

ENTWURF

Gesetz, mit dem das Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008 und die Bauordnung für Wien geändert werden

Der Wiener Landtag hat beschlossen:

Artikel I

Das Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008), LGBl. für Wien Nr. 34/2009, wird wie folgt geändert:

1. Der Titel des Gesetzes lautet:

„Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen, Tankstellen und Abstellplätze für Fahrräder in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008)“

2. § 1 Abs. 1 lautet:

„(1) Unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen:

1. Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen,
2. kraftbetriebene Parkeinrichtungen,
3. Tankstellen und
4. Abstellplätze für Fahrräder.“

3. Im § 2 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Abstellplätze für Fahrräder sind jene Flächen, die dem Abstellen von Fahrrädern dienen und gemäß § 50 Abs. 10 an Stelle von Stellplätzen geschaffen werden.“

4. Die Überschriften des 2. Teiles und dessen 1. Abschnitts lauten:

„2. Teil

Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen,
kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Abstellplätze für Fahrräder

1. Abschnitt

Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen,
Abstellplätze für Fahrräder – Allgemeines“

5. Im § 3 Abs. 1 wird nach Z 5 der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 6 angefügt:

„6. die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder.“

6. Dem § 3 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Bei Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit einer Nutzfläche von mehr als 1600 m² ist zur Erteilung einer Bewilligung nach Abs. 1 vom Planverfasser darzulegen, dass die Bedürfnisse einer ungehinderten, sicheren und alltagstauglichen Benützung für unterschiedliche soziale Nutzergruppen, insbesondere für Kinder, Frauen, Familien und Senioren, berücksichtigt wurden. Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu beachten:

1. klare, übersichtliche Beschilderungen und Markierungen,
2. breitere und klar abgegrenzte Fußgängerbereiche,
3. spezielle Parkplätze für ältere Menschen, Gehbehinderte und Personen mit Kleinkindern und Kinderwagen.“

7. § 5 erster Satz lautet:

„Die Errichtung von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen ist nur zulässig, wenn es die Verkehrsverhältnisse gestatten; dabei müssen mit Ausnahme der Errichtung von Gebäuden mit nicht mehr als zwei Wohnungen oder von Reihenhäusern darüber hinaus – sofern der Bebauungsplan unter Bedachtnahme auf die Ausgewogenheit der Nutzungen und die zeitgemäßen Bedürfnisse der Bevölkerung nicht ein geringeres Verhältnis festlegt - dreimal so viele Stellplätze geschaffen werden, als auf den öffentlichen Verkehrsflächen durch die Herstellung der Ein- und Ausfahrten untergehen.“

8. Die Überschrift des 2. Abschnitts des 2. Teiles lautet:

„2. Abschnitt
Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen,
Abstellplätze für Fahrräder – Bauliche Anforderungen“

9. Dem § 6 werden folgende Abs. 3 bis 5 angefügt:

„(3) Auf Stellplätzen ist auch das Abstellen von Fahrrädern und einspurigen Kraftfahrzeugen zulässig.

(4) Bei Abstellplätzen für Fahrräder sind

1. eine sichere und leichte Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit mit Fahrrädern von der öffentlichen Verkehrsfläche zu gewährleisten und
2. geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Entwendung abgestellter Fahrräder vorzusehen (z.B. versperrbare Fahrradbox).

(5) Bei der Errichtung von Garagen ist auf die Möglichkeit zur nachträglichen Schaffung von Ladeplätzen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge Bedacht zu nehmen.“

10. § 48 Abs. 2 und 3 lauten wie folgt:

„(2) Für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes kann der Bebauungsplan besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen festlegen und dabei den Umfang der Stellplatzverpflichtung gemäß § 50 bis zu 90 % verringern sowie Anordnungen über die Art, in der die Stellplatzverpflichtung zu erfüllen ist, und die Zulässigkeit und das Ausmaß von Garagengebäuden sowie von Stellplätzen im Freien treffen (Stellplatzregulativ).

(3) Bei Festsetzung oder Abänderung eines Stellplatzregulativs hat der Gemeinderat auf folgende Gegebenheiten und Ziele Bedacht zu nehmen:

1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln;
2. Ausstattung des Gebietes mit Stellplätzen unter Berücksichtigung verkehrs- und umweltpolitischer 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;
7. angemessene Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten.“

11. Dem § 50 werden folgende Abs. 10 und 11 angefügt:

„(10) Für 10 % der gemäß Abs. 1 bis 9 zu schaffenden Stellplätze können Abstellplätze für Fahrräder oder Abstellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge geschaffen werden, wobei für einen Stellplatz sechs Abstellplätze für Fahrräder bzw. drei Abstellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge zu schaffen sind. Die Verpflichtung zur

Schaffung eines Raumes zum Abstellen von Fahrrädern gemäß § 119 Abs. 5 der Bauordnung für Wien bleibt davon unberührt.

(11) Bei der Berechnung des durch Stellplätze für Fahrräder bzw. einspurige Kraftfahrzeuge ersetzbaren Stellplatzanteiles haben die jeweiligen Dezimalreste außer Betracht zu bleiben.“

12. § 52 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Herstellung eines Stellplatzes gilt als unwirtschaftlich, wenn die Herstellungskosten den Betrag der durch Verordnung festgesetzten Ausgleichsabgabe übersteigen. Für solche Stellplätze ist - sofern der Stellplatz nicht dennoch hergestellt und auch nicht gemäß § 51 außerhalb des Bauplatzes errichtet wird - eine Ausgleichsabgabe zu entrichten.“

Artikel II

Die Bauordnung für Wien, LGBl. für Wien, Nr. 11/1930, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. für Wien, Nr. 25/2009, wird wie folgt geändert:

Dem § 119 Abs. 5 werden folgende Sätze angefügt:

„Bei der Ermittlung des erforderlichen Ausmaßes des Fahrradabstellraumes ist auf die besondere Bedeutung der umweltverträglichen Verkehrsart Rad fahren Bedacht zu nehmen. Durch die Ausgestaltung des Fahrradabstellraumes ist die Zugänglichkeit und Verfügbarkeit der abgestellten Fahrräder zu gewährleisten.“

Artikel III

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt drei Monate nach seiner Kundmachung in Kraft.

Der Landeshauptmann:

Der Landesamtsdirektor:

V O R B L A T T

zum Gesetz, mit dem das Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008 und die Bauordnung für Wien geändert werden

- Problem:
- 1) Derzeit gibt es keine Möglichkeit, bei Bedarf anstelle von Kfz-Stellplätzen Abstellplätze für Motorräder oder Fahrräder zu schaffen
 - 2) Das Verhältnis zwischen der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen und der Möglichkeit zur Entrichtung einer Ausgleichsabgabe wurde geraume Zeit nicht evaluiert
 - 3) Es sollen auch im Wiener Garagengesetz Instrumente geschaffen bzw. verstärkt werden, die geeignet sind einen Beitrag zur Umsetzung der im Klimaschutzprogramm der Stadt Wien und im Masterplan Verkehr vorgesehenen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung vom Autoverkehr zu stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten zu leisten

- Ziel:
- 1) Einführung einer Substitutionsmöglichkeit der Errichtung von Kfz-Stellplätzen durch Motorrad- bzw. Fahrradabstellplätze
 - 2) Erhöhung der Ausgewogenheit des Verhältnisses zwischen der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen und der Möglichkeit zur Entrichtung der Ausgleichsabgabe
 - 3) Verstärkung der Möglichkeit, im Wege eines Stellplatzregulatives eine Stellplatzbegrenzung an den Zielorten festzulegen

Lösung: Änderung der betroffenen Bestimmungen

Alternativen: Beibehaltung der derzeitigen gesetzliche Regelungen

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

Finanzielle Auswirkungen:

Durch den vorliegenden Entwurf entstehen – auch für den Bund und die übrigen Gebietskörperschaften – keine zusätzlichen Kosten.

Durch die Änderung des § 52 Abs. 3 WGarG 2008 (siehe Art. I Z 12), wonach die Herstellung eines Stellplatzes als unwirtschaftlich gilt, wenn die Herstellungskosten den Betrag der durch Verordnung festgesetzten Ausgleichsabgabe übersteigen, sind keine maßgeblichen finanziellen Auswirkungen zu erwarten. Für solche Stellplätze ist (sofern der Stellplatz nicht dennoch hergestellt und auch nicht gemäß § 51 WGarG 2008 außerhalb des Bauplatzes errichtet wird) eine Ausgleichsabgabe zu entrichten.

Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich: keine
- Sonstige wirtschaftspolitische Auswirkungen: keine
- Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:
Durch die generelle Erleichterung der Benutzung von Fahrrädern werden stärker auf die Benutzererfordernisse abgestellte Bauprojekte ermöglicht.

Geschlechterspezifische Auswirkungen: keine

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechtes der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens: keine

ERLÄUTERENDE BEMERKUNGEN

zum Gesetz, mit dem das Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008 und die Bauordnung für Wien geändert werden

A) Allgemeines

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf soll verschiedenen Regelungserfordernissen Rechnung getragen werden. So wird eine Möglichkeit zur Substitution der Errichtung von Kfz-Stellplätzen durch Motorrad- bzw. Fahrradabstellplätze geschaffen. Weiters wird die Ausgewogenheit des Verhältnisses zwischen der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen und der Möglichkeit zur Entrichtung der Ausgleichsabgabe erhöht. Darüber hinaus sollen Maßnahmen geschaffen werden, die im Regelungsbe- reich des Wiener Garagengesetzes die entsprechenden Beiträge zu der im Klima- schutzprogramm der Stadt Wien in seiner Fortschreibung 2010-2020 (KliP II) und im Masterplan Verkehr vorgesehenen Verkehrsverlagerung vom Autoverkehr zu stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten leisten. Wichtigstes Mittel hierfür ist der Ein- satz des schon bisher existierenden Instrumentes des Stellplatzregulatives, dessen Anwendungsbereich entsprechend adaptiert und ausgebaut wird.

Durch den vorliegenden Entwurf entstehen – auch für den Bund und die übrigen Ge- bietskörperschaften – keine zusätzlichen Kosten.

Durch die Änderung des § 52 Abs. 3 WGarG 2008 (siehe Art. I Z 12), wonach die Herstellung eines Stellplatzes als unwirtschaftlich gilt, wenn die Herstellungskosten den Betrag der durch Verordnung festgesetzten Ausgleichsabgabe übersteigen, sind keine maßgeblichen finanziellen Auswirkungen zu erwarten. Für solche Stellplätze ist (sofern der Stellplatz nicht dennoch hergestellt und auch nicht gemäß § 51 WGarG 2008 außerhalb des Bauplatzes errichtet wird) eine Ausgleichsabgabe zu entrichten.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Wien sind durch die Novelle nicht zu erwarten.

Der vorliegende Entwurf bildet keine technische Regelung und ist nicht an die Europäische Kommission zu notifizieren.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel I

Wiener Garagengesetz 2008:

Zu Z 1 (Titel):

Da nunmehr vom Regelungsumfang des Gesetzes auch die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder an Stelle von Kfz-Stellplätzen erfasst ist, wird der Titel entsprechend erweitert.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 1):

Die neu geschaffene Möglichkeit, in einem bestimmten Ausmaß statt Kfz-Stellplätzen Fahrradabstellplätze zu schaffen, bedingt auch eine entsprechende Erweiterung der Regelung über den Anwendungsbereich dieses Gesetzes.

Nicht erfasst sind dagegen alle anderen (nicht als zulässiger Ersatz für Kfz-Stellplätze dienende) Flächen bzw. Anlagen die zum Abstellen von Fahrrädern verwendet werden.

Zu Z 3 bis 5 und 8 (§ 2 Abs. 1a, Überschriften und § 3 Abs. 1 Z 6):

Für die nunmehr vom Regelungsumfang des Gesetzes erfassten Abstellplätze für Fahrräder wird eine entsprechende Definition aufgenommen sowie eine entsprechende Erweiterung der Bewilligungspflichten hinsichtlich deren Schaffung vorge-

nommen. Entsprechend wurden auch die Überschriften des 2. Teiles und dessen 1. und 2. Abschnitts ergänzt.

Zu Z 6 (§ 3):

Mit der Berücksichtigung der Bedürfnisse einer ungehinderten, sicheren und alltags-tauglichen Benützung für unterschiedliche soziale Nutzergruppen soll unter anderem den Leitgedanken des Gender Mainstreaming Rechnung getragen werden. Anforderungen an die Benutzerfreundlichkeit von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen sind grundsätzlich nicht geschlechtsspezifisch. Allerdings zeigen Erhebungen, dass Frauen, aber auch beispielsweise ältere und gehbehinderte Personen, höhere und teilweise andere Anforderungen an Garagenplätze haben. So ist etwa für viele Frauen die Nutzung von Tiefgaragen mit einem subjektiven Angstgefühl besetzt. Nach der Studie „Leben in Wien“ gaben bei Befragungen 49 % der Frauen an, dass sie es als unangenehm empfinden, wenn sie alleine mit dem Auto in eine Tiefgarage fahren.

Die gegenständliche Bestimmung zielt daher nicht auf die Einhaltung bestimmter bautechnischer Mindestanforderungen ab, deren Erfüllung selbstverständlich geboten ist. Sie verlangt vielmehr, dass bereits bei der Planung einer Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen ab einer relevanten Größe auf die voraussichtlich in Betracht kommenden Nutzergruppen Bedacht genommen wird, deren Bedürfnisse zur Erzielung einer entsprechenden Benutzerfreundlichkeit untersucht werden und für diese entsprechende Lösungen angeboten werden.

Zur Präzisierung der Kriterien, welche der Planverfasser zu berücksichtigen hat, um diesen Anforderungen zu entsprechen, werden beispielhaft einige Aspekte aufgezählt. So kann dem Erfordernis von klaren, übersichtlichen Beschilderungen und Markierungen (vgl. Z 1) durch Farbleitsysteme und Orientierungspläne am Eingang entsprochen werden. Planungsanforderungen im Sinne breiterer (als das bautechnische Mindestanforderung) und klar abgegrenzter Fußgängerbereiche (vgl. Z 2) sind darin begründet, dass dies sowohl für Personen mit Kinderwägen als auch für gehbehinderte Personen sowie Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer wichtig ist. Weiters kann einer bedarfsgerechten Ausgestaltung spezieller Parkplätze für ältere Men-

schen, Gehbehinderte und Personen mit Kleinkindern und Kinderwagen (vgl. Z 3) durch eine größere Breite des Stellplatzes sowie durch einen größeren Seiten- und Rückenabstand zu anderen Parkplätzen und zu den Fahrbereichen Rechnung getragen werden. Weitere Ansätze sind etwa eine gute Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit der Zugänge und spezielle Frauenparkplätze in unmittelbarer Nähe des Ausgangs.

Wie sich im Begutachtungsverfahren zur gegenständlichen Novelle allerdings ergeben hat, erscheint die ursprünglich angesetzte Schwelle für dieses Planungserfordernis mit 250 m² Nutzfläche als zu niedrig. Eine Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit einer Nutzfläche von 250 m² weist 10-15 Stellplätze auf. Bei einer stündlichen Stellplatzwechselzahl z.B. für Wohnhausgaragen von 15 % (- 30 % in peripheren Lagen) ergibt dies insgesamt etwa 1 Kfz-Fahrt alle 9-27 Minuten. In Anlehnung an die Regelungen der OIB-RL 4 (Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit), nach deren Pkt. 2.7.2 ab einer Nutzfläche von mehr als 1600 m² jedenfalls getrennte Erschließungsflächen für Fußgänger und eigene Fahrspuren für Zu- und Abfahrten erforderlich sind, erscheint es daher sinnvoll, den Schwellwert für die gegenständliche Bestimmung ebenfalls mit 1600 m² festzulegen, zumal bei dieser Größe auch mit einer entsprechend hohen Bewegungswahrscheinlichkeit zu rechnen ist (alle 1,4-4 Minuten).

Im Verfahren zur Erteilung der Bewilligung gemäß § 3 WGarG für die Errichtung einer Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit einer Nutzfläche von mehr als 1600 m² ist daher eine Unterlage des Planverfassers vorzulegen, in der angegeben wird, ob und gegebenenfalls welche Gruppen von Nutzern mit besonderen Anforderungen an die Benutzerfreundlichkeit diese Anlage voraussichtlich nutzen werden und, bei Vorliegen solcher Nutzergruppen, durch welche Maßnahmen deren Bedürfnissen Rechnung getragen wird.

Zu Z 7 (§ 5):

Speziell in den innerstädtischen Bezirken wurden in der Vergangenheit vermehrt Erdgeschoßräume in Kleingaragen umgewandelt. Dies ist städtebaulich nur dann vertretbar, wenn auch für die Allgemeinheit ein entsprechender Nutzen daraus er-

wächst. Dies ist der Fall, wenn eine entsprechend hohe Anzahl an Kfz-Stellplätzen mit dem geplanten Projekt verbunden ist. Durch diese Bestimmung soll jedoch nicht das Ausmaß der Stellplatzverpflichtung gemäß § 50 WGarG verändert werden. Daher sind von der Regelung nicht nur Gebäude mit einer Wohnung und Reihenhäuser, sondern auch Gebäude mit nicht mehr als zwei Wohnungen auszunehmen, da ansonsten bei einem Zweifamilienhaus zwar eine Stellplatzverpflichtung von zwei Kfz-Stellplätzen besteht, diese de facto aber nur geschaffen werden könnten, wenn mindestens drei Stellplätze errichtet werden.

In Gegenden, in denen ein entsprechender Nutzen auch bei einem geringeren Verhältnis gegeben ist, besteht für die Stadtplanung die Möglichkeit, den Bebauungsplan nach der Lage und den stadtplanerischen Erfordernissen an diese Gegebenheiten anzupassen.

Zu Z 9 (§ 6):

Im Hinblick auf den durch die verstärkte Nutzung von Fahrrädern im städtischen Bereich erhöhten Bedarf an Abstellmöglichkeiten soll die Zulässigkeit des Abstellens von Fahrrädern auch auf Kfz-Stellplätzen verankert werden. Weiters soll klargestellt werden, dass auch einspurige Kraftfahrzeuge auf solchen Stellplätzen abgestellt werden können.

Schließlich soll den besonderen Sicherheitsbedürfnissen von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern in Garagen Rechnung getragen werden. Hinsichtlich der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit gilt es insbesondere die Notwendigkeit von Fahrten über mehrgeschossige Rampen samt Kollisionsgefahr mit dem Autoverkehr zu vermeiden. Eine mehrgeschossige Erschließung kann etwa auch durch entsprechend geräumige Aufzüge erzielt werden.

Leider sind Fahrräder auch oft Objekt krimineller Handlungen, insbesondere von Diebstählen. Daher sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen (etwa Möglichkeit zur Fixierung (Anketten) von Fahrrädern an fest verankerten Rahmen, zugriffssichere Boxen zur Einlagerung von Fahrrädern) vorzusehen. Allerdings ist zu beachten, dass bei Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen brandschutztechnisch besondere

Erfordernisse bestehen, die auch bei der Situierung von Abstellplätzen für Fahrräder und Anbringung der Sicherungsmaßnahmen einzuhalten sind.

Auch wenn die Verbreitung elektrisch betriebener Kraftfahrzeuge derzeit kein hohes Ausmaß aufweist, so ist doch angesichts der zunehmenden Bedeutung alternativer Antriebsarten eine steigende Nachfrage und ein Ansteigen der Zahl elektrisch betriebener Kraftfahrzeuge zu erwarten. Durch die Bedachtnahme auf eine potentielle künftige Schaffung von Ladeplätzen bereits bei der Errichtung von Garagen soll der Problematik begegnet werden, dass auf Grund der Konzeptionierung des Objektes die nachträgliche Schaffung von Ladestationen mit unverhältnismäßigem technischen oder finanziellen Aufwand verbunden ist und daher unterbleibt. Dabei wird etwa zu prüfen sein, wie eine ausreichende Stromversorgung und eine entsprechende Lüftungsmöglichkeit geschaffen werden kann.

Zu Z 10 (§ 48):

Das WGarG verbindet die Errichtung von Neu- und Zubauten sowie die Änderung von bestehenden Raumwidmungen oder Raumeinteilungen von Gebäuden mit der Verpflichtung zur Schaffung von Kfz-Stellplätzen in einem der jeweiligen Gebäudenutzung entsprechenden Ausmaß. So ist etwa für jede Wohnung und für je 80 m² Aufenthaltsraum bei Industrie- und Betriebsbauwerken, Bürogebäuden u.dgl. ein Stellplatz zu schaffen. Die Last der Schaffung von Stellplätzen ist somit verursacherbezogen über alle Gebäudekategorien adäquat verteilt. Um im Straßenraum, der in einer Großstadt naturgemäß knapp ist, den für die Stadt erforderlichen Verkehr effizient und stadtverträglich aufrechterhalten zu können, sehen das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien in seiner Fortschreibung 2010-2020 (KliP II) und der Masterplan Verkehr 03 in seiner Fortschreibung 08 Maßnahmen vor, die eine deutliche Verkehrsverlagerung vom Autoverkehr zu stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten wie Gehen, Rad fahren und öffentlichen Verkehrsmitteln bewirken sollen. Eine dieser Maßnahmen betrifft die Begrenzung der Stellplätze bei Betrieben, Bürohäusern und Einkaufszentren. Damit soll bewirkt werden, dass der Berufspendelverkehr, der Einkaufs- und der Erledigungsverkehr so weit wie möglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder per Fahrrad abgewickelt werden. Diesem Zielansatz kann nun nicht durch einfache Streichung der oben dargestellten allgemeinen Stellplatzverpflichtung

für bestimmte Gebäudekategorien entsprochen werden: Zum einen wäre es eine sachlich nicht zu rechtfertigende Ungleichbehandlung, wenn die Errichter von Gebäuden bestimmter Nutzungsarten zur Gänze mit der Verpflichtung zur Schaffung von Kfz-Stellplätzen belastet wären, die Errichter von Gebäuden anderer Nutzungsarten (womöglich noch an der selben Stelle) jedoch keinerlei Beitrag zu den mit dem Kfz-Verkehr allgemein verbundenen Lasten leisten müssten. Aber auch innerhalb der selben Gebäudekategorie wäre ein vollständiger Entfall der Stellplatzverpflichtung ohne Ansehung der jeweiligen tatsächlichen Gegebenheiten problematisch, würde dies doch zu einer starken Benachteiligung aller vom Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für eine derartige Verbauung vorgesehenen Standorte führen, bei denen die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln noch nicht optimal gegeben ist. Schließlich darf nicht übersehen werden, dass mit der bloßen Reduktion der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen nicht ausgeschlossen ist, dass Kfz-Stellplätze freiwillig geschaffen werden und somit das Ziel der Verlegung des Verkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsarten konterkariert wird.

Das geeignete Instrument, das oben dargestellte Ziel zu erreichen, ist daher nicht in der generellen Reduzierung bzw. Abschaffung der allgemeinen Stellplatzverpflichtung für bestimmte Gebäudekategorien zu sehen, sondern in der im § 48 schon bisher verankerten Möglichkeit, ein Stellplatzregulativ zu erlassen.

Um die verkehrs- und umweltpolitischen Intentionen zur Regulierung der Errichtung von Stellplätzen und zur Förderung des öffentlichen bzw. alternativen Verkehrs verstärkt zum Ausdruck zu bringen, wird die Bestimmung neu gefasst.

Mit einem Stellplatzregulativ kann für bestimmte Gebiete im Bebauungsplan das zulässige Ausmaß von Stellplätzen, somit nicht nur von Pflichtstellplätzen sondern auch von sog. freiwilligen Stellplätzen begrenzt werden. Dabei kann die Stellplatzverpflichtung um bis zu 90 % verringert werden. Es kann auch die Art der Erfüllung der Stellplatzverpflichtung festgelegt werden, somit also bestimmt werden, dass diese in natura oder im Wege der Ausgleichsabgabe zu erfüllen ist. Im Bebauungsplan könnte daher beispielsweise festgelegt werden, dass die Stellplatzverpflichtung auf 10 % reduziert wird, diese im Wege der Entrichtung der Ausgleichsabgabe zu erfüllen ist und im Übrigen Stellplätze nicht errichtet werden dürfen.

Bei diesen Festlegungen hat der Gemeinderat die tatsächlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Wesentlicher Aspekt wird daher u.a. sein, wie weit das betroffene Gebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden kann und inwieweit die Ausstattung des Gebietes mit Stellplätzen aus verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen angezeigt ist. Auch der Umstand, in welchem Ausmaß ohnehin bereits Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge vorhanden sind, sowie die Möglichkeit der Verwendung der öffentlichen Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten und die naturräumlichen Gegebenheiten sind dabei zu berücksichtigen.

Zu Z 11 (§ 50):

Im Hinblick auf Änderungen der Gesellschaftsstruktur und des festgestellten Nutzerverhaltens wird die Möglichkeit geschaffen, in Erfüllung der Stellplatzverpflichtung anstelle eines Teiles der Kfz-Stellplätze Abstellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge und/oder Fahrräder zu schaffen. Daraus ergibt sich eine größere Flexibilität der Errichter der im § 50 genannten Bauwerke. Auf Grund der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens war allerdings der ursprünglich vorgesehene Schlüssel von 1:7 bzw. 1:4 auf 1:6 und 1:3 zu reduzieren, um unter Bedachtnahme auf die erforderlichen Rangierflächen ein ausgewogenes Verhältnis zu erzielen, sowie das Ausmaß von 30 % an ersetzbaren Kfz-Stellplätzen auf 10 % zu verringern.

Dies bedeutet beispielsweise bei der Verpflichtung zur Schaffung von 50 Stellplätzen, dass 90 % davon, also 45 Kfz-Stellplätze, auf jeden Fall errichtet werden müssen. Anstelle der restlichen 5 Stellplätze besteht die Möglichkeit, Abstellplätze für Fahrräder und einspurige Kraftfahrzeuge zu schaffen. Diese können somit durch 30 Fahrradabstellplätze oder 15 Stellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge ersetzt werden. Es ist jedoch auch möglich, Mischvarianten vorzusehen, indem etwa anstelle von 2 Kfz-Stellplätzen 12 Fahrrad-Abstellplätze und anstelle der übrigen 3 Kfz-Stellplätze 9 Stellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge geschaffen werden.

Nicht notwendig ist es allerdings, die 10 % der Kfz-Stellplätze, die durch Fahrrad-Abstellplätze bzw. Abstellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge ersetzt werden können, zur Gänze auszunutzen. Bei diesen Prozentsätzen handelt es sich vielmehr um Höchstsätze. Dabei sind jedoch stets nur ganze Stellplätze ersetzbar. Diese Rege-

lung hindert den Bauwerber weiters nicht, freiwillig mehr Kfz-Stellplätze zu schaffen, als seiner Verpflichtung entspricht.

Klarzustellen ist auch, dass die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder nicht von der gem. § 119 Abs. 5 der Bauordnung für Wien bestehenden Verpflichtung, einen entsprechend großen Raum zum Abstellen von Fahrrädern zu schaffen, entbindet, sondern die beiden Regelungen unabhängig voneinander zu betrachten sind.

Zu Z 12 (§ 52):

Durch die Änderung des Abs. 3 soll die Ausgewogenheit des Verhältnisses zwischen der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen und der Möglichkeit zur Entrichtung der Ausgleichsabgabe erhöht werden, wobei es dem Verpflichteten unbenommen bleibt, auch bei Unwirtschaftlichkeit Stellplätze zu errichten.

Zu Artikel II

Bauordnung für Wien:

Die Bauordnung für Wien sieht derzeit vor, dass auf jedem Bauplatz mit mehr als zwei Wohnungen u.a. in dem der Anzahl der Wohnungen entsprechenden Ausmaß ein Raum zum Abstellen von Fahrrädern vorzusehen ist, der vom Hauseingang barrierefrei zugänglich ist. Durch diese Formulierung ist gewährleistet, dass einerseits dem Bedarf entsprechende Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, ohne andererseits durch Festlegung starrer Mindestflächen pro Fahrrad die Baukosten stark zu erhöhen. Durch entsprechend raumschonende Abstellsysteme kann somit auch bei begrenzten Raumressourcen eine entsprechende Anzahl von Fahrrädern zweckmäßig untergebracht werden. Dies bedeutet allerdings nicht, dass jegliche Art des „Stapelns“ von Fahrrädern zulässig ist, sondern ist es auch erforderlich, dass die Fahrräder für die jeweiligen Benutzer leicht und sicher zugänglich und verfügbar sind. Darüber hinaus soll unterstrichen werden, dass der Verkehrsart Rad fahren als umweltverträglicher Verkehrsart erhöhte Bedeutung zukommt und daher dieser Aspekt auch bei der Ermittlung des erforderlichen Ausmaßes des Fahrradraumes besondere Bedeutung zukommt. Als Konsequenz daraus wird daher den Fahrradräumen bei Pla-

nungen, insbesondere auch bei Bauträgerwettbewerben der Stadt Wien, erhöhtes Augenmerk zukommen.

Zu Artikel III

Inkrafttreten:

Im Hinblick auf den Planungsverlauf bei Bauprojekten erscheint eine 3-monatige Legisvakanz als angemessener Zeitraum für das Wirksamwerden der neuen Bestimmungen.

TEXTGEGENÜBERSTELLUNG

zur Änderung des Wiener Garagengesetzes 2008 (WGarG 2008) und
der Bauordnung für Wien (BO)

Zu Artikel I

Änderung des Wiener Garagengesetzes 2008 (WGarG 2008)

Geltender Text	Entwurfstext
<p>Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008)</p> <p>§ 1. (1) Unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, 2. kraftbetriebene Parkeinrichtungen und 3. Tankstellen. 	<p>1. Der Titel des Gesetzes lautet:</p> <p>„Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen, Tankstellen und Abstellplätze für Fahrräder in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008)“</p> <p>2. § 1 Abs. 1 lautet:</p> <p>„(1) Unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, 2. kraftbetriebene Parkeinrichtungen, 3. Tankstellen und 4. Abstellplätze für Fahrräder.“

<p style="text-align: center;">2. Teil Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und kraftbetriebene Parkeinrichtungen</p> <p style="text-align: center;">1. Abschnitt Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen– Allgemeines</p> <p>§ 3. (1) Sofern nicht § 62 oder § 62a der Bauordnung für Wien zur Anwendung kommt, bedürfen einer baubehördlichen Bewilligung im Sinne der §§ 60 und 70, 70a, 71 oder 73 der Bauordnung für Wien: [...]</p>	<p>3. Im § 2 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:</p> <p>„(1a) Abstellplätze für Fahrräder sind jene Flächen, die dem Abstellen von Fahrrädern dienen und gemäß § 50 Abs. 10 an Stelle von Stellplätzen geschaffen werden.“</p> <p>4. Die Überschriften des 2. Teiles und dessen 1. Abschnitts lauten:</p> <p style="text-align: center;">„2. Teil Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Abstellplätze für Fahrräder</p> <p style="text-align: center;">1. Abschnitt Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen , Abstellplätze für Fahrräder – Allgemeines“</p> <p>5. Im § 3 Abs. 1 wird nach Z 5 der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 6 angefügt:</p> <p>„6. die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder.“</p> <p>6. Dem § 3 wird folgender Abs. 5 angefügt:</p> <p>„(5) Bei Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit einer Nutzfläche von mehr als 1600 m² ist zur Erteilung einer Bewilligung nach Abs. 1 vom Planverfasser darzulegen, dass die Bedürfnisse einer ungehinderten, sicheren und alltagstauglichen Benützung für unterschiedliche soziale Nutzergruppen, insbesondere für Kinder, Frauen, Familien und Senioren, berücksichtigt wurden. Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu beachten:</p>
---	--

§ 5. Die Errichtung von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen ist nur zulässig, wenn es die Verkehrsverhältnisse gestatten; dabei müssen mit Ausnahme der Errichtung von Gebäuden mit nur einer Wohnung oder von Reihenhäusern darüber hinaus mehr Stellplätze geschaffen werden, als auf den öffentlichen Verkehrsflächen durch die Herstellung der Ein- und Ausfahrt untergehen. Für diese Beurteilung sind die Größe der Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen sowie die Lage und Größe des Tores oder der Einmündung der Zu- und Abfahrt in die öffentliche Verkehrsfläche, insbesondere mit Rücksicht auf die benachbarten Straßenkreuzungen, auf die Verkehrsbedeutung, die Verkehrsdichte der Straße, die Höhenlage der anschließenden Fahrbahn und die Sichtverhältnisse, maßgebend.

**2. Abschnitt
Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen –
Bauliche Anforderungen**

1. klare, übersichtliche Beschilderungen und Markierungen,
2. breitere und klar abgegrenzte Fußgängerbereiche,
3. spezielle Parkplätze für ältere Menschen, Gehbehinderte und Personen mit Kleinkindern und Kinderwagen.

7. § 5 erster Satz lautet:

„Die Errichtung von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen ist nur zulässig, wenn es die Verkehrsverhältnisse gestatten; dabei müssen mit Ausnahme der Errichtung von Gebäuden mit nicht mehr als zwei Wohnungen oder von Reihenhäusern darüber hinaus – sofern der Bebauungsplan unter Bedachtnahme auf die Ausgewogenheit der Nutzungen und die zeitgemäßen Bedürfnisse der Bevölkerung nicht ein geringeres Verhältnis festlegt - dreimal so viele Stellplätze geschaffen werden, als auf den öffentlichen Verkehrsflächen durch die Herstellung der Ein- und Ausfahrten untergehen.“

8. Die Überschrift des 2. Abschnitts des 2. Teiles lautet:

**„2. Abschnitt
Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen,
Abstellplätze für Fahrräder – Bauliche Anforderungen“**

9. Dem § 6 werden folgende Abs. 3 bis 5 angefügt:

„(3) Auf Stellplätzen ist auch das Abstellen von Fahrrädern und einspurigen Kraftfahrzeugen zulässig.

(4) Bei Abstellplätzen für Fahrräder sind

1. eine sichere und leichte Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit mit Fahrrädern von der öffentlichen Verkehrsfläche zu

<p>§ 48. [...]</p> <p>(2) Für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes kann der Bebauungsplan in Abweichung von den Bestimmungen des § 50 besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen, über die Art, in der die Stellplatzverpflichtung zu erfüllen ist, sowie über die Zulässigkeit von Garagengebäuden treffen (Stellplatzregulativ). Dabei kann die gesetzlich erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen bis zu 90 % unterschritten werden.</p> <p>(3) Bei Festsetzung oder Abänderung eines Stellplatzregulativs hat der Gemeinderat auf die Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf die für das Gebiet unter Berücksichtigung der zulässigen Nutzungen notwendige Ausstattung mit Stellplätzen sowie auf folgende Ziele Bedacht zu nehmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erhaltung beziehungsweise Schaffung einer mit den Zielen und Festsetzungen des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes nutzungsverträglichen Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen, insbesondere für soziale und stadtökologische Zwecke, ferner aus gesundheitlichen Rücksichten; 2. Erhaltung beziehungsweise Erweiterung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten wie insbesondere den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr; 3. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und 	<p>gewährleisten und</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Entwendung abgestellter Fahrräder vorzusehen (z.B. versperrbare Fahrradbox). <p>(5) Bei der Errichtung von Garagen ist auf die Möglichkeit zur nachträglichen Schaffung von Ladeplätzen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge Bedacht zu nehmen.“</p> <p>10. § 48 Abs. 2 und 3 lauten wie folgt:</p> <p>„(2) Für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes kann der Bebauungsplan besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen festlegen und dabei den Umfang der Stellplatzverpflichtung gemäß § 50 bis zu 90 % verringern sowie Anordnungen über die Art, in der die Stellplatzverpflichtung zu erfüllen ist, und die Zulässigkeit und das Ausmaß von Garagengebäuden sowie von Stellplätzen im Freien treffen (Stellplatzregulativ).</p> <p>(3) Bei Festsetzung oder Abänderung eines Stellplatzregulativs hat der Gemeinderat auf folgende Gegebenheiten und Ziele Bedacht zu nehmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln; 2. Ausstattung des Gebietes mit Stellplätzen unter Berücksichtigung verkehrs- und umweltpolitischer 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
---	---

<p>Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten.</p> <p>§ 52. [...] (3) Die Herstellung eines Stellplatzes gilt als unwirtschaftlich, wenn die Herstellungskosten den doppelten Betrag der durch Verordnung festgesetzten Ausgleichsabgabe übersteigen. Für solche Stellplätze ist nur die Ausgleichsabgabe zu entrichten.</p>	<p>Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr;</p> <p>6. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten;</p> <p>7. angemessene Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten.“</p> <p>11. Dem § 50 werden folgende Abs. 10 bis 12 angefügt:</p> <p>„(10) Für 10 % der gemäß Abs. 1 bis 9 zu schaffenden Stellplätze können Abstellplätze für Fahrräder oder Abstellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge geschaffen werden, wobei für einen Stellplatz sechs Abstellplätze für Fahrräder bzw. drei Abstellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge zu schaffen sind. Die Verpflichtung zur Schaffung eines Raumes zum Abstellen von Fahrrädern gemäß § 119 Abs. 5 der Bauordnung für Wien bleibt davon unberührt.</p> <p>(11) Bei der Berechnung des durch Stellplätze für Fahrräder bzw. einspurige Kraftfahrzeuge ersetzbaren Stellplatzanteiles haben die Dezimalreste außer Betracht zu bleiben.“</p> <p>12. § 52 Abs. 3 lautet:</p> <p>„(3) Die Herstellung eines Stellplatzes gilt als unwirtschaftlich, wenn die Herstellungskosten den Betrag der durch Verordnung festgesetzten Ausgleichsabgabe übersteigen. Für solche Stellplätze ist - sofern der Stellplatz nicht dennoch hergestellt und auch nicht gemäß § 51 außerhalb des Bauplatzes errichtet wird - eine Ausgleichsabgabe zu entrichten.“</p>
---	---

Zu Artikel II
Änderung der Bauordnung für Wien (BO)

Geltender Text	Entwurfstext
<p>§ 119. [...] (5) Auf jedem Bauplatz mit mehr als zwei Wohnungen ist in dem der Anzahl der Wohnungen entsprechenden Ausmaß ein Raum zum Abstellen von Kinderwagen und Fahrrädern vorzusehen. Räume zum Abstellen von Kinderwagen und Fahrrädern sowie Waschküchen, Müllräume, Saunaräume und andere Gemeinschaftsräume müssen vom Hauseingang barrierefrei, andernfalls mittels eines Aufzuges oder über Rampen beziehungsweise maschinelle Aufstiegshilfen, und gefahrlos für behinderte Menschen zugänglich und benützbar sein. Räume zum Abstellen von Kinderwagen müssen überdies vom Inneren des Gebäudes zugänglich sein.</p>	<p>Dem § 119 Abs. 5 werden folgende Sätze angefügt::</p> <p>„Bei der Ermittlung des erforderlichen Ausmaßes des Fahrradabstellraumes ist auf die besondere Bedeutung der umweltverträglichen Verkehrsart Rad fahren Bedacht zu nehmen. Durch die Ausgestaltung des Fahrradabstellraumes ist die Zugänglichkeit und Verfügbarkeit der abgestellten Fahrräder zu gewährleisten.“</p>