

Von:

An:

Gesendet am:

Betreff:

[REDACTED]  
MA 64 Post <post@ma64.wien.gv.at>

28.04.2026 14:43:03

AW: MA 64 - 460132-2026-16; Entwurf eines Gesetzes, mit dem die BO für Wien, das Wiener Heizungs- und Klimaanlagengesetz 2015 und das Wiener Garagengesetz 2008 geändert werden ...; Begutachtungsverfahren bis spätestens 28. April 2026 (einlangend)!

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang finden Sie die Stellungnahme der Wiener Stadtwerke und ihrer Konzernunternehmen zum Entwurf eines Gesetzes, mit dem die Bauordnung für Wien, das Wiener Heizungs- und Klimaanlagengesetz 2015 und das Wiener Garagengesetz 2008 geändert werden (Wiener EU-Gebäuderichtlinie-Umsetzungsgesetz 2026 – W-EGUG 2026).

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]  
[REDACTED]

**Wiener Stadtwerke GmbH**  
1030 Wien | Thomas-Klestil-Platz 13

[REDACTED]  
[REDACTED]

WIENER LINIEN | WIEN ENERGIE | WIENER NETZE | WIENER LOKALBAHNEN | WIPARK | WIEN IT  
BESTATTUNG WIEN | FRIEDHÖFE WIEN | UPSTREAM MOBILITY | IMMOH | GWSG  
WIENER STADTWERKE GRUPPE

**Betreff:** MA 64 - 460132-2026-16; Entwurf eines Gesetzes, mit dem die BO für Wien, das Wiener Heizungs- und Klimaanlagengesetz 2015 und das Wiener Garagengesetz 2008 geändert werden ...; Begutachtungsverfahren bis spätestens 28. April 2026 (einlangend)!

**Priorität:** Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Auftrag von [REDACTED] übermittle ich Ihnen beiliegendes amtssigniertes Dokument samt Beilagen.

Mit freundlichen Grüßen



[REDACTED]

Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht  
1082 Wien, Lerchenfelder Straße 4

[REDACTED]

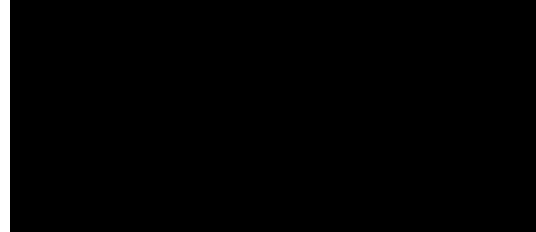


---

WIENER STADTWERKE GmbH | Thomas-Klestil-Platz 13 | 1030 Wien | [www.wienerstadtwerke.at](http://www.wienerstadtwerke.at)  
FN 127783t | Handelsgericht Wien | DVR: 0992721 | UID-Nr.: ATU38309200

WIENER STADTWERKE GmbH | Thomas-Klestil-Platz 13 | 1030 Wien

**Magistratsabteilung 64**  
Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht  
Lerchenfelder Straße 4  
1080 Wien  
Per Mail: [post@ma64.wien.gv.at](mailto:post@ma64.wien.gv.at)



Datum: 28.04.2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Wiener Stadtwerke bedanken sich für die Möglichkeit, zum Entwurf des Wiener EU-Gebäuderichtlinie-Umsetzungsgesetzes 2026 – W-EGUG 2026 Stellung zu nehmen.

Die Wiener Stadtwerke begrüßen ausdrücklich die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1275 sowie das damit verfolgte Ziel, den Ausbau der Elektromobilitätsinfrastruktur voranzutreiben und die Energieeffizienz im Gebäudebereich nachhaltig zu verbessern. Positiv hervorzuheben ist insbesondere, dass im Vorblatt des Entwurfs festgehalten wird, dass die Richtlinie „im Sinne einer Mindestumsetzung umgesetzt“ werden soll und von den vorgesehenen Ausnahmemöglichkeiten „so weit als möglich Gebrauch gemacht“ werden soll.

An diesem selbst gesetzten Grundsatz gemessen besteht jedoch in mehreren zentralen Regelungsbereichen aus Sicht der Wiener Stadtwerke noch Klarstellungs- und Anpassungsbedarf. In der vorliegenden Stellungnahme werden daher jene Punkte aufgezeigt, bei denen der Entwurf aus Sicht der Wiener Stadtwerke über eine unionsrechtlich gebotene Mindestumsetzung hinausgeht, beziehungsweise zu unverhältnismäßigen organisatorischen oder wirtschaftlichen Belastungen führen kann.

## **I. Anwendungsbereich: Gebäudebegriff und Goldplating (§ 121 Abs. 1 BO Wien)**

**Definition von „Gebäude“ in der EPBD:** In der EPBD sind ausschließlich konditionierte Gebäude umfasst. Der Gebäudebegriff wird wie folgt definiert: „Gebäude ist eine Konstruktion mit Dach und Wänden, deren Raumklima unter Einsatz von Energie konditioniert wird.“ Nicht-konditionierte Gebäude fallen damit von vornherein nicht unter den Begriff „Gebäude“ der EPBD. Problematisch ist, dass diese Definition nicht in der OIB-6-RL übernommen wurde – und es in der BO Wien selbst überraschenderweise überhaupt keine Definition des Begriffs „Gebäude“ gibt.

**Definition von „Gebäude“ im OIB-Dokument „Begriffsbestimmungen“:** In der OIB-6-RL sind sowohl konditionierte als auch nicht-konditionierte Gebäude erfasst. „Gebäude“ sind „überdeckte, allseits oder überwiegend umschlossene Bauwerke, die von Personen bestimmungsgemäß betreten werden können“. „Konditionierte Gebäude“ sind „Gebäude, deren Innenraumklima unter Einsatz von Energie beheizt, gekühlt, be- und entlüftet oder befeuchtet wird; als konditionierte Gebäude können Gebäude

als Ganzes oder Teile eines Gebäudes, die als eigene Nutzungseinheiten konzipiert oder umgebaut wurden, bezeichnet werden." Damit geht die OIB-Definition über den Gebäudebegriff der EPBD hinaus.

**Definition von „sonstigen Gebäuden“ in § 121 Abs. 1 BO Wien:** Leider wurde auch hier eine vermischte und damit überschießende Formulierung gewählt: „Sonstige konditionierte Gebäude und sonstige nicht konditionierte Gebäude sind Gebäude, die nicht als Wohngebäude oder Nicht-Wohngebäude zu qualifizieren sind. Für sonstige konditionierte Gebäude gilt § 120 Abs. 6 und Abs. 7 sinngemäß.“ Insbesondere der Einschub „und sonstige nicht konditionierte Gebäude“ stellt eine Ausweitung dar und ist daher im Sinne der Vermeidung von Goldplating ersatzlos zu streichen.

**Nicht-konditionierte Gebäude sind KEINE „Gebäude“ im Sinne der EPBD, sehr wohl aber nach der OIB-Definition sowie nach dem Entwurf der BO Wien.** Aus unserer Sicht handelt es sich hier eindeutig um Goldplating, welches als überschießend abgelehnt wird. Nicht-konditionierte Gebäude sind daher EPBD-konform zu definieren und konsequenterweise aus der BO Wien und der OIB-6-RL zu streichen bzw. explizit auszunehmen. Es würde ansonsten zu nicht sachgerechten und nicht rechtfertigbaren organisatorischen und wirtschaftlichen Aufwänden führen.

## II. Definition „Vorverkabelung“ (§ 2 Abs. 24 WGarG)

Der Entwurf definiert „Vorverkabelung“ in § 2 Abs. 24 WGarG als *„alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Errichtung von Ladepunkten zu ermöglichen, einschließlich Datenübertragung, Kabel, Kabelwege und – soweit erforderlich – Stromzähler.“*

Diese Definition ist in mehrfacher Hinsicht problematisch. Die ausdrückliche Nennung von „Kabel“ und „Kabelwege“ legt eine Pflicht zur physischen Verlegung von Leitern nahe, was im beschriebenen Ausmaß hohe Kosten verursacht, ohne dass zum Zeitpunkt der Errichtung absehbar wäre, wann bzw. ob diese Vorbereitungen tatsächlich benötigt werden. Von der physischen Verlegung von Kabeln ist darüber hinaus abzusehen, da verlegte Kabel – insbesondere in Garagen – zum Ziel von Diebstählen werden können.

Die EPBD sieht in den Erwägungsgründen ausdrücklich vor, *dass Mitgliedstaaten in Fällen, in denen starke Netzbeschränkungen bestehen oder der Verkabelungsbedarf zum Zeitpunkt des Baus schwer abzuschätzen ist, den Ersatz der Vorverkabelung durch Leitungsinfrastruktur mit Zugschnur, Kabelkanäle bei Parkplätzen in Innenräumen und/oder ebene unbefestigte Bereiche und Fundamente für Ladepunkte bei Parkplätzen im Freien gestatten können, um die Installation von Kabeln zu vermeiden, die letztlich nicht genutzt werden.*

Der Bundesverband Elektromobilität (BEÖ) hat eine Definition erarbeitet, die erhebliches Investment einsparen kann und die mit dem damaligen Bundesministerium für Klimaschutz als EPBD-konform eingestuft wurde. Wir beantragen, § 2 Abs. 24 WGarG wie folgt neu zu fassen:

*„(24) ‚Vorverkabelung‘ sind alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Errichtung von zusätzlichen Ladepunkten möglichst einfach zu ermöglichen. Dies umfasst insbesondere die entsprechende vorgelagerte Leitungsdimensionierung, die ausreichende Ausstattung von E-Verteilern zur Absicherung der erforderlichen Anzahl von Ladepunkten, Zählerinrichtungen, Kommunikations- und Datenübertragungskomponenten sowie die entsprechende Leerverrohrung von den vorbereiteten E-Verteilern zu den voraussichtlichen Standorten der Ladepunkte. Die Leitungsinfrastruktur ist so zu*

*dimensionieren, dass die vorgeschriebene Anzahl von Ladepunkten gleichzeitig und effizient genutzt werden kann und die Installation eines Lastmanagementsystems unterstützt wird."*

### **III. Ladeinfrastruktur für Bestandsgebäude: Frist und finanzieller Aufwand (§ 6 Abs. 3c WGarG)**

§ 6 Abs. 3c WGarG verpflichtet alle Nicht-Wohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen, bis zum 1. Jänner 2027 entweder für jeden zehnten Stellplatz mindestens einen Ladepunkt zu errichten oder für mindestens 50 % der Stellplätze eine Leitungsinfrastruktur in Form geeigneter Schutzrohre vorzusehen.

Die Richtlinie (EU) 2024/1275 legt mit 1. Jänner 2027 eine Frist für die Umsetzung in nationales Recht fest. Dabei handelt es sich um eine gesetzgeberische Umsetzungsfrist, nicht um eine unionsrechtlich zwingende Frist für die tatsächliche Realisierung baulicher Maßnahmen im Bestand. Die bisher vorgesehene Frist bis 1. Jänner 2030 stellte eine sachgerechte nationale Ausgestaltung dieser Vorgaben dar; die nun vorgesehene Vorverlagerung der Investitionsverpflichtungen auf 2027 geht über eine unionsrechtlich gebotene Mindestumsetzung hinaus.

Einleitend ist festzuhalten, dass WIPARK den Ausbau von Ladeinfrastruktur in Garagen ausdrücklich befürwortet. An Standorten, an denen von Kundenseite entsprechender Bedarf besteht, wird dieser bereits jetzt massiv vorangetrieben.

**Zur Frist:** Ursprünglich lag die Frist beim 1. Jänner 2030. Dieser Termin war bereits herausfordernd; gemeinsam mit Wien Energie konnte ein entsprechender und realistischer Ausbauplan erstellt werden. Die **neue Frist vom 1. Jänner 2027 ist demgegenüber nicht zu erfüllen**. Es ist davon auszugehen, dass auch die anderen in Wien tätigen Garagenbetreiber diese Frist nicht einhalten werden können.

**Zum Umfang:** Die Verpflichtung zur Errichtung der Leitungsinfrastruktur für 50 % der Stellplätze stellt eine massive finanzielle Belastung für Garagenbetreiber dar. Es sollen Vorbereitungen für eine Infrastruktur getroffen werden, die in diesem Ausmaß derzeit weder absehbar noch bedarfsgerecht ist, und die Investitionen würden Kapital binden, ohne konkret eingesetzt zu werden. Für WIPARK allein bedeutete dieser Punkt aktuell die Errichtung von Leitungsinfrastruktur für ca. 7.500 Stellplätze.

**Die im Entwurf enthaltene Verweisung auf die Ausnahme des Art. 14 Abs. 5 lit. b der Richtlinie (EU) 2024/1275 wird ausdrücklich begrüßt.** Es wird beantragt, deren praktische Anwendung durch ein vereinfachtes Nachweisverfahren zu erleichtern.

### **IV. Ladeinfrastruktur bei Neubauten von Nicht-Wohngebäuden (§ 6 Abs. 3a WGarG)**

§ 6 Abs. 3a WGarG schreibt beim Neubau von Nicht-Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen die Errichtung eines Ladepunkts je fünftem Stellplatz (20 %) sowie eine Vorverkabelung für 50 % der Stellplätze vor. Auch diese Quoten sind nach aktueller Einschätzung nicht sachgerecht. WIPARK ist derzeit an konkreten Projekten in den Stadtentwicklungsgebieten Seestadt Aspern und Neu Leopoldau tätig. Die dort bereits betriebenen Garagen zeigen, dass die tatsächliche Nachfrage nach Ladeinfrastruktur bei einer niedrigen einstelligen Prozentzahl liegt. Die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Ausmaß von 20 % der Stellplätze würde auch in Neubauprojekten Kapital binden, mit dem kein Ertrag erzielt werden kann.

## **V. Energieeffizienz: Ausnahmen und Kosten-Nutzen-Analyse (§ 118a Abs. 9 und 10, § 118d Abs. 4 BO Wien)**

### **Zu § 118a – Ausnahmen:**

Gem. § 118a können in bestimmten Fällen reduzierte Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz festgelegt werden oder es kann überhaupt von solchen Mindestanforderungen abgesehen werden. Dies ist grundsätzlich bei folgenden Gebäudekategorien möglich:

- Werkstätten (§ 118a Abs. 9 Z 2)
- Gebäude, die nur frostfrei gehalten werden (ebd.)
- Betriebsanlagen, bei denen jeweils der überwiegende Anteil der Energie für die Raumheizung und Raumkühlung durch Abwärme abgedeckt wird, die unmittelbar in diesen Betriebsanlagen entsteht (ebd.)
- Offiziell geschützte Gebäude – Denkmalschutz (§ 118a Abs. 10 Z 1)
- Sonstige konditionierte Gebäude, die weder Wohngebäude noch Nicht-Wohngebäude sind (§ 118a Abs. 10 Z 3)

Mit der Aufnahme dieser Formulierung in § 118a bringt der Gesetzgeber eindeutig zum Ausdruck, dass er von den in der EPBD gewährten Ausnahmeoptionen Gebrauch machen möchte. Unklar bleibt jedoch, WER diese Ausnahmen WIE und bis WANN festlegen soll. Dies ist jedenfalls noch zu ergänzen.

### **Zu § 118d Abs. 4 – Weitere Ausnahmemöglichkeiten für Nicht-Wohngebäude (Bestandsgebäude):**

Gem. § 118d Abs. 4 kann von einer Gesamtrenovierung abgesehen werden, wenn die Kosten-Nutzen-Analyse „ungünstig“ ist. In diesem Fall sind nur einzelne Renovierungsmaßnahmen mit einer „günstigen“ Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen.

Die Frage ist: Wie berechnet sich diese Analyse? Welche Parameter sind hierfür heranzuziehen?

Der Nachweis darüber darf ausschließlich durch eine dazu berechnete Person bzw. akkreditierte Prüfstelle erfolgen. Eine derartige Prüfung und deren Nachweis sind für jedes bestehende Nicht-Wohngebäude erforderlich. Die dafür zu erwartenden Kosten sind derzeit nicht abschätzbar. Vor diesem Hintergrund erscheinen Förderungen oder zumindest die Einführung eines Kostendeckels für die Erstellung derartiger Nachweise als angebracht.

## **VI. Energieausweise: Sonderfall Verkehrsinfrastruktur und Regelungslücken (§ 118f BO Wien)**

Derzeit bestehen mehrere unterschiedliche Auslegungsvarianten hinsichtlich der Verpflichtung zur Ausstellung von Energieausweisen für U-Bahn- bzw. U-Strab-Stationen:

### **(a) Anwendbarkeit der Gebäudedefinition der EPBD:**

- Laut § 118f ist der Energieausweis für alle Gebäude bzw. Gebäudeteile zu erstellen. Davon ausgenommen sind unter anderem Werkstätten, frostfrei gehaltene Gebäude sowie Betriebsanlagen, bei denen die Konditionierung durch Abwärme erfolgt.
- Legt man die Gebäudedefinition der EPBD zugrunde, gelten ausschließlich konditionierte Gebäude als „Gebäude“. Für nicht-konditionierte Gebäude wären folglich keine Energieausweise erforderlich.

- Dies entsprach auch unserer ursprünglichen Annahme im Hinblick auf U-Bahn- und U-Strab-Stationen. Zwar existieren innerhalb der U-Bahn-Stationen einzelne konditionierte Bereiche (z.B. Betriebs- oder Technikräume), insgesamt sind diese Anlagen jedoch aufgrund ihrer überwiegenden Nutzung als nicht-konditionierte Gebäude zu klassifizieren. Gilt also die Gebäudedefinition der EPBD, wäre für unsere U-Bahn- und U-Strab-Stationen kein Energieausweis auszustellen.

#### **(b) Anwendbarkeit der Gebäudedefinition der OIB-6-RL:**

Wird hingegen die Definition der OIB-6-RL herangezogen, würde uns die Klassifizierung von U-Bahn-Stationen als „nicht-konditioniertes Gebäude“ nicht helfen, weil auch „nicht-konditionierte Gebäude“ als „Gebäude“ gelten. Da die U-Bahn-Stationen nicht unter die Ausnahmebestimmungen des § 118f iVm § 118a Abs. 9 Z 1 bis 3 und § 118a Abs. 10 Z 2 fallen würden, wäre daher auch ein Energieausweis zu erstellen. Dies würde bei 108 Stationen einen absolut unverhältnismäßigen administrativen und wirtschaftlichen Aufwand sowie erhebliche Kosten verursachen. Eine generelle Energieausweispflicht für nicht-konditionierte Gebäude – abgesehen von den wenigen Ausnahmetatbeständen – widerspricht dem Regelungszweck der EPBD und ist daher klar als Goldplating abzulehnen (vgl. Punkt I).

#### **(c) Ausschließliche Anwendbarkeit des Eisenbahngesetzes (EisbG) – Wr. BauO gar nicht anwendbar:**

Alternativ stellt sich die Frage, ob keine der beiden vorgenannten Varianten auf U-Bahn-Stationen anwendbar ist, da U-Bahn-Stationen – wie andere Eisenbahnanlagen – nach dem EisbG errichtet werden und nicht nach der BO Wien, weshalb diese nicht anwendbar ist. Für diesen Fall ersuchen wir dringlich – vor allem aus Gründen der Rechtssicherheit – um eine ausdrückliche Klarstellung, dass Gebäude, die auf Grundlage anderer Rechtsvorschriften errichtet wurden, auch nicht unter die Energieeffizienzbestimmungen der BO Wien fallen.

#### **Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten bei Energieausweisen:**

##### Wer hat für die einheitliche Ausführung der Energieausweise zu sorgen?

Gem. Art. 19 Abs. 1 richten die Mitgliedstaaten ein System für die Ausstellung ein. Aus den weiteren Absätzen des Art. 19 ergibt sich, dass die Mitgliedstaaten für eine einheitliche Ausführung verantwortlich sind (auch visuell). Es findet sich aber keine entsprechende Verordnungsermächtigung im Entwurf. Es fehlt also auch hier am WER, WIE und WANN.

##### Wer hat die Ausstellung eines Energieausweises zu veranlassen?

Hierzu gibt es keine Hinweise im Entwurf.

##### Wann wird ein Energieausweis ausgestellt? (Art. 20):

- bei Bestandsgebäuden im Eigentum von öffentlichen Einrichtungen: immer
- bei anderen Bestandsgebäuden: bei größerer Renovierung, Verkauf, Neuvermietung, Verlängerung des Mietvertrags
- bei Neubauten: immer

Ergänzend ist festzuhalten, dass ein Energieausweis erst dann rechtssicher ausgestellt werden kann, wenn sämtliche maßgeblichen Begriffsdefinitionen, Ausnahmetatbestände sowie die Rahmenbedingungen für die Durchführung der Kosten-Nutzen-Analyse eindeutig und abschließend geklärt sind. Erst auf dieser Grundlage ist eine zweifelsfreie Zuordnung der einzelnen Objekte möglich und kann verbindlich festgestellt werden, für welche Gebäude überhaupt eine Energieausweispflicht besteht.

### **VII. Sanktionsbestimmungen (§ 135 Abs. 2 Z 3 BO Wien)**

Die Richtlinie (EU) 2024/1275 enthält selbst keine Vorgaben zur Art oder Höhe von Sanktionen, sondern verpflichtet die Mitgliedstaaten lediglich dazu, bei Verstößen wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen vorzusehen.

Die konkrete Ausgestaltung der Sanktionsbestimmungen erfolgt daher ausschließlich auf nationaler bzw. landesrechtlicher Ebene und wird im vorliegenden Entwurf insbesondere durch § 135 Abs. 2 Z 3 der Bauordnung für Wien geregelt. Der Entwurf sieht für Verstöße gegen die umzusetzenden Vorgaben eine Geldstrafe von bis zu 50.000 Euro vor. Kritisch anzumerken ist dabei insbesondere, dass keinerlei Klarstellung zur Bemessungsgrundlage dieser Geldstrafe erfolgt. Es bleibt offen, ob die Strafandrohung pro Stellplatz, pro Garage, pro Gebäude, pro Jahr, pro Anlassfall oder als einmalige Gesamtstrafe zur Anwendung gelangen soll. Diese Unklarheit erscheint aus unserer Sicht regelungsbedürftig, da sie erhebliche Rechtsunsicherheit für die betroffenen Betreiber schafft.

Darüber hinaus ist nach derzeitigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass die normierten Vorgaben in der Praxis – insbesondere bei Bestandsgebäuden und bestehenden Garagenanlagen – vielfach technisch und wirtschaftlich nicht bzw. nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umsetzbar sein werden. Vor diesem Hintergrund erscheint ein Strafrahmen von bis zu 50.000 Euro nicht sachgerecht. Es wird daher angeregt, etwaige Sanktionen verhältnismäßig auszugestalten und bei deren Anwendung insbesondere zu berücksichtigen, dass eine Nichterfüllung in vielen Fällen nicht auf schuldhaftes Verhalten, sondern auf strukturelle oder faktische Umsetzungshindernisse zurückzuführen sein dürfte.

### **VIII. Fazit: Die Stadt Wien als unmittelbar Betroffene**

Abschließend soll die Betroffenheit der Stadt Wien selbst nicht unerwähnt bleiben. Lt. aktuellen Recherchen betreibt beispielsweise Wiener Wohnen derzeit rund 47.000 Garagen- und Abstellplätze. Das würde eine Errichtung von 4.700 Ladepunkten bzw. die Errichtung der Leitungsinfrastruktur für ca. 23.500 Stellplätze bis Jahresende bedeuten. Die Stadt Wien ist damit nicht nur als Gesetzgeberin, sondern in erheblichem Ausmaß selbst als Adressatin der gesetzlichen Pflichten von den vorliegenden Regelungen betroffen – mit denselben Fristen und denselben Sanktionsrisiken, die der Entwurf für alle übrigen Garagenbetreiber vorsieht.

Mit freundlichen Grüßen

