

---

**Jahrgang 2014****Ausgegeben am xx. xxxxx 2014**

---

**xx. Gesetz: Wiener Garagengesetz 2008; Änderung**

---

**Gesetz, mit dem das Wiener Garagengesetz 2008 geändert wird**

Der Wiener Landtag hat beschlossen:

**Artikel I**

Das Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen, Tankstellen und Abstellplätze für Fahrräder in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008), LGBl. für Wien Nr. 34/2009, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. für Wien Nr. 45/2013, wird wie folgt geändert:

1. *Der Titel des Gesetzes lautet:*

„Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen 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 und
3. Tankstellen.“

3. *§ 2 Abs. 1a entfällt.*

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

**„2. Teil****Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und kraftbetriebene Parkeinrichtungen****1. Abschnitt****Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen – Allgemeines“**

5. *Im § 3 Abs. 1 wird nach Z 5 der Strichpunkt durch einen Punkt ersetzt und entfällt Z 6.*

6. *Die Überschrift des 2. Abschnittes des 2. Teiles lautet:*

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

7. *Im § 6 entfallen die Abs. 3 und 4; Abs. 5 erhält die Absatzbezeichnung „(3)“.*

8. *Dem § 48 Abs. 3 werden folgende Sätze angefügt:*

„Eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung um mehr als 50% ist nur zulässig, wenn dies aufgrund der besonders guten Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Sinne der Z 1 oder aufgrund der speziellen, im Flächenwidmungs- und im Bebauungsplan festgelegten Nutzungen gerechtfertigt ist. Eine besonders gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt jedenfalls vor, wenn die Annahme gerechtfertigt ist, dass die Gehentfernung von den von der Regelung betroffenen Liegenschaften zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr als 300 m betragen wird.“

In Wohngebieten und gemischten Baugebieten, die ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, kann die Stellplatzverpflichtung auf bis zu 110% erhöht werden. Eine ungenügende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt insbesondere dann vor, wenn die Annahme gerechtfertigt ist, dass die Gehentfernung von den von der Regelung betroffenen Liegenschaften zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel mehr als 500 m betragen wird.“

*9. § 50 Abs. 1 erster Satz lautet:*

„Für je 100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche ist ein Stellplatz zu schaffen.“

*10. § 50 Abs. 2 erster und zweiter Satz lauten:*

„Bei Industrie- und Betriebsbauwerken, Bürogebäuden, Bauwerken für Bildungszwecke sowie Geschäftsgebäuden und anderen, dem Verkehr mit Kunden, Gästen und anderen, vorwiegend nicht betriebsangehörigen Personen dienenden Räumlichkeiten sowie bei Amtsgebäuden, Instituten, Krankenanstalten und dergleichen ist für je 100 m<sup>2</sup> Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen. In Bauwerken für Bildungszwecke werden Räume, die überwiegend für den Unterricht und die Betreuung von Kindern und Jugendlichen bis zu einem Alter von 18 Jahren genutzt werden, in diese Fläche nicht eingerechnet.“

*11. § 50 Abs. 10 und 11 entfallen.*

## **Artikel II**

### **Übergangsbestimmungen**

(1) Pflichtstellplätze, bei denen das die Stellplatzverpflichtung auslösende Bauvorhaben vor Inkrafttreten dieses Gesetzes rechtskräftig bewilligt wurde und in diesem Zeitpunkt eine Fertigstellungsanzeige (§ 128 BO für Wien) oder Fertigstellungsmeldung (§ 62 Abs. 7 BO für Wien) noch nicht erstattet wurde, müssen auch nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes im Sinne des § 48 Abs. 4 der widmungsgemäßen Verwendung offenstehen.

(2) Für alle zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes anhängigen Verfahren gelten, mit Ausnahme des Umfangs der Stellplatzverpflichtung gemäß Artikel I Z 9 und 10, die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen.

## **Artikel III**

### **In-Kraft-Treten**

Dieses Gesetz tritt mit dem seiner Kundmachung folgenden Tag in Kraft.

Der Landeshauptmann:

Der Landesamtsdirektor:

## 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 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche des Gebäudes geändert. Ebenso wird für Bürogebäude, Amtsgebäude, Bauwerke für Bildungszwecke, Krankenanstalten u.dgl. die Stellplatzverpflichtung von derzeit 1 Stellplatz pro 80 m<sup>2</sup> auf künftig 1 Stellplatz pro 100 m<sup>2</sup> Aufenthaltsraum geändert. Ausgehend von einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 80 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> auf ebenfalls 100 m<sup>2</sup> 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.

## TEXTGEGENÜBERSTELLUNG

### zur Änderung des Wiener Garagengesetzes 2008

Geltender Text	Entwurfstext
<p>geänderte Passagen sind im Text <i>kursiv</i> ausgewiesen</p> <p>Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen, Tankstellen <i>und Abstellplätze für Fahrräder</i> in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008)</p> <p>§ 1. (1) Unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen,</li><li>2. kraftbetriebene Parkeinrichtungen,</li><li>3. Tankstellen <i>und</i></li><li>4. <i>Abstellplätze für Fahrräder.</i></li></ol> <p>§ 2. (1) [...]</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>vorgenommene Änderungen sind im Text <b>fett</b> ausgewiesen</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <i>Der Titel des Gesetzes lautet:</i> „Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen <b>und</b> Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008)“</li><li>2. <i>§ 1 Abs. 1 lautet:</i> „(1) Unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen: 1. Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, 2. kraftbetriebene Parkeinrichtungen <b>und</b> 3. Tankstellen.“</li><li>3. <i>§ 2 Abs. 1a entfällt.</i></li><li>4. <i>Die Überschriften des 2. Teiles und dessen 1. Abschnittes lauten:</i></li></ol>

<p style="text-align: center;">2. Teil Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen <i>und Abstellplätze für Fahrräder</i></p> <p style="text-align: center;">1. Abschnitt Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, <i>Abstellplätze für Fahrräder – Allgemeines</i></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> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Neu- und Zubauten von Bauwerken zum Einstellen von Kraftfahrzeugen;</li><li>2. die Verwendung von Flächen oder Räumen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, ohne dass eine Bauführung erfolgt, soweit hierfür eine baubehördliche Bewilligung noch nicht vorliegt;</li><li>3. wesentliche bauliche Änderungen von Bauwerken zum Einstellen von Kraftfahrzeugen sowie ebensolche Abweichungen von Bauplänen, die nach diesem Gesetz ausgeführt werden dürfen (Abweichungen von bewilligten Bauvorhaben);</li><li>4. die Schaffung von Ladeplätzen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge in Bauwerken zum Einstellen von Kraftfahrzeugen;</li><li>5. die Errichtung oder wesentliche Änderung von mechanischen Anlagen für die Be- und Entlüftung sowie für Rauch- und Wärmeabzugsanlagen von Garagen;</li><li>6. <i>die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder.</i></li></ol>	<p style="text-align: center;">„2. Teil Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen <b>und</b> kraftbetriebene Parkeinrichtungen</p> <p style="text-align: center;">1. Abschnitt Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen – Allgemeines“</p> <p>5. <i>Im § 3 Abs. 1 wird nach Z 5 der Strichpunkt durch einen Punkt ersetzt und entfällt Z 6.</i></p> <p>6. <i>Die Überschrift des 2. Abschnittes des 2. Teiles lautet:</i></p>
--	--

<p style="text-align: center;">2. Abschnitt Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, <i>Abstellplätze für Fahrräder</i> – Bauliche Anforderungen</p> <p><b>§ 6.</b> [...]</p> <p>(3) <i>Auf Stellplätzen ist auch das Abstellen von Fahrrädern und einspurigen Kraftfahrzeugen zulässig.</i></p> <p>(4) <i>Bei Abstellplätzen für Fahrräder sind</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>eine sichere und leichte Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit mit Fahrrädern von der öffentlichen Verkehrsfläche zu gewährleisten und</i></li> <li>2. <i>geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Entwendung abgestellter Fahrräder vorzusehen (zB versperrbare Fahrradbox).</i></li> </ol> <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><b>§ 48.</b> [...]</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"> <li>1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln;</li> <li>2. Ausstattung des Gebietes mit Stellplätzen unter Berücksichtigung verkehrs- und umweltpolitischer Zielsetzungen;</li> <li>3. Berücksichtigung vorhandener Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge;</li> <li>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;</li> <li>5. Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen</li> </ol>	<p style="text-align: center;">„2. Abschnitt Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen - Bauliche Anforderungen“</p> <p>7. <i>Im § 6 entfallen die Abs. 3 und 4; Abs. 5 erhält die Absatzbezeichnung „(3)“.</i></p>
--	--



Nahverkehr;

6. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten;
7. angemessene Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten.

§ 50. (1) Für *jede Wohnung* ist ein Stellplatz zu schaffen. Bei Gebäuden für Beherbergungsstätten ist für je 5 Zimmereinheiten oder Appartements ein Stellplatz oder für je 30 Zimmereinheiten oder Appartements ein Busstellplatz zu schaffen. Bei Heimen, bei welchen Wohneinheiten bestehen oder vorgesehen sind, ist für je 10 Wohneinheiten ein Stellplatz zu schaffen.

(2) Bei Industrie- und Betriebsbauwerken, Bürogebäuden, Amtsgebäuden, *Schulen*, Instituten, Krankenanstalten und dergleichen ist für je *80 m<sup>2</sup>* Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen. Bei Geschäftsgebäuden und anderen, dem Verkehr mit Kunden, Gästen und anderen, vorwiegend nicht betriebsangehörigen Personen dienenden Räumlichkeiten ist für je *80 m<sup>2</sup>* Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen.

8. Dem § 48 Abs. 3 werden folgende Sätze angefügt:

„Eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung um mehr als 50% ist nur zulässig, wenn dies aufgrund der besonders guten Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Sinne der Z 1 oder aufgrund der speziellen, im Flächenwidmungs- und im Bebauungsplan festgelegten Nutzungen gerechtfertigt ist. Eine besonders gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt jedenfalls vor, wenn die Annahme gerechtfertigt ist, dass die Gehentfernung von den von der Regelung betroffenen Liegenschaften zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr als 300 m betragen wird.“

In Wohngebieten und gemischten Baugebieten, die ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, kann die Stellplatzverpflichtung auf bis zu 110% erhöht werden. Eine ungenügende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt insbesondere dann vor, wenn die Annahme gerechtfertigt ist, dass die Gehentfernung von den von der Regelung betroffenen Liegenschaften zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel mehr als 500 m betragen wird.“

9. § 50 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Für je **100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche** ist ein Stellplatz zu schaffen.“

10. § 50 Abs. 2 erster und zweiter Satz lauten:

„Bei Industrie- und Betriebsbauwerken, Bürogebäuden, **Bauwerken für Bildungszwecke** sowie Geschäftsgebäuden und anderen, dem Verkehr mit Kunden, Gästen und anderen, vorwiegend nicht betriebsangehörigen Personen dienenden Räumlichkeiten **sowie** bei Amtsgebäuden, Instituten, Krankenanstalten und dergleichen ist für je **100 m<sup>2</sup>** Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen. **In Bauwerken für Bildungszwecke werden Räume, die überwiegend für den Unterricht und die Betreuung von Kindern und Jugendlichen bis zu einem Alter von 18 Jahren genutzt werden, in diese Fläche nicht eingerechnet.**“

Bei Heimen, bei welchen keine Wohneinheiten bestehen oder vorgesehen sind, wie bei Heimen für Lehrlinge, jugendliche Arbeiterinnen und Arbeiter, Schülerinnen, Schüler und Studierende, ist für je 300 m<sup>2</sup> Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen.

*(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.*

*11. § 50 Abs. 10 und 11 entfallen.*