und hatten die dafür notwendigen Organisationseinheiten geschaffen.

Dem Magistratischen Bezirksamt für den 4. und 5. Bezirk kam insofern eine Sonderstellung zu, als dieses als Sprachrohr aller Magistratischen Bezirksämter in Parkpickerlangelegenheiten fungierte und in diesem Bezirksamt die Clearingstelle für anfallende Probleme sowohl in technischer als auch administrativer Hinsicht eingerichtet war.

3. Rechtliche Grundlagen

Im Zentrum der gegenständlichen Prüfung standen die straßenverkehrsrechtlichen Ausnahmen von der maximal zulässigen Abstelldauer in Kurzparkzonen gemäß §§ 43 und 45 StVO. 1960. Die im Wiener Stadtgebiet flächendeckend verordneten Kurzparkzonen erlaubten eine maximale Abstelldauer von 2 Stunden. Die in einigen Geschäftsstraßen verordneten Kurzparkzonen (sogenannte lineare Kurzparkzonen) wiesen unterschiedliche maximale Abstelldauern aus.

Die abgabenrechtlichen Vorschriften (Parkometergesetz 2006, Parkometerabgabeverordnung, Pauschalierungsverordnung) nahmen auf die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen Bezug, sodass die Ausnahmegewilligungen nach der StVO. 1960 auch Auswirkungen auf die Fälligkeit bzw. die Höhe von Parkgebühren hatten.

Im Einzelnen stellten sich die relevanten rechtlichen Regelungen wie folgt dar:

3.1 § 43 StVO. 1960

Gemäß § 43 StVO. 1960 konnte die Behörde sogenannte Gebietsverordnungen erlassen. Mit diesen Verordnungen wurden Gebiete bestimmt, deren Bewohnerinnen bzw. Bewohner die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für ein zeitlich unbeschränktes Parken in Kurzparkzonen beantragen können.

Weiters bildete § 43 StVO. 1960 die Rechtsgrundlage für die Einrichtung von Ladezonen. Eine Ladezone war von der Behörde mit Verordnung einzurichten, wenn ein erhebliches wirtschaftliches Interesse eines oder mehrerer umliegender Unternehmen vorlag (vgl. dazu Punkt 4.2).

In Ladezonen konnten Ladetätigkeiten aber auch von anderen Personen durchgeführt werden als von jenen, deren wirtschaftliches Interesse bei der Schaffung der Ladezone berücksichtigt worden war.

Nach der Rechtsprechung war die Ladezone - bei Durchführung einer Ladetätigkeit - von der Kurzparkzonenregelung sowohl im Hinblick auf die Dauer als auch auf die Vergebühung ausgenommen.

§ 43 StVO. 1960 regelte darüber hinaus, dass für Menschen mit Behinderungen Straßenstellen durch ein Halteverbot freigehalten werden konnten. Dies konnte für ein bestimmtes Kfz unter Angabe eines Fahrzeugkennzeichens auf der Zusatztafel erfolgen oder allgemein ohne Angabe eines Fahrzeugkennzeichens unter Verwendung eines Piktogramms (vgl. dazu Punkt 4.1).

3.2 § 45 StVO. 1960

§ 45 StVO. 1960 stellte die Rechtsgrundlage für die Beantragung von Parkpickerln dar. Gemäß Abs. 4 dieser Bestimmung konnte eine Bewilligung auf die Dauer von höchstens 2 Jahren für ein zeitlich unbeschränktes Parken in Kurzparkzonen an Bewohnerinnen bzw. Bewohner der in den Gebietsverordnungen festgelegten Gebiete erteilt werden.

Weiters konnte die Behörde gemäß Abs. 2 bei Vorliegen eines erheblichen persönlichen oder wirtschaftlichen Interesses Ausnahmen von Geboten oder Verboten, die für die Benützung der Straße gelten, bewilligen. Auf Basis dieser Rechtsgrundlage erteilte die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten Ausnahmegewilligungen hinsichtlich der zulässigen Abstelldauer für Kfz von Beschäftigten sowie von Betrieben (z.B. Transportfahrzeuge, Fahrzeuge für die Durchführung von handwerklichen Servicetätigkeiten), deren Arbeitsplatz bzw. Standort sich in einer flächendeckenden Kurzparkzone befand. Auf die weiteren Voraussetzungen wird in Punkt 5. eingegangen.

3.3 § 29b StVO. 1960

In § 29b StVO. 1960 war geregelt, dass Menschen mit Behinderungen in Kurzparkzonen ohne zeitliche Beschränkung parken durften. Voraussetzung hierfür war der Besitz eines Ausweises, welcher auf Antrag vom Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (zum Zeitpunkt der Prüfung: „So-

zialministeriumservice“) an Menschen ausgestellt wurde, die über einen Behindertenpass mit der Zusatzeintragung „Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung“ verfügten.

Der StRH Wien merkte an, dass die Stadt Wien somit aufgrund der Zuständigkeit einer Bundesbehörde keine Möglichkeit hatte, zu überprüfen, ob die Gründe, auf deren Basis ein Ausweis gemäß § 29b StVO. 1960 ausgestellt worden war, noch immer gegeben waren bzw. ob ein hinter der Windschutzscheibe eingelegter Ausweis rechtmäßig verwendet wurde.

Die Parkraumüberwachungsorgane bedienten sich bei ihrer Tätigkeit eines so genannten PDA-Gerätes (Handheld), welches mit der von der MA 67 - Parkraumüberwachung geführten Genehmigungsdatenbank verbunden war. In dieser waren die aktuell gültigen und von der Stadt Wien ausgestellten Genehmigungen enthalten. Anhand dieser Genehmigungsdatenbank konnten sie somit überprüfen, ob das jeweilige Kfz der Genehmigung entsprechend abgestellt war. Nicht Inhalt dieser Genehmigungsdatenbank waren allerdings die von der zuständigen Bundesbehörde ausgestellten Ausweise gemäß § 29b StVO. 1960.

3.4 § 24 StVO. 1960

§ 24 StVO. 1960 stellte nicht das eigentliche Prüfungsthema dar, war jedoch aufgrund der engen rechtlichen und faktischen Verknüpfung mit dem Prüfungsgegenstand ebenfalls zu erwähnen.

Gemäß dieser Bestimmung durften Ärztinnen bzw. Ärzte ihr Kfz unter gewissen Voraussetzungen bei einer Fahrt zur Leistung ärztlicher Hilfe auch auf einer Straßenstelle, auf der das Halten oder Parken verboten ist, abstellen. Gleiches galt u.a. für Personen, die im diplomierten ambulanten Pflegedienst zur Hauskrankenpflege eingesetzt sind, sowie für Personen, die zur selbstständigen Ausübung des Hebammenberufs berechtigt waren.

Diese gesetzliche Bestimmung war im Zusammenhang mit dem Prüfungsthema deshalb von Relevanz, da die Begünstigung der oben genannten Personengruppen durch § 24 StVO. 1960 die Erteilung von Ausnahmegewilligungen gemäß §§ 43 und 45 StVO. 1960 obsolet machte.

Davon zu unterscheiden war die in Punkt 5.6 angeführte Ausnahmegewilligung für Ärztinnen bzw. Ärzte. Diese bezog sich nämlich nicht auf Fahrten zu Patientinnen bzw. Patienten sowie das dortige Parken, sondern auf das Abstellen des Kfz bei der Ordination, um von dort aus zu allfälligen Hausbesuchen zu Patientinnen bzw. Patienten aufbrechen zu können.

3.5 Parkometergesetz 2006, Parkometerabgabeverordnung, Pauschalierungsverordnung

Gegenstand der Prüfung waren die straßenverkehrsrechtlichen Ausnahmen von der höchstzulässigen Abstelldauer in Kurzparkzonen (§§ 43 und 45 StVO. 1960). Davon zu unterscheiden waren die

gebührenrechtlichen Vorschriften des Parkometergesetzes 2006, der Parkometerabgabeverordnung und der Pauschalierungsverordnung. Diese stellten nicht das eigentliche Prüfungsthema dar, waren jedoch aufgrund der engen rechtlichen und faktischen Verknüpfung mit dem Prüfungsgegenstand ebenfalls zu erwähnen.

Das Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kfz (Parkometergesetz 2006) war ein Wiener Landesgesetz, welches neben dem Finanzausgleichsgesetz 2005 die Grundlage für die Parkometerabgabeverordnung und die Pauschalierungsverordnung darstellte sowie Strafbestimmungen enthielt.

Die Verordnung des Wiener Gemeinderates, mit der für das Abstellen von mehrspurigen Kfz in Kurzparkzonen die Entrichtung einer Abgabe vorgeschrieben wird (Parkometerabgabeverordnung), war eine Verordnung des Gemeinderates. In ihr wurde insbesondere festgelegt, in welcher Höhe die Abgabe für das Abstellen von mehrspurigen Kfz in Kurzparkzonen (Parkometerabgabe) zu entrichten war.

Die Pauschalierungsverordnung war ebenfalls eine Verordnung des Gemeinderates. In ihr wurde insbesondere festgelegt, in welcher Höhe die Parkometerabgabe bei pauschaler Entrichtung vorzuschreiben war. Weiters wurde in dieser Verordnung das Aussehen der verschiedenen Einlegekarten festgelegt, welche zum Nachweis der jeweiligen Ausnahmegewilligung hinter der Windschutzscheibe zu platzieren waren.

3.6 Verordnungen betreffend Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen

Um für die Anwohnerinnen bzw. Anwohner einzelner Gebiete Parkmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, wurden vom Magistrat der Stadt Wien mehrere Verordnungen erlassen, mit welchen Straßenstellen benannt wurden, auf welchen das Halten und Parken verboten war. Ausgenommen von diesem Verbot waren Fahrzeuge mit einem für den jeweiligen Wiener Gemeindebezirk gültigen Parkpickerl. Weiters ausgenommen waren im Zeitraum Montag bis Freitag (an Werktagen) von 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr

- Fahrzeuge von Unternehmen mit Betriebsstandort im jeweiligen Wiener Gemeindebezirk, die über einen Parkchip für Betriebe verfügten,
- Fahrzeuge von Unternehmen mit nachgewiesenem Service im Außendienst im jeweiligen Wiener Gemeindebezirk, die über einen Parkchip für Betriebe verfügten; diese mussten Parkgebühren mittels einer Tages- oder Wochenpauschalkarte entrichten,
- Fahrzeuge der mobilen Hauskrankenpflegerinnen bzw. Hauskrankenpfleger des Wiener Sozialhilfeträgers, die über einen Parkchip verfügten; diese mussten Parkgebühren mittels einer Tages- oder Wochenpauschalkarte entrichten,
- Fahrzeuge von Hotelgästen und Kundinnen bzw. Kunden von Kfz-Werkstätten, die über eine Einlegekarte verfügten; diese mussten Parkgebühren mittels einer Tages- oder Wochenpauschalkarte entrichten,

- Fahrzeuge des Kleintransportgewerbes, wenn im Zulassungsschein die Verwendungsbestimmung eingetragen war und das Kennzeichen auf „KT“ endete.

Rund um die Uhr ausgenommen waren Fahrzeuge, an denen ein Parkausweis gemäß § 29b StVO. 1960 angebracht war (Parkausweis für Menschen mit Behinderungen).

4. Erteilte Ausnahmegenehmigungen der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

4.1 Behindertenzonen

Auf Antrag konnten für Menschen mit Behinderungen Straßenstellen durch die Errichtung eines Halteverbots freigehalten werden. Dies erfolgte entweder für ein bestimmtes Kfz unter Angabe des Fahrzeugkennzeichens oder allgemein unter Verwendung des dafür vorgesehenen Piktogramms auf der Zusatztafel.

Grundlage für die Errichtung einer kennzeichenbezogenen Behindertenzone war eine Stellungnahme bzw. ein Gutachten einer bzw. eines medizinischen Amtssachverständigen bzw. aktuelle medizinische Unterlagen, aus denen sich die Notwendigkeit ableitete, ein Fahrzeug wegen einer Behinderung in unmittelbarer Nähe des Wohn- bzw. Arbeitsortes abzustellen.

Die ledigliche Vorlage eines Ausweises gemäß § 29b StVO. 1960 ohne weitere medizinische Nachweise war nicht ausreichend für die Einrichtung einer kennzeichenbezogenen Behindertenzone, außer es handelte sich um einen Ausweis gemäß § 29b StVO. 1960, welcher vor dem Jahr 2014 von einer (dazumals zuständigen) Bezirksverwaltungsbehörde ausgestellt wurde. Diese Unterscheidung war deshalb zu treffen, da § 29b StVO. 1960 insofern geändert wurde, als die vorherige Formulierung „Gehbehinderte Personen“ durch die Formulierung „Menschen mit Behinderungen“ ersetzt wurde. Da für die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten das relevante Kriterium für die Errichtung einer kennzeichenbezogenen Behindertenzone die Gehbehinderung darstellte, waren bei ab dem Jahr 2014 ausgestellten Ausweisen zusätzliche Unterlagen vorzulegen, die diese entsprechend belegten.

4.2 Ladezonen

Die StVO. 1960 sah prinzipiell 2 Varianten der Einrichtung einer Ladezone vor. Einerseits konnte eine Ladezone durch ein Parkverbot (s. Glossar) freigehalten werden. In diesem Fall war das Halten (s. Glossar) auch für Fahrzeuge, welche keine Ladetätigkeit durchführten, gestattet. Andererseits konnte eine Ladezone durch ein Halte- und Parkverbot mit einer entsprechenden Ausnahme für Ladetätigkeit freigehalten werden. Beide Varianten waren Teil der behördlichen Praxis der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten.

Wurde von einem Unternehmen ein Ersuchen um Einrichtung bzw. Änderung einer Ladezone an die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten übermittelt, so sahen deren interne Leitlinien vor, dass ein standardisiertes Erhebungsblatt an das Unternehmen zu übermitteln war.

Auf diesem Erhebungsblatt waren vom Unternehmen Angaben zu der Art des Betriebes, den geplanten Ladetätigkeiten, der Uhrzeit, der Dauer und den eingesetzten Fahrzeugen zu tätigen, sowie weiters, ob Lademöglichkeiten auf dem eigenen Betriebsgelände möglich waren.

Anhand der Angaben des Unternehmens erfolgte eine erste Prüfung der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, ob ein erhebliches wirtschaftliches Interesse an der Freihaltung der Straßenstelle für Ladetätigkeiten gegeben war. Gegebenenfalls wurde eine Stellungnahme des Verkehrsamtes der Landespolizeidirektion Wien eingeholt. In weiterer Folge wurde eine Ortsaugenscheinsverhandlung durchgeführt, um die Lage und das Ausmaß der Ladezone im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs festzulegen.

Abweichend von der allgemeinen Regelung, dass Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs von der Straßenerhalterin bzw. dem Straßenerhalter auf deren bzw. dessen Kosten anzubringen und zu erhalten waren, erfolgte die Kostentragung für die Kundmachung einer Ladezone durch jenes Unternehmen, in dessen Interesse die Ladezone eingerichtet wurde.

Unabhängig von dieser gesetzlichen Regelung der Kostentragung galten jedoch Ladezonen für alle Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer unter den gleichen Bedingungen. Sie durften daher für Ladezwecke von allen Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern genutzt werden, welche die kundgemachten Erfordernisse erfüllten.

4.3 Diplomatenzonen

Aufgrund einer völkerrechtlichen Vereinbarung (Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen samt Fakultativprotokoll) gewährte der Empfangsstaat einer ausländischen Mission jede Erleichterung zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben.

Im Jahr 2008 wurde zwischen der Stadt Wien (vertreten durch die Magistratsdirektion) und dem Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten eine Vereinbarung abgeschlossen, welche die Einrichtung von Diplomatenzonen auf Straßen regelte.

Nach dieser Vereinbarung hatten Anträge auf Errichtung oder Änderung von Diplomatenzonen ausschließlich über das Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten zu erfolgen. Weiters regelte diese Vereinbarung, in welchem Ausmaß (Größe und Geltungsdauer) den Vertretungsbehörden (Botschaft, Vertretung und Berufskonsulat) bzw. einer Residenz Diplomatenzonen zustanden.

Die Kosten für die Errichtung, Änderung oder Auflassung einer Diplomatenzone waren entsprechend den Dezentralisierungsbestimmungen und der genannten Vereinbarung von der jeweils betroffenen Bezirksvorstehung zu übernehmen. Eine Kostenbeteiligung durch die jeweilige Vertretungsbehörde war möglich. Falls eine über die gesetzlich vorgeschriebene Kundmachung hinausgehende Kennzeichnung der Diplomatenzonen gewünscht war (z.B. Fahrbahnmarkierung), war diese von der jeweiligen Vertretungsbehörde zu finanzieren.

Wenn nun im Weg des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten ein Ersuchen um Einrichtung einer bestimmten Diplomatenzone bei der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten einlangte, wurde von dieser eine Ortsaugenscheinsverhandlung zur Prüfung der Lage und des Ausmaßes der Diplomatenzone im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs abgehalten.

Bei der Aufhebung einer Diplomatenzone wurde keine Verhandlung durchgeführt, die Aufhebung erfolgte entsprechend der Bekanntgabe des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten.

Gemäß dem Gebührengesetz waren „*die als Gesandte fremder Mächte bestellten Angehörigen auswärtiger Staaten*“ mit wenigen Ausnahmen von der Entrichtung von Gebühren befreit. Für die Einrichtung von Diplomatenzonen konnten somit keine Gebühren vorgeschrieben werden.

4.4 Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen

Die Errichtung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen erfolgte aufgrund einer Anregung der jeweiligen Bezirksvorstehung. Voraussetzung war aufgrund behördeninterner Festlegungen, dass eine Parkplatzauslastung von über 90 % im nahen Umfeld der geplanten Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen vorlag. Um festzustellen, ob diese Voraussetzung gegeben war, wurde ein Gutachten einer bzw. eines verkehrstechnischen Sachverständigen eingeholt. Die Vergabe des Auftrages zur Gutachtenerstellung erfolgte durch die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, die Kosten trug der jeweilige Bezirk. In dem Gutachten wurden die Notwendigkeit der Ordnung des ruhenden Verkehrs in dem betreffenden Gebiet geprüft sowie die bestehenden Stellplätze und deren Auslastung festgestellt.

In weiterer Folge wurde eine Ortsaugenscheinsverhandlung von der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten anberaumt, in deren Zuge die Lage und das Ausmaß der Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen im Hinblick auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs geprüft wurden. Es konnten maximal 30 % der vorhandenen Parkplätze in einem definierten Gebiet (Grätzel) für Anwohnerinnen bzw. Anwohner freigehalten werden.

Wenn alle Voraussetzungen vorlagen, wurde von der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten eine entsprechende Verordnung erlassen und wurden die Anwohnerinnen-

bzw. Anwohnerparkzonen einerseits durch Verkehrszeichen und andererseits im Amtsblatt der Stadt Wien kundgemacht.

Einrichtungen zu Regelung und Sicherung des Verkehrs waren gemäß den Bestimmungen der StVO. 1960 vom Straßenerhalter auf seine Kosten anzubringen und zu erhalten. Diese Aufgabe oblag in Wien der MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau. Die Finanzierung der Verkehrszeichen samt Anbringung erfolgte über das Bezirksbudget. Auch die Kosten für eine allfällige Entfernung der Verkehrszeichen waren aus dem Bezirksbudget zu bestreiten.

Änderungen von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen wurden in Einzelfällen - z.B. aufgrund der Errichtung von Schanigärten - vorgenommen. Hier erfolgte ebenfalls eine Prüfung durch die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten im Rahmen einer Ortsaugenscheinsverhandlung.

Bei einigen Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen waren neben Verkehrszeichen auch Bodenmarkierungen feststellbar. Dazu teilte die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten dem StRH Wien mit, dass im August 2015 ein Pilotversuch startete, inwiefern Bodenmarkierungen als zusätzliches Instrument zur Kennzeichnung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen geeignet waren. Der Pilotversuch zeigte, dass sich die Anzahl der Beanstandungen verringerte, nachdem Bodenmarkierungen aufgebracht worden waren.

Aufgrund der Ergebnisse des Pilotversuches wurde seitens der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten ab 2016 bei allen neuen Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen die Anbringung der Bodenmarkierung veranlasst, wenn die Zone zumindest 5 Längsparkplätze bzw. 8 Schrägparkplätze umfasste. Hinsichtlich bereits kundgemachter Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen erging die Empfehlung von der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten an die Bezirke, das neue Modell zu implementieren. Die Kosten für die Anbringung der Bodenmarkierungen waren ebenso wie die Verkehrszeichen von den Bezirken zu tragen.

In der nachfolgenden Tabelle wurden die bei der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten eingegangenen Ersuchen der Wiener Gemeindebezirke um Errichtung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen dargestellt.

Ersuchen um Einrichtung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen

	2019	2020	2021	1. Quartal 2022
Eingang	4	7	5	0

Tabelle 1: Ersuchen um Einrichtung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen

Quelle: MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, Darstellung: StRH Wien

Wie aus der obigen Tabelle 1 ersichtlich, langten in den Jahren 2019 bis 2021 jeweils zwischen 4 und 7 Anregungen von Seiten der Bezirksvorstehungen bei der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten ein. Anzumerken war, dass jeweils mehrere Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen von einer Anregung erfasst sein konnten. Nach Durchführung entsprechender Verfahren wurden alle Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerzonen umgesetzt.

5. Erteilte Ausnahmegenehmigungen der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

Die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten erstellte im Jahr 2019 einen Kriterienkatalog, welcher die Voraussetzungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen gemäß § 45 Abs. 2 StVO. 1960 festhielt. Bei Einhaltung dieser Kriterien entfiel die sonst notwendige Anhörung der Landespolizeidirektion Wien sowie der Straßenerhalterin (MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau).

Ergänzend bestand in der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten die interne Richtlinie „Auslegung der Bestimmungen des Kriterienkataloges“. In dieser wurden einzelne Punkte des Kriterienkataloges konkretisiert bzw. beispielhaft erläutert. Enthalten waren auch Hinweise zur Verfahrensführung, wobei ein Hinweis die Genehmigung der Bescheide bzw. die Unterfertigung der Parkkarten (Einlegekarten) betraf. Demnach wurden positive Bescheide (Parkkarten) von den Gruppenleiterinnen bzw. Gruppenleitern genehmigt, bei deren Abwesenheit von der Teamleiterin bzw. vom Teamleiter. War auch diese bzw. dieser nicht erreichbar, war in unaufschiebbaren Fällen ein von der jeweiligen Sachbearbeiterin bzw. vom jeweiligen Sachbearbeiter verschiedene Referentin bzw. Referent zur Unterschriftsleistung befugt.

In der internen Richtlinie war nicht vorgesehen, dass im letztgenannten Fall die bzw. der Vorgesetzte nachträglich zu informieren war.

Empfehlung:

Auch wenn das Vieraugenprinzip gewahrt wurde, war aus Sicht des StRH Wien der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten zu empfehlen, in der genannten Richtlinie vorzusehen, dass bei Unterfertigung durch die Referentin bzw. den Referenten die Vorgesetzte bzw. der Vorgesetzte nachträglich zu informieren ist.

Stellungnahme der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten:

Der diesbezüglichen Empfehlung wurde bereits mit einer Dienstweisung der Abteilungsleiterin an die Mitarbeitenden des Teams Parkraumbewirtschaftung entsprochen. Diese wird bei der nächsten Überarbeitung der internen Richtlinie „Auslegung der Bestimmungen des Kriterienkataloges“ entsprechend eingearbeitet werden.

Die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten erteilte Ausnahmegenehmigungen gemäß § 45 Abs. 2 StVO. 1960 in den im Folgenden dargestellten Fällen (Überblick in Tabelle 2, Details in den nachfolgenden Punkten). Wenn die Voraussetzungen hierfür vorlagen, konnten für eine Person auch mehrere Ausnahmegenehmigungen ausgestellt werden. Beispielsweise war für ein und dieselbe Person eine Ausnahmegenehmigung als Arbeitnehmerin bzw. Arbeitnehmer für ihre bzw. seine Arbeitsstätte im Wiener Gemeindebezirk A sowie gleichzeitig eine Ausnahmegenehmigung als Bewohnerin bzw. Bewohner des Wiener Gemeindebezirkes B zu erteilen. In einem solchen Fall war es nicht erforderlich, 2 Parkkleber am Fahrzeug anzubringen; vielmehr waren mit dem Chip des Parkklebers sämtliche erteilten Ausnahmegenehmigungen verknüpft.

Der nachfolgenden Tabelle 2 sind die Zielgruppe, die Art des Kfz sowie der örtliche Geltungsbereich der Ausnahmegenehmigungen gemäß § 45 Abs. 2 StVO. 1960 (auf die Anzahl der Wiener Gemeindebezirke bezogen) zu entnehmen:

Ausnahmegenehmigungen gemäß § 45 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung 1960 und deren Geltungsbereiche

Zielgruppe	Art des Kfz	Örtlicher Geltungsbereich
Betriebe (allgemein)	Geschäftsführungsfahrzeug	maximal 4 Wiener Gemeindebezirke
Betriebe (allgemein)	Transportfahrzeuge	maximal 4 Wiener Gemeindebezirke
Betriebe (allgemein)	Kfz für handwerkliche Servicetätigkeiten	maximal 23 Wiener Gemeindebezirke
Kfz-Werkstätten	Kfz von Kundinnen bzw. Kunden	1 Wiener Gemeindebezirk
Fahrzeughandelsbetriebe	Vorführfahrzeuge	1 Wiener Gemeindebezirk
Hotels u.Ä.	Kfz von Gästen	1 Wiener Gemeindebezirk
Ärztinnen bzw. Ärzte	Kfz bei Ordination für Hausbesuche	1 Wiener Gemeindebezirk
Mobile (nicht diplomierte) Hauskrankenpflegerinnen bzw. Hauskrankenpfleger	Kfz für Pflegeausübung	maximal 23 Wiener Gemeindebezirke
Carsharing-Anbieter	Carsharing-Kfz	maximal 23 Wiener Gemeindebezirke ¹
Beschäftigte (allgemein)	eigenes Kfz/Leasing-Kfz/Firmenwagen	1 Wiener Gemeindebezirk

Zielgruppe	Art des Kfz	Örtlicher Geltungsbereich
Beschäftigte im Bereich des öffentlichen Verkehrs	eigenes Kfz/Leasing-Kfz	maximal 4 Wiener Gemeindebezirke
Einsatzkräfte der Polizei	eigenes Kfz/Leasing-Kfz der Polizistin bzw. des Polizisten	23 Wiener Gemeindebezirke
Einsatzkräfte der Feuerwehr, Rettung, Justizwache	eigenes Kfz/Leasing-Kfz der Einsatzkraft	1 Wiener Gemeindebezirk (u.U. 2 Wiener Gemeindebezirke) ²

Tabelle 2: Ausnahmegenehmigungen gemäß § 45 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung 1960 und deren Geltungsbereiche
Quelle: MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten, Darstellung: StRH Wien

¹ Die Ausnahmegenehmigung galt sowohl für flächendeckende als auch lineare Kurzparkzonen (Geschäftsstraßen).

² Eine Ausnahme für 2 Wiener Gemeindebezirke konnte für Mitarbeitende der Justizanstalten gewährt werden, wenn diese zwischen 2 zusammengehörigen Justizanstalten pendeln mussten.

5.1 Geschäftsführungsfahrzeuge

Der von der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten abteilungsintern erstellte Kriterienkatalog sah vor, dass eine Ausnahmegenehmigung für maximal ein Kfz eines Unternehmens erteilt werden kann, wenn dieses Kfz regelmäßig zur Ausübung der wirtschaftlichen Tätigkeit für betriebliche Fahrten eingesetzt wird.

Die Ausnahmegenehmigung konnte für maximal 4 Wiener Gemeindebezirke ausgestellt werden, wenn das Unternehmen Betriebsstandorte in mehreren Gemeindebezirken besaß.

Der Nachweis der erteilten Ausnahmegenehmigung erfolgte mittels eines Parkklebers mit integriertem RFID-Chip.

5.2 Transportfahrzeuge

Wenn Betriebe Kfz regelmäßig zur Ausübung der wirtschaftlichen Tätigkeit für betriebliche Warentransporte heranzogen, konnten diesen gemäß dem Kriterienkatalog der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten auch für mehrere Kfz Ausnahmegenehmigungen ausgestellt werden. Es musste sich hierbei um Kfz handeln, welche zum Lastentransport geeignet waren.

Die Ausnahmegenehmigung konnte für maximal 4 Wiener Gemeindebezirke ausgestellt werden, wenn das Unternehmen Betriebsstandorte in mehreren Gemeindebezirken besaß.

Der Nachweis der erteilten Ausnahmegenehmigung erfolgte mittels eines Parkklebers mit integriertem RFID-Chip.

5.3 Kraftfahrzeuge für handwerkliche Servicetätigkeiten

Für Kfz von Betrieben mit Servicetätigkeit („fahrende Werkstätten“, z.B. Fahrzeuge eines Installateurbetriebes) konnten gemäß dem Kriterienkatalog Ausnahmegenehmigungen für bis zu 23 Wiener Gemeindebezirke erteilt werden, ausgenommen waren die linearen Kurzparkzonen (Geschäftsstraßen).

Der Nachweis erfolgte durch einen Parkkleber mit integriertem RFID-Chip. Die Parkmeterabgabe konnte entsprechend dem tatsächlichen Bedarf oder mittels Tages- oder Wochenparkscheinen entrichtet werden.

5.4 Fahrzeuge von Kundinnen bzw. Kunden einer Kfz-Werkstatt

Der Kriterienkatalog sah vor, dass an Kfz-Betriebe grundsätzlich bis zu 5 Ausnahmegenehmigungen erteilt werden konnten, bei Glaubhaftmachung eines entsprechenden Bedarfes konnte von dieser Einschränkung abgewichen werden. Das wirtschaftliche Interesse des Unternehmens bestand darin, Kundinnen- bzw. Kundenfahrzeuge, welche dem Unternehmen (Kfz-Werkstatt) zur Reparatur überlassen wurden, auf der öffentlichen Verkehrsfläche abstellen zu können, ohne an die maximale Parkdauer gebunden zu sein. Dies betraf v.a. kleinere Werkstätten, welche nicht über genügend eigene Abstellflächen verfügten, um die übernommenen Kfz auf Firmengelände abstellen zu können (z.B. für den Zeitraum von der Fertigstellung der Reparatur bis zur Abholung).

Die Ausnahmegenehmigung war daher nicht auf ein bestimmtes Kennzeichen bezogen. Der Nachweis erfolgte mittels einer Einlegetafel mit integriertem RFID-Chip.

Die Parkmeterabgabe durfte entsprechend dem tatsächlichen Bedarf mit Kurzparkscheinen oder mittels Tages- oder Wochenparkscheinen entrichtet werden.

5.5 Vorfühkraftfahrzeuge von Fahrzeughandelsbetrieben

Laut Kriterienkatalog konnten bis zu 5 Ausnahmegenehmigungen an Fahrzeughandelsbetriebe für deren Vorfühkraftfahrzeuge erteilt werden. Bei Glaubhaftmachung eines entsprechenden Bedarfes konnte von dieser Einschränkung abgewichen werden. Die Ausnahmegenehmigung wurde auf längstens 1 Jahr ab Erstzulassung erteilt.

Das Vorfühkraftfahrzeug musste auf den Betriebsstandort zugelassen sein und zum Zweck der probeweisen Benützung durch Kundinnen bzw. Kunden bereitgehalten werden. Die Ausnahmegenehmigung war kennzeichenbezogen, allerdings konnte der Betrieb das Kfz austauschen, sofern es sich um ein Kfz handelte, dessen Erstzulassung nicht länger als ein Jahr zurücklag.

Der Nachweis erfolgte mittels einer kennzeichenbezogenen Einlegetafel mit integriertem RFID-Chip.

5.6 Kraftfahrzeuge von Gästen eines Hotels

Für Gäste von Beherbergungsbetrieben konnten lt. Kriterienkatalog Ausnahmegenehmigungen für das Abstellen von Kfz bewilligt werden. Die Beantragung erfolgte durch den jeweiligen Beherbergungsbetrieb.

Dabei kam lt. Kriterienkatalog folgender Berechnungsschlüssel zur Anwendung:

Zur Berechnung der Anzahl der Ausnahmen wurde zunächst die Anzahl der Betten durch die intern festgelegte Zahl von 5 (Außenbezirke) bzw. von 10 (Innenbezirke) dividiert und vom so ermittelten Quotienten die vorhandenen Abstellplätze in Abzug gebracht.

Es wurden jedoch maximal 5 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Lediglich in Ausnahmefällen konnte bei Glaubhaftmachung eines entsprechenden Bedarfes die rechnerisch ermittelte Anzahl von Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.

Der Nachweis erfolgte mittels Einlegekarte mit integriertem RFID-Chip. Die Beherbergungsbetriebe konnten die Einlegekarten an ihre Gäste überlassen, da die Karten nur mit einer Geschäftszahl und nicht mit einem bestimmten Kennzeichen versehen waren.

Die Parkometerabgabe war entsprechend dem tatsächlichen Bedarf mit Kurzparkscheinen oder mittels Tages- oder Wochenparkscheinen zu entrichten.

5.7 Kraftfahrzeuge von Ärztinnen bzw. Ärzten bei deren Ordination für Hausbesuche

Ärztinnen bzw. Ärzte, sowie Tierärztinnen bzw. Tierärzte und Hebammen mit Ordination konnten lt. Kriterienkatalog eine Ausnahmegenehmigung erhalten. Die tägliche Gültigkeitsdauer der Ausnahmegenehmigung wurde an die Ordinationszeiten angepasst. Die Ausnahmegenehmigung galt nur für den Wiener Gemeindebezirk der Ordination, wo das Kfz für allfällige Hausbesuche bereitstand.

Sobald das Kfz von Ärztinnen bzw. Ärzten oder von Hebammen für Hausbesuche verwendet wurde, war keine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 2 StVO. 1960 erforderlich, da dann der allgemeine Ausnahmetatbestand für Ärztinnen bzw. Ärzte gemäß § 24 Abs. 5 StVO. 1960 bzw. für Hebammen § 24 Abs. 5c StVO. 1960 zum Tragen kam. Dieser Ausnahmetatbestand galt jedoch nicht für Tierärztinnen bzw. Tierärzte.

Der Nachweis erfolgte mittels eines Parkklebers mit integriertem RFID-Chip.

Die Parkometerabgabe wurde entsprechend dem tatsächlichen Bedarf entrichtet.

5.8 Kraftfahrzeuge von mobilen Hauskrankenpflegerinnen bzw. Hauskrankenpflegern

Für Kfz des Wiener Sozialhilfeträgers und dessen anerkannte Einrichtungen sowie auch für Privat-Kfz von mobilen Hauskrankenpflegerinnen bzw. Hauskrankenpflegern konnten Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, wenn das Kfz regelmäßig für Hausbesuche eingesetzt wurde.

Der Nachweis erfolgte mittels einer Parkkarte mit integriertem RFID-Chip, wobei auf der Karte das jeweilige Kennzeichen sowie der Stempel des Sozialhilfeträgers oder der Einrichtung aufgebracht waren. Die Entrichtung der Parkometerabgabe erfolgte mittels Tages- oder Wochenparkscheinen.

Zur Klarstellung war anzumerken, dass es sich bei den hier genannten mobilen Hauskrankenpflegerinnen bzw. Hauskrankenpflegern um nicht-diplomierten Krankenpflegerinnen und Krankenpfleger handelte. Personen, die unselbständig im diplomierten ambulanten Pflegedienst zur Hauskrankenpflege tätig waren, konnten bei der Magistratsdirektion eine Einlegetafel mit der Aufschrift „Mobile Hauskrankenpflege im Dienst“ beantragen, welche sie gemäß § 24 Abs. 5a StVO. 1960 für die Dauer der Pflegeleistung zum Parken in einer Kurzparkzone berechnete.

Die Differenzierung zwischen diplomierten und nicht diplomierten Hauskrankenpflegerinnen bzw. Hauskrankenpflegern im Hinblick auf die zuständige Stelle für die Ausstellung des Nachweises der Ausnahme war für den StRH Wien nicht nachvollziehbar.

Empfehlung:

Es war daher der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten zu empfehlen, an die Magistratsdirektion, Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice mit dem Ziel heranzutreten, auch die Kompetenz betreffend die Ausstellung der Nachweise der Ausnahmen für die diplomierten Hauskrankenpflegerinnen bzw. Hauskrankenpfleger übertragen zu bekommen.

Stellungnahme der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten:

Es gab bereits 1. Abstimmungsgespräche zwischen der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten sowie der Magistratsdirektion, Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice und diese sollen im Herbst dieses Jahres fortgeführt werden. Zu klären sind insbesondere auch die erforderlichen Änderungen in den technischen Systemen der Parkraumbewirtschaftung.

Stellungnahme des Magistratischen Bezirksamtes für den 4. und 5. Bezirk:

Die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten ist bereits im Mai 2023 an die Magistratsdirektion, Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice herangetreten und es fanden bereits mehrere Gespräche statt, bei welchen auch die technisch notwendigen Adaptierungen erhoben wurden.

5.9 Carsharing-Anbieter

Der Kriterienkatalog sah vor, dass Carsharing-Anbietern Ausnahmegenehmigungen für alle 23 Wiener Gemeindebezirke erteilt werden konnten. Voraussetzung war, dass sich die Anbieter den Akkreditierungsregeln der Stadt Wien unterwarfen.

Die Ausnahmegenehmigung galt sowohl für flächendeckende als auch für lineare Kurzparkzonen (Geschäftsstraßen). Eine Pauschalierung der Parkmeterabgabe war mit der Ausnahmegenehmigung nicht verbunden und musste direkt mit der MA 6 - Rechnungs- und Abgabewesen verrechnet werden.

Der Nachweis erfolgte mittels eines Parkklebers mit integriertem RFID-Chip.

5.10 Beschäftigte mit Arbeitszeiten außerhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel

An Beschäftigte, insbesondere auch an Beschäftigte im Bereich des öffentlichen Verkehrs, konnte eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, wenn eine An- oder Abfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht möglich war. Dies betraf Arbeitszeiten mit einem Arbeitsbeginn spätestens um 5.30 Uhr oder einem Arbeitsende um 24.00 Uhr oder später.

Die Ausnahmegenehmigung wurde hinsichtlich ihrer täglichen Gültigkeitsdauer entsprechend dem tatsächlichen Bedarf eingeschränkt.

5.11 Einsatzkräfte der Polizei

Polizistinnen bzw. Polizisten konnte auf Antrag eine Ausnahme von der maximalen Parkdauer für alle 23 Wiener Gemeindebezirke bewilligt werden, jedoch konnte die Parkmeterabgabe pauschaliert nur für jenen Gemeindebezirk entrichtet werden, in welchem die Polizistin bzw. der Polizist stationiert war.

Die Anträge wurden von einer zentralen Stelle von der Polizei an die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten übermittelt.

5.12 Einsatzkräfte der Feuerwehr, Rettung und Justizwache

Für diese Personengruppe konnte auf Antrag eine Ausnahme von der maximalen Parkdauer bewilligt werden, die Parkometerabgabe konnte pauschaliert entrichtet werden. Aufgrund des Schichtdienstes bestand eine Besonderheit dahingehend, dass sich mehrere Mitarbeitende der jeweiligen Organisation eine Parkkarte zu teilen hatten. Es wurde 1 Parkkarte pro 2,5 berechnete Personen ausgegeben, wobei für jede berechnete Person ein eigener Bescheid mit dem dazugehörigen Kfz-Kennzeichen ausgestellt wurde.

Als Nachweis war der Bescheid sowie die Parkkarte hinter die Windschutzscheibe zu legen.

6. Erteilte Ausnahmegewilligungen der Magistratischen Bezirksämter

6.1 Parkpickerl für den Hauptwohnsitz

Bei den Magistratischen Bezirksämtern konnten Bürgerinnen bzw. Bürger Ausnahmegewilligungen gemäß § 45 Abs. 4 StVO. 1960 für den Wohnbezirk beantragen, in welchem sie ihren Hauptwohnsitz hatten. Die maximale Geltungsdauer dieser als Parkpickerl bezeichneten Ausnahmegewilligungen war in der StVO. 1960, somit in einem Bundesgesetz, mit 2 Jahren limitiert.

Der nachfolgenden Tabelle 3 ist die jeweilige Anzahl der gültigen Parkpickerln in den 23 Wiener Gemeindebezirken zum Stichtag 1. Jänner des jeweiligen Jahres zu entnehmen. Da das Parkpickerl in den Wiener Gemeindebezirken 13 und 21 bis 23 erst ab 1. März 2022 eingeführt wurde bzw. in den Wiener Gemeindebezirken 11 und 14 flächendeckend eingeführt wurde, erfolgte in der Tabelle zusätzlich die Darstellung der Anzahl zum Stichtag 30. Juni 2022.

Anzahl der gültigen Parkpickerln in den 23 Wiener Gemeindebezirken jeweils zum Stichtag 1. Jänner des jeweiligen Jahres bzw. zum 30. Juni 2022

Bezirk	2019	2020	2021	2022	30.6.2022
1.	5.029	4.947	4.888	4.900	4.940
2.	16.822	17.018	16.908	17.351	17.291
3.	17.955	18.050	17.849	18.549	18.759
4.	6.499	6.520	6.478	6.581	6.585
5.	9.517	9.479	9.267	9.475	9.362

Bezirk	2019	2020	2021	2022	30.6.2022
6.	4.864	4.843	4.812	4.906	4.874
7.	4.245	4.111	4.054	3.882	3.830
8.	4.043	3.992	3.915	3.959	3.905
9.	8.259	8.394	8.415	8.598	8.483
10.	36.126	36.511	37.418	38.196	39.371
11.	8.852	9.879	10.121	10.693	18.096
12.	16.557	16.568	16.470	17.181	17.854
13.				erst ab 1.3.	15.969
14.	17.004	17.219	17.441	17.569	21.082
15.	12.806	12.780	12.812	13.197	13.316
16.	18.701	18.891	18.774	19.541	19.688
17.	10.507	10.833	10.856	11.107	11.302
18.	11.873	12.420	12.394	12.685	12.916
19.		18.294	18.909	19.228	19.916
20.	13.344	13.535	13.620	13.858	13.795
21.				erst ab 1.3.	37.043
22.				erst ab 1.3.	44.422
23.				erst ab 1.3.	26.574
Gesamt	223.003	244.284	245.401	251.456	389.373

Tabelle 3: Anzahl der gültigen ParkpickerIn in den 23 Wiener Gemeindebezirken jeweils zum Stichtag 1. Jänner des jeweiligen Jahres bzw. zum 30. Juni 2022

Quelle: Magistratsdirektion, Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice, Darstellung: StRH Wien

In der folgenden Abbildung 1 ist die Gesamtzahl der gültigen ParkpickerIn in Wien grafisch dargestellt.

Anzahl der gültigen ParkpickerIn zum 1. Jänner der Jahre 2019 bis 2022 und zum Stichtag 30. Juni 2022

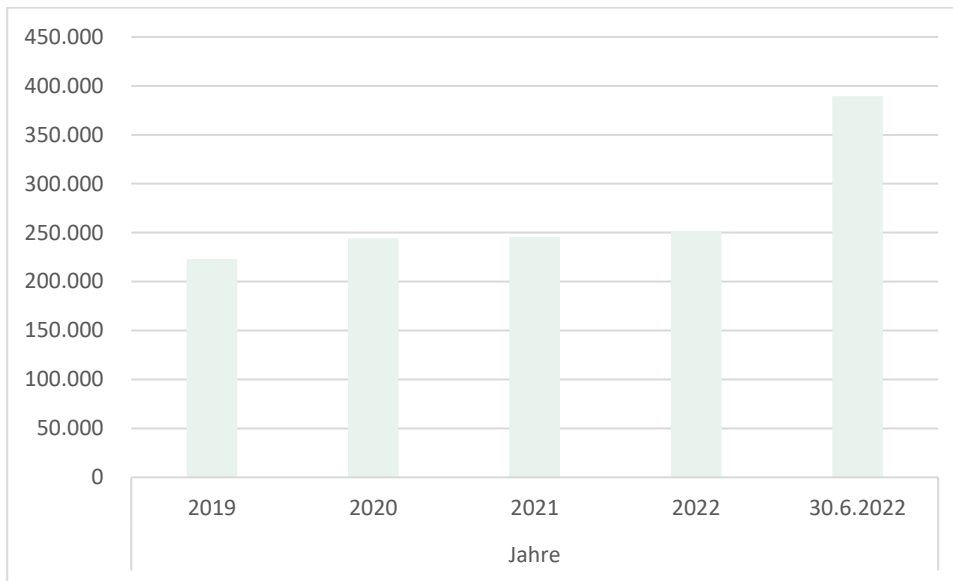


Abbildung 1: Anzahl der gültigen ParkpickerIn zum 1. Jänner der Jahre 2019 bis 2022 und zum Stichtag 30. Juni 2022
 Quelle: Magistratsdirektion, Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice, Darstellung: StRH Wien

Wie sowohl aus der Tabelle 3 als auch aus Abbildung 1 herauszulesen ist, kam es im Laufe der Jahre 2019 bis 2022 zu einer kontinuierlichen Steigerung der Anzahl der gültigen ParkpickerIn in Wien, wobei die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf alle 23 Wiener Gemeindebezirke sich in einer deutlich sichtbaren Erhöhung niederschlug.

6.2 „Saisonales“ Parkpickerl

Die Nutzerinnen bzw. Nutzer von „Schrebergärten“ konnten ein sogenanntes saisonales Parkpickerl für den Wiener Gemeindebezirk, in welchem der „Schrebergarten“ lag, beantragen. Grundvoraussetzung war auch in diesem Fall ein Hauptwohnsitz in Wien. Darüber hinaus war ein Nebenwohnsitz an der Adresse des „Schrebergartens“ erforderlich. Die Gültigkeitsdauer des „Saisonpickerls“ war auf März bis Oktober (Gartensaison) beschränkt. Ob ein „Schrebergarten“ vorlag, überprüften die Magistratischen Bezirksämter anhand der geltenden Widmung der jeweiligen Liegenschaft.

Als besonderes Service bestand die Möglichkeit, das „Saisonpickerl“ als so genanntes „Kombipickerl“ für den Hauptwohnsitz und den Nebenwohnsitz zu beantragen. In diesem Fall war die Verwaltungsabgabe nur einmal zu bezahlen.

6.3 Parkpickerl für Diplomatinen bzw. Diplomaten

Diplomatinnen bzw. Diplomaten konnten für ihren Privatwohnsitz ein Parkpickerl bei den Magistratischen Bezirksämtern beantragen. Inhaberinnen bzw. Inhaber einer roten, orangen oder gelben Legitimation unterlagen bei der Vergebung ihres Antrages nur der Verwaltungsabgabe, nicht jedoch

der Bundesabgabe. Weiters fiel für hochrangige Diplomatinen bzw. Diplomaten keine Parkometerabgabe an.

Diese Regelung beruhte auf einer völkerrechtlichen Vereinbarung.

7. Entwicklung des Personalstandes betreffend Parkpickerl in den Magistratischen Bezirksämtern

7.1 Bewilligte Dienstposten

Den Magistratischen Bezirksämtern waren zum Ende des Betrachtungszeitraums am 31. März 2022 insgesamt 58 Dienstposten von der Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Personal und Revision, Gruppe Personalwirtschaft und Förderungen, bewilligt. Einer dieser Dienstposten war nicht besetzt.

Die Entwicklung der Anzahl der bewilligten Dienstposten über den Betrachtungszeitraum hinweg ist in der folgenden Tabelle 4 ersichtlich:

Bewilligte Dienstposten in den Magistratischen Bezirksämtern für Parkraumbewirtschaftung

MBA	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.3.2022
MBA 1/8	2	2	2	2
MBA 2/20	4	4	4	4
MBA 3	2	2	2	2
MBA 4/5 ¹	4	4	6	6
MBA 6/7	2	2	2	2
MBA 9/17	4	4	4	4
MBA 10	4	4	4	4
MBA 11	2	2	3	3
MBA 12	2	2	2	2
MBA 13/14	2	2	5	5
MBA 15	2	2	2	2
MBA 16	2	2	2	2
MBA 18/19	4	4	4	4

¹ inkl. Clearingstelle

MBA	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.3.2022
MBA 21	0	0	5	5
MBA 22	0	0	7	7
MBA 23	0	0	4	4
Gesamt	36	36	58	58

Tabelle 4: Bewilligte Dienstposten in den Magistratischen Bezirksämtern für Parkraumbewirtschaftung
Quelle: Magistratsdirektion, Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice, Darstellung: StRH Wien

Wie aus der obigen Tabelle 4 ersichtlich, waren in den Jahren 2019 und 2020 für jeden Wiener Gemeindebezirk, in welchem eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung erfolgte, 2 Dienstposten bewilligt. Abweichend von dieser Systematik waren für den 10. Wiener Gemeindebezirk 4 Dienstposten bewilligt. Ebenfalls abweichend hievon waren für den 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk gemeinsam nur 2 Dienstposten bewilligt. Gleiches galt für den 6. und 7. Wiener Gemeindebezirk sowie für den 13. und 14. Wiener Gemeindebezirk. Ebenso waren für den 4. und 5. Wiener Gemeindebezirk gemeinsam nur 2 Dienstposten bewilligt, wobei hier für die Clearingstelle 2 weitere Dienstposten hinzukamen.

Zu der Anzahl der Dienstposten per 31. Dezember 2021 war anzumerken, dass zu diesem Zeitpunkt bereits Arbeiten für die mit 1. März 2022 in Kraft getretene Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung zu bewältigen waren und daher in den Magistratischen Bezirksämtern 21, 22 und 23 insgesamt 16 neue Dienstposten zu verzeichnen waren. Zu einer Erhöhung der Zahl der Dienstposten kam es auch in den Magistratischen Bezirksämtern für den 4. und 5. Bezirk (hier befand sich die Clearingstelle), für den 11. Bezirk und für den 13. und 14. Bezirk.

Wie bereits in Punkt 2.2.3 dargestellt, erfolgte mit 1. Juli 2021 eine Organisationsänderung. Die Referate „Melde-, Pass- und Fundservice“ und „Parkpickerlservice“ wurden zusammengelegt und fortan als ein Referat „Melde-, Pass-, Fund- und Parkpickerlservice“ geführt. Das bedeutete, dass damit eine größere Anzahl an Mitarbeitenden für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen zur Verfügung stand.

7.2 Aushilfebedienstete

Zur Abfederung von Spitzen wurden monatsweise Aushilfsbedienstete gemäß der Dienstvorschrift für Aushilfs- und Saisonbedienstete 1997 aufgenommen und beschäftigt. Die Arbeitsspitzen fielen einerseits rund um die erstmalige Einführung des Parkpickerls in bestimmten Wiener Gemeindebezirken sowie andererseits rund um den jährlich wiederkehrenden Stichtag an.

Das Ausmaß der Heranziehung von Aushilfsbediensteten ist aus der folgenden Tabelle 5 ersichtlich:

Aushilfsbedienstete in den Magistratischen Bezirksämtern für Parkraumbewirtschaftung

Jahr	Anzahl Aushilfsbedienstete	Gesamtanzahl der verrechneten Monate	Anmerkung
2019	31	107	Parkpickerl-Einführung im 19. Wiener Gemeindebezirk
2020	17	75	
2021	87	196	Parkpickerl -Einführung in den Wiener Gemeindebezirken 11, 13, 14, 21 - 23
1. Quartal 2022	63	183,5	

Tabelle 5: Aushilfsbedienstete in den Magistratischen Bezirksämtern für Parkraumbewirtschaftung
Quelle: Magistratsdirektion, Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice, Darstellung: StRH Wien

Die unterschiedliche Anzahl an Aushilfsbediensteten korrelierte zeitlich mit den Phasen der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, wobei die jeweiligen Vorlaufzeiten Berücksichtigung fanden.

8. Exkurs Elektrofahrzeuge

Für Benutzerinnen bzw. Benutzer von E-Fahrzeugen, welche ihr Fahrzeug an einer Ladestation innerhalb einer Kurzparkzone luden, stellte sich die Rechtslage wie folgt dar:

Bei den Ladestationen war üblicherweise ein Halte- und Parkverbot ausgewiesen, wobei eine Zusatztafel anzeigte, dass das Halte- und Parkverbot nicht für Elektrofahrzeuge während des Ladevorganges galt (Zusatztafel: ausgenommen „Steckersymbol“).

Während des Aufladevorganges war für E-Fahrzeuge keine Parkgebühr zu bezahlen.

Der StRH Wien wies in diesem Zusammenhang auf eine Entscheidung des Bundesfinanzgerichtes aus Oktober 2022 hin, in welcher die Rechtsansicht vertreten wurde, dass Strafbarkeit wegen Abgabenverkürzung auch dann vorliegt, wenn die bei Beginn des Ladevorganges prognostizierte Ladedauer sich in weiterer Folge stark reduzierte. Dieser Fall kann beispielsweise dann eintreten, wenn ein weiteres an der Ladestation angeschlossenes Fahrzeug den Ladevorgang beendet und sich für das verbleibende Fahrzeug nunmehr die Ladeleistung erhöht. Somit wurde in der Entscheidung des Bundesfinanzgerichtes klargestellt, dass eine Gebührenbefreiung nur für die Dauer des Ladevorganges (mit einer zeitlichen Kulanz von 15 Minuten) vorliegt und sich die Lenkerin bzw. der Lenker nicht auf die ursprünglich prognostizierte Ladedauer verlassen darf.

Eine korrespondierende Entscheidung eines Verwaltungsgerichtes lag auch hinsichtlich der Übertretung des „Halte- und Parkverbots ausgenommen E-Fahrzeuge während des Ladevorganges“ vor.

9. Verfügbarkeit von Informationen aus Sicht der Kundinnen bzw. Kunden

Die primäre Informationsquelle für Bürgerinnen bzw. Bürger im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung stellte das Internet dar. Daher unterzog der StRH Wien das im Internet verfügbare Informationsangebot im Hinblick auf die Übersichtlichkeit, Verständlichkeit und Kundenfreundlichkeit einer Betrachtung.

Eine Suche im Internet mit den Begriffen „Parkpickerl Wien“ führte zu einer Informationsseite der Stadt Wien betreffend *„Parkpickerl für Bewohner*innen im Wohnbezirk“*. Auf dieser Seite waren die erforderlichen Informationen hinsichtlich der Parkpickerln, welche in die Zuständigkeit der Magistratischen Bezirksämter fallen, ersichtlich. Unter der Rubrik „zusätzliche Informationen“ bestand ein Link zu Informationen betreffend den Parkchip für Beschäftigte und Betriebe, welcher in die Zuständigkeit der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten fiel.

Hinsichtlich der Möglichkeit der Beantragung per Onlineformular war zu bemerken, dass diese für die Hauptanwendungsfälle des Parkpickerls gegeben war, nicht jedoch hinsichtlich des Parkpickerls für die Nutzerinnen bzw. Nutzer von „Schrebergärten“ (sogenanntes Saisonpickerl). Ebenso war eine Onlinebeantragung für Diplomatinen bzw. Diplomaten nicht möglich.

In Abgrenzung zu den oben genannten Diplomatenzonen, die über das Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten an die Stadt Wien herangetragen werden mussten, erfolgte die Antragstellung für ein Parkpickerl durch die Diplomatin bzw. den Diplomaten direkt. Somit stünde aus Sicht des StRH Wien einer Onlinebeantragung kein formales Hindernis entgegen. Diesbezüglich wären nach Ansicht des StRH Wien in erster Linie vom Magistratischen Bezirksamt für den 4. und 5. Bezirk als Sitz der Clearingstelle unter Einbeziehung allfälliger weiterer zuständiger Stellen Überlegungen anzustellen.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl daher dem Magistratischen Bezirksamt für den 4. und 5. Bezirk, unter Einbeziehung allfälliger weiterer zuständiger Stellen Überlegungen dahingehend anzustellen, im Sinn der Kundinnen- bzw. Kundenfreundlichkeit eine Onlinebeantragung für alle Nutzergruppen zu ermöglichen.

Stellungnahme des Magistratischen Bezirksamtes für den 4. und 5. Bezirk:

Das Umsetzungsprojekt PRBON, welches u.a. das Ziel hat, sämtliche Anträge auch als Onlineantrag anbieten zu können und damit allen Nutzerinnen- bzw. Nutzergruppen eine digitale Antragstellung zu ermöglichen, befindet sich im letzten Drittel und aus heutiger Sicht wird mit dem Rollout im 4. Quartal 2023 zu rechnen sein.

Positiv war seitens des StRH Wien anzumerken, dass auf der Informationsseite der Stadt Wien hinsichtlich „Parkpickerl für Bewohner*innen im Wohnbezirk“ der Hinweis ersichtlich war, wonach Anträge, welche mit dem Online-Formular und Handy-Signatur gestellt wurden, mit geringeren Bundes- bzw. Verwaltungsabgaben zu vergebühren waren. Dadurch wurde ein Anreiz geschaffen, dieses Service verstärkt in Anspruch zu nehmen.

Als weiteres Service bestand die Möglichkeit, die Gültigkeit des Parkpickerls online abzufragen.

Ebenso wurden die Kundinnen bzw. Kunden, welche ihre Zustimmung hiezu erteilt hatten, an den Ablauf ihres Parkpickerls erinnert.

10. Einsicht in ausgewählte Akten

10.1 Magistratische Bezirksämter und MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

Bei einem Lokalaugenschein im Magistratischen Bezirksamt für den 4. und 5. Bezirk und der dort angesiedelten Clearing-Stelle legte der StRH Wien besonderes Augenmerk auf die Vorgänge im Zusammenhang mit der persönlichen Beantragung und Ausstellung des Parkpickerls. Während dieses Lokalaugenscheins wurden die einzelnen Prozessschritte bei persönlichen Beantragungen bzw. bei auftretenden Fällen der Clearingstelle beobachtet.

Grundsätzlich war zum Zeitpunkt der Erhebung eine Terminvereinbarung für eine persönliche Antragstellung erforderlich. Es wurden jedoch auch, wie der StRH Wien wahrnahm, Anträge ohne vorherige Terminvereinbarung entgegengenommen und sofort bearbeitet, da verfügbare Zeitressourcen vorhanden waren.

Der StRH Wien kam zu dem Ergebnis, dass die erforderlichen Bearbeitungsschritte zügig und korrekt gesetzt wurden. Seitens des StRH Wien bestand deshalb kein Grund für Beanstandungen.

Die Prüfung des StRH Wien umfasste auch einen Lokalausweis in der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten, im Zuge dessen in ausgewählte Akten Einsicht genommen wurde. Die Auswahl der Akten erfolgte nach dem Zufallsprinzip. Die für die jeweilige Ausnahmegenehmigung vorgesehenen Verfahrensschritte wurden eingehalten. Seitens des StRH Wien bestand deshalb auch hier kein Grund für Beanstandungen.

10.2 MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

10.2.1 Im Bereich der Einrichtung von Behindertenzonen wurde seitens des StRH Wien Einsicht in 3 Akten genommen. 2 dieser Akten wurden zufällig ausgewählt, der 3. Akt wurde aufgrund einer an den StRH Wien gerichteten Bürgerbeschwerde angefordert.

Die beiden zufällig ausgewählten Akten wiesen keine Auffälligkeiten auf.

Zu dem aufgrund der Beschwerde gezielt angeforderten Akt war Folgendes festzustellen:

Mit handschriftlichem Schreiben vom 28. September 2021 ersuchte die Antragstellerin um Errichtung einer kennzeichenbezogenen Behindertenzone. Sie führte dazu aus, dass sie auf die Benützung eines Rollstuhls angewiesen war, und legte dem Schreiben die Kopie eines Ausweises gemäß § 29b StVO. 1960 aus dem Jahr 2012 bei, welcher von der damals zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde ausgestellt worden war. Weiters legte sie die Kopie eines Behindertenpasses aus dem Jahr 2015 vor, welcher die Eintragung beinhaltete *„Der Inhaber des Passes ist überwiegend auf den Gebrauch eines Rollstuhls angewiesen.“* Als Grad der Behinderung war im Behindertenpass 100 % angegeben.

In weiterer Folge wurde die Antragstellerin mit Schreiben der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten vom 8. November 2021 aufgefordert, weitere Unterlagen vorzulegen (Stellungnahmen bzw. Gutachten der medizinischen Amtssachverständigen, die Grundlage für die Ausstellung des Ausweises gemäß § 29b StVO. 1960 waren, bzw. aktuelle medizinische Unterlagen in Kopie).

Dazu merkte der StRH Wien an, dass dies entgegen der abteilungsinternen Richtlinien erfolgte, da der vorgelegte Ausweis gemäß § 29b StVO. 1960 von einer Bezirksverwaltungsbehörde ausgestellt worden war. Darüber hinaus war auch aus dem Behindertenpass ersichtlich, dass es sich um eine Person handelte, welche überwiegend auf den Gebrauch eines Rollstuhls angewiesen war. Damit wäre es aus Sicht des StRH Wien gemäß den internen Richtlinien nicht erforderlich gewesen, ergänzende Unterlagen anzufordern.

Empfehlung:

Der StRH Wien empfahl daher der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, verstärkt auf die Einhaltung der abteilungsinternen Richtlinien zu achten und gegebenenfalls diese den Referentinnen bzw. Referenten in Erinnerung zu rufen.

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Es wird darauf geachtet werden, dass Verfahrensschritte zügig erfolgen und dokumentiert werden.

Die angeforderten Unterlagen wurden in der 2. Novemberhälfte 2021 nachgereicht. Die zuständige Juristin befürwortete Ende November 2021 die Errichtung einer Behindertenzone. Mit Schreiben vom 19. Jänner 2022 wurde eine Ortsaugenscheinsverhandlung für den 21. Februar 2022 anberaumt, welche jedoch wegen Krankheit des Mitarbeitenden der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten abgesagt werden musste. Mit Schreiben vom 22. April 2022 wurde eine Verhandlung für den 5. Mai 2022 anberaumt, letztlich erfolgte die Kundmachung der Behindertenzone mittels Errichtung der Verkehrszeichen am 18. August 2022. Über die lange Verfahrensdauer befragt, gab die geprüfte Stelle an, dass die Verfahrensverzögerung auch auf eine länger dauernde Erkrankung des zuständigen Mitarbeiters zurückzuführen war.

Empfehlung:

Auch wenn, wie bereits erwähnt, die beiden anderen durchgesehenen (zufällig ausgewählten) Akten keine Auffälligkeiten aufwiesen, war der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten dennoch zu empfehlen, darauf zu achten, dass die einzelnen Bearbeitungsschritte zügig erfolgen.

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Es wird darauf geachtet werden, dass Verfahrensschritte zügig erfolgen und dokumentiert werden.

10.2.2. Im Bereich der Einrichtung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen wurde seitens des StRH Wien Einsicht in 2 Akten genommen. Dazu stellte der StRH Wien fest, dass nur in einem der beiden Akten eine schriftliche Dokumentation über den Wunsch von Vertreterinnen bzw. Vertretern des Bezirkes zur Errichtung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen vorlag. Im anderen Fall wurde der Wunsch mündlich an die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten herangetragen.

Empfehlung:

Es wurde daher der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten empfohlen, im Sinn einer lückenlosen Nachvollziehbarkeit darauf zu achten, dass auch das Herantreten der Vertreterinnen bzw. Vertreter der jeweiligen Bezirke an die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten durchgängig verschriftlicht wird.

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Es wird darauf geachtet werden, dass Verfahrensschritte zügig erfolgen und dokumentiert werden.

Der 2. Akt betraf die Errichtung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen in 2 näher umschriebenen Gebieten im 3. Wiener Gemeindebezirk. Dem im Akt befindlichen Gutachten hinsichtlich der Auslastung der vorhandenen Parkplätze war zu entnehmen, dass in einem Gebiet die behördenintern als maßgebliche Grenze von 90 % Auslastung nicht überschritten wurde. Weiters war zu entnehmen, dass die Gebiete an 2 Tagen jeweils um 10.00 Uhr, 16.00 Uhr, 20.00 Uhr und 22.00 Uhr überprüft wurden. Dabei wurde die Grenze von 90 % Auslastung 2-mal überschritten und einmal mit 89,9 % knapp nicht erreicht. Die restlichen Messungen lagen in einer Bandbreite zwischen 83,7 % und 87,9 %. Dennoch wurden Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen errichtet.

Dazu befragt, gab die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten an, dass im Zuge der S-Bahn-Stammstreckensanierung ab dem Jahr 2024 lt. internen Schätzung ca. 80 - 100 Parkplätze entfallen werden. Da sich darüber hinaus die Messwerte nah an der Grenze von 90 % bzw. bei 2 Messungen über 90 % bewegten, sah die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten die Errichtung von Anwohnerinnen- bzw. Anwohnerparkzonen als gerechtfertigt an.

Im Übrigen wurden die jeweils vorgesehenen Verfahrensschritte eingehalten und es ergaben sich keine Auffälligkeiten.

11. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlungen an die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Empfehlung Nr. 1:

Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten sollte an die hierfür zuständige Stelle herantreten, um eine Bereinigung der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien hinsichtlich der Kompetenz „Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen für Invalide betreffend Parkerleichterungen gemäß der Straßenverkehrsordnung 1960, soweit nicht die Magistratsabteilung 40 zuständig ist“ in die Wege zu leiten (s. Punkt 2.1).

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

An die Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Organisation und Sicherheit wurde am 22. August 2023 das Ersuchen um Bereinigung der Geschäftseinteilung gerichtet.

Empfehlung Nr. 2:

Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten sollte verstärkt auf die Einhaltung der abteilungsinternen Richtlinien achten und gegebenenfalls diese den Referentinnen bzw. Referenten in Erinnerung rufen (s. Punkt 10.2).

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Es wird darauf geachtet werden, dass Verfahrensschritte zügig erfolgen und dokumentiert werden.

Empfehlung Nr. 3:

Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten sollte auf die zügige Erledigung der einzelnen Bearbeitungsschritte achten (s. Punkt 10.2).

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Es wird darauf geachtet werden, dass Verfahrensschritte zügig erfolgen und dokumentiert werden.

Empfehlung Nr. 4:

Die MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten sollte im Sinn einer lückenlosen Nachvollziehbarkeit darauf achten, dass auch das Herantreten der Vertreterinnen bzw. Vertreter der jeweiligen Bezirke durchgängig verschriftlicht wird (s. Punkt 10.2).

Stellungnahme der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Es wird darauf geachtet werden, dass Verfahrensschritte zügig erfolgen und dokumentiert werden.

Empfehlungen an die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

Empfehlung Nr. 1:

Die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten sollte in der internen Richtlinie „Auslegung der Bestimmungen des Kriterienkataloges“ im Zusammenhang mit der Vertretungsregelung bei der Genehmigung der Bescheide (Unterfertigung der Parkkarten) vorsehen, dass bei Unterfertigung durch eine Referentin bzw. einen Referenten die bzw. der Vorgesetzte nachträglich zu informieren ist (s. Punkt 5.).

Stellungnahme der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten:

Der diesbezüglichen Empfehlung wurde bereits mit einer Dienstweisung der Abteilungsleiterin an die Mitarbeitenden des Teams Parkraumbewirtschaftung entsprochen. Diese wird bei der nächsten Überarbeitung der internen Richtlinie „Auslegung der Bestimmungen des Kriterienkataloges“ entsprechend eingearbeitet werden.

Empfehlung Nr. 2:

Die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten sollte an die zuständigen Stellen des Magistrates mit dem Ziel herantreten, auch die Kompetenz betreffend die Ausstellung der Nachweise der Ausnahmen für die diplomierten Hauskrankenpflegerinnen- bzw. Hauskrankenpfleger übertragen zu bekommen (s. Punkt 5.8).

Stellungnahme der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten:

Es gab bereits 1. Abstimmungsgespräche zwischen der MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten sowie der Magistratsdirektion, Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice und diese sollen im Herbst dieses Jahres fortgeführt werden. Zu klären sind insbesondere auch die erforderlichen Änderungen in den technischen Systemen der Parkraumbewirtschaftung.

Stellungnahme des Magistratischen Bezirksamtes für den 4. und 5. Bezirk:

Die MA 65 - Rechtliche Verkehrsangelegenheiten ist bereits im Mai 2023 an die Magistratsdirektion, Gruppe Magistratische Bezirksämter und Fahrservice herangetreten und es fanden bereits mehrere Gespräche statt, bei welchen auch die technisch notwendigen Adaptierungen erhoben wurden.

Empfehlung an das Magistratische Bezirksamt für den 4. und 5. Bezirk

Empfehlung Nr.1:

Das Magistratischen Bezirksamt für den 4. und 5. Bezirk sollte unter Einbeziehung allfälliger weiterer zuständiger Stellen Überlegungen dahingehend anstellen, im Sinn der Kundenfreundlichkeit eine Onlinebeantragung für alle Nutzergruppen zu ermöglichen (s. Punkt 9.).

Stellungnahme des Magistratischen Bezirksamtes für den 4. und 5. Bezirk:

Das Umsetzungsprojekt PRBON, welches u.a. das Ziel hat, sämtliche Anträge auch als Onlineantrag anbieten zu können und damit allen Nutzerinnen- bzw. Nutzergruppen eine digitale Antragstellung zu ermöglichen, befindet sich im letzten Drittel und aus heutiger Sicht wird mit dem Rollout im 4. Quartal 2023 zu rechnen sein.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im September 2023