

VORBLATT

Gesetz, mit dem das Wiener Garagengesetz 2008 geändert wird

Ziele und wesentlicher Inhalt:

Problem: Um im Straßenraum, der in einer Großstadt naturgemäß knapp ist, den für die Stadt erforderlichen Verkehr effizient und stadtverträglich aufrecht erhalten zu können, sehen das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP II) und der Masterplan Verkehr 2003/2008 Maßnahmen vor, die eine deutliche Verkehrsverlagerung vom Autoverkehr zu stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten wie Gehen, Rad fahren und öffentliche Verkehrsmittel bewirken sollen.

Ziel: Reduktion der Kfz-Pflichtstellplätze

Lösung: Einschränkung der anlässlich von Bauführungen zu schaffenden Pflichtstellplätze

Alternativen: keine

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

Finanzielle Auswirkungen:

- Für die Stadt Wien, den Bund und die übrigen Gebietskörperschaften entstehen keine zusätzlichen Kosten. Es werden jedoch die Einnahmen der Stadt Wien für die Ausgleichsabgabe verringert.
- Auswirkungen auf die Bezirke: keine

Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:
- Die Verringerung der anlässlich von Bauführungen zu schaffenden Pflichtstellplätze wird eine Verringerung der Baukosten bewirken.
- Sonstige wirtschaftspolitische Auswirkungen: keine
- Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht: keine

Geschlechterspezifische Auswirkungen: keine

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

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

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens: keine

ERLÄUTERENDE BEMERKUNGEN

Gesetz, mit dem das Wiener Garagengesetz 2008 geändert wird

A) Allgemeines

Um im Straßenraum, der in einer Großstadt naturgemäß knapp ist, den für die Stadt erforderlichen Verkehr effizient und stadtverträglich aufrecht erhalten zu können, sehen das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP II) und der Masterplan Verkehr 2003/2008 Maßnahmen vor, die eine deutliche Verkehrsverlagerung vom Autoverkehr zu stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten wie Gehen, Rad fahren und öffentliche Verkehrsmittel bewirken sollen. In diesem Sinne soll durch die vorliegende Novelle eine Beschränkung der nach dem Wiener Garagengesetz 2008 zu schaffenden Pflichtstellplätze bewirkt werden und werden andere Bestimmungen des Gesetzes in diesem Zusammenhang adaptiert.

B) Finanzielle Auswirkungen

Die Verringerung der Zahl der im Zuge einer Bauführung zu schaffenden Pflichtstellplätze wird eine Verringerung der Baukosten bewirken.

Durch den Entwurf entstehen – auch für den Bund und die übrigen Gebietskörperschaften – keine zusätzlichen Kosten. Allerdings wird der Umfang der Stellplatzverpflichtung von derzeit 1 Stellplatz pro Wohnung auf künftig 1 Stellplatz pro 100 m² Wohnnutzfläche des Gebäudes geändert. Ebenso wird für Bürogebäude, Amtsgebäude, Bauwerke für Bildungszwecke, Krankenanstalten u.dgl. die Stellplatzverpflichtung von derzeit 1 Stellplatz pro 80 m² Aufenthaltsraum geändert. Ausgehend von einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 80 m² sind also insgesamt künftig ca. 25% weniger Stellplätze zu schaffen. Es ist daher davon auszugehen, dass sich auch die Einnahmen der Stadt Wien an der im Falle eines Zurückbleibens der tatsächlich geschaffenen Pflichtstellplätze gegenüber der gesetzlich vorgeschriebenen Zahl zu entrichtenden Ausgleichsabgabe um ca. 25% verringert. Da in den Jahren 2009 und 2010 jeweils ca. EUR 2,300.000,--, im Jahr 2011 ca. EUR 3,200.000,-- und im Jahr 2012 ca. EUR 4,400.000,-- an Ausgleichsabgaben eingenommen wurden, ist durchschnittlich von Jahreseinnahmen im Ausmaß von ca. EUR 3,000.000,-- und demgemäß künftig von einer jährlichen Verringerung der Einnahmen aus der Ausgleichsabgabe im Ausmaß von ca. EUR 750.000,-- zu rechnen.

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

C) Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Z 1 bis 7 (Titel, § 1, § 2, Überschriften, § 3 und § 6) und Z 11 (§ 50):

Durch die Änderungen in § 50 Abs. 1 und 2 (Z 9 und 10 des Entwurfs) wird der Umfang der Verpflichtung zur Schaffung von Kfz-Stellplätzen insbesondere für Wohngebäude reduziert. Es besteht die Möglichkeit, mit den frei werdenden finanziellen Mitteln bei entsprechendem Bedarf zusätzlich zu dem gemäß § 119 Abs. 5 der Bauordnung für Wien zu schaffenden Raum zum Abstellen von Kinderwagen und Fahrrädern weitere Abstellplätze für Fahrräder auf dem Bauplatz zu errichten. Es kann daher die bisher in § 50 Abs. 10 und 11 vorgesehene Möglichkeit, für 10% der Pflichtstellplätze Abstellplätze für Fahrräder bzw. für einspurige Kraftfahrzeuge zu schaffen, entfallen. Demgemäß werden der Titel des Gesetzes, die Überschriften der Bezug habenden Abschnitte sowie die diesbezüglichen Bestimmungen angepasst.

Zu Z 8 (§ 48):

Im Hinblick auf die in § 50 Abs. 1 und 2 (Z 9 und 10 des Entwurfs) vorgesehene Beschränkung der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen soll die Möglichkeit, im Wege eines Stellplatzregulativs im Bebauungsplan die gesetzlich erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen in einem bestimmten Gebiet zu unterschreiten, künftig je nach Gehentfernung zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel differenziert werden. In Gebieten, in denen eine hohe Erschließungsqualität durch öffentlichen Verkehr nicht gegeben ist, soll demgemäß der Umfang der Stellplatzverpflichtung nur bis zu 50% verringert werden dürfen. Das Kriterium dafür wurde in Anlehnung an das vom Gemeinderat beschlossene Wiener Hochhauskonzept so festgelegt, dass die Gehentfernung zur nächsten verfügbaren Station eines öffentlichen Verkehrsmittels maximal 300 m beträgt. Bei dieser Entfernung kann davon

ausgegangen werden, dass diese auch von einem nicht sportlichen Menschen in einem kurzen Zeitraum zu Fuß zurückgelegt werden kann.

Umgekehrt kann in Wohngebieten und gemischten Baugebieten mit sehr geringer Erschließungsqualität (d.h. wenn die Gehentfernung zur nächsten verfügbaren Station eines öffentlichen Verkehrsmittels mehr als 500 m beträgt) die Zahl der zu schaffenden Pflichtstellplätze im Wege eines Stellplatzregulativs auf bis zu 110% erhöht werden.

Es zeigt sich, dass in Wohngebieten und gemischten Baugebieten ein besonderer Bedarf an der Verfügbarkeit eines Pkws besteht. Von diesen Gebieten aus müssen alle anderen Gebiete erreichbar sein. Man zieht von dort aus den Pkw etwa auch für Urlaube, Großeinkäufe, Arztbesuche, etc. heran. Der Verfügbarkeit des Pkw kommt hier somit ein größerer Stellenwert zu als in anderen Gebieten. Es besteht ein Bedürfnis, den Pkw entweder in unmittelbarer Nähe zu haben oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln besonders leicht erreichen zu können. Es kann daher im Wohngebiet und im gemischten Baugebiet, auch bei einer grundsätzlich guten, aber nicht optimalen öffentlichen Anbindung, ein über die allgemeine Verpflichtung hinausgehender Bedarf an Stellplätzen bestehen.

Zu Z 9 und 10 (§ 50):

Da nicht für jede Wohnung ein Kfz-Stellplatz benötigt wird, die Errichtung der Stellplätze aber die Baukosten erhöht, soll sich der Umfang der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen im Sinne einer verstärkten sozialen Nachhaltigkeit für Wohnungen (Abs. 1) künftig nicht mehr nach deren Zahl, sondern nach der Nutzfläche der in einem Gebäude errichteten Wohnungen bestimmen. Als Nutzfläche ist in diesem Zusammenhang die gesamte Bodenfläche der Wohnungen abzüglich der Wandstärken und der im Verlauf der Wände befindlichen Durchbrechungen (Ausnehmungen) zu verstehen; Keller- und Dachbodenräume sowie Treppen und Freiräume wie Loggien, Balkone, Terrassen etc. sind bei Berechnung der Nutzfläche nicht zu berücksichtigen. Für Industrie- und Betriebsbauwerke, Bürogebäude, Bauwerke für Bildungszwecke sowie Geschäftsgebäude und andere, dem Verkehr mit Kunden, Gästen und anderen, vorwiegend nicht betriebsangehörigen Personen dienende Räumlichkeiten wird der Schwellenwert von derzeit 80 m² auf ebenfalls 100 m² Aufenthaltsraum angehoben (Abs. 2). Dadurch wird auch dem vom Gemeinderat beschlossenen Masterplan Verkehr 2003/2008, der eine Verlagerung des Verkehrs vom Kfz-Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsarten und in diesem Zusammenhang eine Begrenzung der Stellplätze bei Betrieben, Bürohäusern oder Einkaufszentren vorsieht, Rechnung getragen. Minderjährige Personen (d.h. Kinder und Jugendliche bis zu einem Alter von 18 Jahren) besuchen Bildungseinrichtungen (Schulen, Kindergärten) in der Regel nicht mit einem Pkw und benötigen keinen Stellplatz. Vorwiegend von solchen Personen genutzte Räume in Bauwerken für Bildungszwecke (wie Unterrichts- und Klassenräume, Betreuungsräume in Kindergärten) sollen daher auch nicht für die Berechnung der für die Stellplatzverpflichtung maßgeblichen Fläche herangezogen werden. Hingegen wird die Fläche der überwiegend von Erwachsenen genutzten Räume in derartigen Bauwerken (wie Verwaltungs- und Konferenzräume, Vortragsräume in Volkshochschulen, Fachhochschulen oder Universitäten) bei der Festsetzung der Zahl der erforderlichen Pflichtstellplätze berücksichtigt und dadurch dem Stellplatzbedarf z. B. für Lehrerinnen und Lehrer Rechnung getragen. Von einer „überwiegenden“ Nutzung durch minderjährige bzw. erwachsene Personen ist nicht auszugehen, wenn diese Nutzung nur kurzfristig erfolgt.

Zu Art. II (Übergangsbestimmungen):

Gemäß § 48 Abs. 4 WGarG 2008 müssen Pflichtstellplätze (erst) ab Einlangen der Fertigstellungsanzeige des die Stellplatzverpflichtung auslösenden Bauvorhabens für die Dauer des Bestehens der Verpflichtung der widmungsgemäßen Verwendung offenstehen. Es ist daher davon auszugehen, dass Pflichtstellplätze, die vor dem Inkrafttreten dieser Novelle bereits fertig gestellt sind, nur dann aufgelassen werden dürfen, wenn sich im Zuge einer künftigen Bauführung die Wohnnutzfläche bzw. die Fläche der Aufenthaltsräume entsprechend verringert. Die „Anpassung“ der Zahl der Pflichtstellplätze an die neue Rechtslage im Wege eines Planwechsels erschiene zwar grundsätzlich zulässig, doch könnte mit der Erstattung der Fertigstellungsanzeige – in verfassungswidriger Weise – beliebig gesteuert werden, welche Rechtslage zur Anwendung kommt. Die in Abs. 1 vorgesehene Übergangsbestimmung dient der Vermeidung diesbezüglicher Probleme.