

## **2. Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008)**

LGBL. 34/2009 idF LGBL. 46/2010, 35/2013, 45/2013, 26/2014, 69/2018, 71/2018, 61/2020 und 37/2023

### **1. Teil**

#### **Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen**

##### **Anwendungsbereich**

**§ 1.** (1) Unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen:

1. Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen,
2. kraftbetriebene Parkeinrichtungen und
3. Tankstellen.

(2) Soweit dieses Gesetz keine abweichenden Vorschriften enthält, gelten für die in Abs 1 bezeichneten Bauwerke und Anlagen die Bestimmungen der Bauordnung für Wien.

(3) Dieses Gesetz hat insoweit keine Geltung, als eine Angelegenheit in die Zuständigkeit des Bundes fällt.

##### **Anmerkungen:**

##### **Zu Abs 3:**

Vgl. Art I Abs 2 BO und die Anm. hiezu.

##### **Begriffbestimmungen**

**§ 2.** (1) Unter dem Einstellen von Kraftfahrzeugen im Sinne dieses Gesetzes wird jedes Abstellen betriebsbereiter Kraftfahrzeuge auf anderen als öffentlichen Verkehrsflächen über die zum Aus- und Einsteigen oder zum Be- und Entladen erforderliche Zeit hinaus verstanden. Ein Kraftfahrzeug gilt im Sinne dieses Gesetzes als nicht betriebsbereit, wenn die Kraftstoffbehälter entleert und die Batterien ausgebaut sind.

(1a) aufgehoben mit LGBL 26/2014.

(2) Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen sind Stellplätze und überdachte Stellplätze, Parkdecks, Garagen sowie Garagengebäude.

(3) Stellplatz heißt jene Fläche, die dem Abstellen des einzelnen Kraftfahrzeuges dient.

(4) Überdachte Stellplätze sind überdachte Flächen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen, die an höchstens zwei Seiten durch Wände bzw durch sonstige Bauteile (z. B. Gitter) umschlossen sind.

(5) Parkdecks sind Bauwerke zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, die in allen Parkebenen an mindestens zwei Seiten ihrer gedachten Umfassungswände unverschließbare Öffnungen in einem Mindestausmaß von einem Drittel der gesamten gedachten Umfassungswandfläche aufweisen.

(6) Garagen sind Räume oder Teile eines Gebäudes, welche zum Einstellen von Kraftfahrzeugen bestimmt sind.

(7) Garagengebäude sind Gebäude, die mindestens zu 80 % ihrer Nutzfläche Stellplätze enthalten.

(8) Die Nutzfläche von Garagen, überdachten Stellplätzen und Parkdecks ist die Summe der Stellplatz- und Fahrflächen, ausgenommen Zu- und Abfahrten außerhalb von Garagen, überdachten Stellplätzen und Parkdecks.

(9) Kraftbetriebene Parkeinrichtungen sind dauerhaft installierte nicht-automatisch bewegte Parkeinrichtungen, teilweise automatische Parksysteme und automatische Parksysteme.

(10) Nicht-automatisch bewegte Parkeinrichtungen sind kraftbetriebene Parkeinrichtungen für Kraftfahrzeuge, die auf Lastaufnahmemitteln (z. B. Plattformen, Paletten) abgestellt und durch nicht automatischen Folgebetrieb in senkrechter oder in waagrechter Richtung bewegt werden.

(11) Teilweise automatische Parksysteme sind kraftbetriebene Parkeinrichtungen für Kraftfahrzeuge mit mehreren übereinander angeordneten Ebenen von Lastaufnahmemitteln und mit verriegelten Torabschlüssen bei jedem Lastaufnahmemittel in der definierten Zufahrtsebene (Fahrgasse). Die Lastaufnahmemittel, die in der Zufahrts-ebene horizontal und in den anderen Ebenen vertikal in die Zufahrts-ebene bewegt werden, werden für das Ein- und Ausfahren automatisch bereitgestellt.

(12) Automatische Parksysteme sind kraftbetriebene Parkeinrichtungen für Kraftfahrzeuge, die in sequentiellem Ablauf (automatischer

Folgebetrieb) Kraftfahrzeuge auf Lastaufnahmemitteln von einem Einfahrtsraum in den Einstellraum zu den Stellplätzen einlagern und zum Abholen in einem Ausfahrtsraum wieder bereitstellen, einschließlich der Türen zum Ein-, Ausfahrts- bzw Einstellraum.

(13) Einstellräume sind Räume, in denen automatische Parkeinrichtungen eingebaut sind und die von Nutzern oder Nutzerinnen nicht betreten werden.

(14) Ein- bzw Ausfahrtsräume sind Räume, in denen bei automatischen Parksystemen Kraftfahrzeuge zum Abstellen und Abholen für den Nutzer oder die Nutzerin bereitgestellt werden.

(15) Nutzer oder Nutzerinnen von kraftbetriebenen Parkeinrichtungen sind Personen, die ein Kraftfahrzeug in einer kraftbetriebenen Parkeinrichtung abstellen bzw wieder abholen.

(16) Tankstellen sind Anlagen, in denen Kraftstoffe und Heizöle in Lagerbehältern gelagert, über Rohrleitungen zu Zapfsäulen geleitet und von diesen in die Kraftstoffbehälter von Kraftfahrzeugen oder in für Heizöl bestimmte Transportbehälter gefüllt werden.

(17) Zapfsäulen sind ortsfeste Abfülleinrichtungen, die durch Rohrleitungen mit Lagerbehältern fest verbunden sind.

(18) Kleinzapfgeräte sind Abfülleinrichtungen, die aus einem höchstens 100 Liter fassenden Behälter für die Abgabe eines Kraftstoff-Öl-Gemisches und der unmittelbar auf dem Behälter aufgesetzten Förder- und Messeinrichtung bestehen.

(19) Auffangwannen sind aus nichtbrennbaren Werkstoffen bestehende, flüssigkeitsdichte, gegen die gelagerten brennbaren Flüssigkeiten beständige sowie den statischen Erfordernissen entsprechend ausgeführte Einrichtungen, die geeignet sind, aus Lagerbehältern und ortsveränderlichen Behältern austretende brennbare Flüssigkeiten zur Gänze aufzunehmen.

(20) Berechtigte sind nach den für die Berufsausübung maßgeblichen Vorschriften befugte Personen. Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des EWR Abkommens, die von der Niederlassungsfreiheit gemäß Art 52 ff des EG Vertrages oder Art 31 ff des EWR Abkommens Gebrauch machen, sind österreichischen Staatsbürgern oder Staatsbürgerinnen gleichgestellt.

(21) Betreiber sind der Eigentümer oder die Eigentümerin der Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, der kraftbetriebenen Parkeinrichtung bzw der Tankstelle sowie der oder die sonst darüber Verfügungsberechtigte.

(22) Ladepunkt ist die Schnittstelle auf einem Stellplatz, mit der zur selben Zeit entweder nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen oder nur eine Batterie eines Elektrofahrzeugs ausgetauscht werden kann.

**Anmerkungen:****Zu Abs 3:**

Die Mindestabmessungen der Stellplätze ergeben sich aus Punkt 2.10.4 der OIB-RL 4 (Anlage 11 der WBTV 2019, unter II.4.).

**Zu Abs 9:**

Der Begriff der kraftbetriebenen Parkeinrichtung entspricht der ÖNORM EN 14010.

**Zu Abs 16:**

Zum Begriff der Kraftstoffe vgl. die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Qualität von Kraftstoffen und die nachhaltige Verwendung von Biokraftstoffen (Kraftstoffverordnung 2012), BGBl. II Nr. 398/2012.

**Zu Abs 22:**

Abs 22 dient der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU (vgl. auch § 6 Abs 3).

**Aus den EB:****Zu Abs 16 (LGBI. 34/2009):**

Im Zusammenhang mit den auch in Tankstellen abgegebenen Heizölen besteht eine für den weiteren Regelungsgehalt dieses Gesetzes wesentliche Überschneidung dieses Begriffes der „Kraftstoffe“ mit dem Begriff „brennbarer Flüssigkeiten“, welchem etwa Heizöl und Ottokraftstoff (Kraftstoff), aber nicht Erd- und Flüssiggase zugehören. Dem gegenüber sind Erd- und Flüssiggase als „Kraftgase“ der Begriffsfamilie der „Kraftstoffe“ zuzuordnen, sind aber keine „brennbaren Flüssigkeiten“.

Der Begriff brennbarer Flüssigkeiten (§§ 30ff) ist entsprechend den einschlägigen technischen Normen, insbesondere der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten, BGBl.Nr. 240/1991, zu verstehen.

**Zu Abs 21 (LGBI. 34/2009):**

Als Verfügungsberechtigte sind insbesondere Eigentümer oder Eigentümerinnen, Bauberechtigte im Sinne des Baurechtsgesetzes, BGBl. Nr. 403/1977 idgF, sowie alle anderen Personen anzusehen, an welche die jeweiligen Verpflichtungen nach diesem Landesgesetz im Wege einer privatrechtlichen Vereinbarung übertragen wurden (etwa im Rahmen eines Pacht-, Leasing- oder Mietvertrags oder einer Verwaltungsvereinbarung).

**Zu Abs 22 (LGBI. 61/2020):**

Der Begriff „Ladepunkt“, der in Abs 22 eingefügt wird, stammt aus Art 2 Z 3 der RL 2014/94/EU, auf den in Art 8 Abs 2 der RL (EU) 2018/844 ausdrücklich verwiesen wird.

**Judikatur:****Zu Abs 3:**

§ 2 Abs 3 WGarG stellt nach seinem eindeutigen Wortlaut für die Beurteilung, ob es sich bei einer Fläche um einen Stellplatz handelt, nicht darauf ab, ob diese Fläche (auch) baulich befestigt ist oder eine bauliche Anlage darstellt. Wesentlich ist nach § 2 Abs 3 WGarG allein, ob eine Fläche dem Abstellen des einzelnen Kraftfahrzeuges dient. Hierbei kommt es auf die «Art und Weise der Errichtung des Stellplatzes» nicht an (VwGH 26.9.2017, Ra 2017/05/0228).

## 2. Teil

### Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und kraftbetriebene Parkeinrichtungen

#### 1. Abschnitt

##### Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen – Allgemeines

###### Bewilligungspflicht

§ 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, 70b, 71 oder 73 der Bauordnung für Wien:

1. Neu- und Zubauten von Bauwerken zum Einstellen von Kraftfahrzeugen;
2. die Verwendung von Flächen oder Räumen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, ohne dass eine Bauführung erfolgt, soweit hiefür eine baubehördliche Bewilligung noch nicht vorliegt;
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);
4. die Schaffung von Ladepunkten mit einer Leistung von jeweils mehr als 22 kW für Elektrofahrzeuge auf Stellplätzen auf Parkdecks sowie in Garagen und Garagengebäuden;
5. die Errichtung oder wesentliche Änderung von mechanischen Anlagen für die Be- und Entlüftung sowie für Rauch- und Wärmeabzugsanlagen von Garagen;
6. die Errichtung von Flugdächern mit Fotovoltaikanlagen über Stellplätzen im Freien im Sinne des § 4 Abs 9.

(2) Als wesentlich gelten Änderungen von Anlagen und Bauwerken, wenn sie von Einfluss auf die Festigkeit, die Feuersicherheit oder die Verkehrsverhältnisse sind oder geeignet sind, Gefährdungen oder unzumutbare Belästigungen im Sinne des § 6 herbeizuführen.

(3) *aufgehoben mit LGBL 37/2023*

(4) *aufgehoben mit LGBL 37/2023*

(5) Bei Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit einer Nutzfläche von mehr als 1600 m<sup>2</sup> 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.

## Aus den EB:

### Zu Abs 1 (LGBI. 37/2023):

Der Begriff „Ladeplatz“ wird durch den unionsrechtlich prä determinierten „Ladepunkt“ ersetzt, der bereits jetzt in § 6 Verwendung findet. Darüber hinaus wird in Anlehnung an Punkt 10.2.3. der OIB-RL 2.2 in der Fassung 2023 eine Bewilligungspflicht für jene Ladepunkte vorgesehen, deren Leistung 22 kW übersteigt. Die Ausführung eines Ladepunktes ist genormt; alle elektrotechnischen Aspekte für Planung, Installation, Betrieb und Prüfung sind zur Gänze vorgegeben, sodass bei der Errichtung stets der Stand der Technik eingehalten werden muss. Darüberhinausgehende baurechtliche Kriterien sind nicht erforderlich. Moderne Elektroautos sind mit Lithium-Ionen-Batterien ausgestattet, die weitgehend gasdicht sind. Aus diesem Grund besteht durch das Abstellen und Laden solcher Kfz keine erhöhte Brandgefahr. Vor diesem Hintergrund und in Anlehnung an Punkt 10.2.3. der OIB-RL 2.2 in der Fassung 2023 kann die Errichtung von Ladepunkten für Elektroautos bis zu einer Leistung von jeweils 22 kW bewilligungsfrei gestellt werden.

Im Sinne der Förderung und Erweiterung der Möglichkeit Fotovoltaikanlagen im Zusammenhang mit Stellplätzen als Verschattungseinrichtungen zu nutzen, wird in § 4 Abs. 9 WGarG 2008 eine Erleichterung für bestimmte „Fotovoltaik-Flugdächer“ über Stellplätzen im Freien geschaffen.

### Zu Abs 5 (LGBI. 46/2010):

Mit der Berücksichtigung der Bedürfnisse einer ungehinderten, sicheren und alltagstauglichen Benützung für unterschiedliche soziale Nutzergruppen soll unter anderem den Leitgedanken des Gender Mainstreaming Rechnung getragen werden. Anforderungen an die Benutzerfreundlichkeit

keit 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 ... Die gegenständliche Bestimmung zielt daher nicht auf die Einhaltung bestimmter bautechnischer Mindesterfordernisse 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 Mindesterfordernis) und klar abgegrenzter Fußgängerbereiche (vgl. Z 2) sind darin begründet, dass dies sowohl für Personen mit Kinderwagen als auch für gehbehinderte Personen sowie Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer wichtig ist. Weiters kann einer bedarfsgerechten Ausgestaltung spezieller Parkplätze für ältere Menschen, 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 gute Einschbarkeit und Übersichtlichkeit der Zugänge und spezielle Frauenparkplätze in unmittelbarer Nähe des Ausgangs.

**Judikatur (z. T. zur Rechtslage vor dem WGarG 2008):****Zu Abs 1:**

1. Auch das Abstellen von Kraftfahrzeugen unter Arkaden ist gemäß § 3 Abs 1 lit b (nun: Z 2, Anm.) WGarG bewilligungspflichtig (VwGH 7.7.1988, 88/05/0105).
2. Auch bei einer Verletzung der Bestimmungen über die baubehördliche Bewilligungspflicht nach dem WGarG (hier: im Falle einer bewilli-

gungspflichtigen Verwendung von Flächen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen ohne baubehördliche Bewilligung) sind die Bestimmungen des § 129 Abs 10 BO über die Beseitigung vorschriftswidriger Zustände anzuwenden, weil nach § 1 Abs 2 WGarG die Bestimmungen der BO gelten, soweit das WGarG keine abweichenden Vorschriften enthält (VwGH 24.4.2007, 2004/05/0285).

3. Vor dem einen Monat nach (der am 17. Oktober 1957 erfolgten) Kundmachung im Landesgesetzblatt in Kraft getretenen Wiener Garagengesetz (siehe dessen § 51 Abs 1 erster Satz) galt im fraglichen Zeitraum (nach Kriegsende) die Reichsgaragenordnung (RGaO), dRGL. 1939 I S 219 (GBlÖ Nr. 1447/1939), in der Fassung des Erlasses vom 13. September 1944, Reichsarbeitsblatt Teil I S. 325 (siehe abermals § 51 Abs 1 Wiener Garagengesetz). Der Verwaltungsgerichtshof tritt der Auffassung bei, dass das bloße Einstellen von Kraftfahrzeugen nach der RGaO nicht genehmigungspflichtig war (siehe § 54 RGaO) (VwGH 9.11.2004, 2004/05/0026).
4. Nach dem Erk. vom 31.1.1995, 94/05/0351, nimmt der Gesetzgeber mit der Wendung „soweit hierfür eine behördliche Bewilligung noch nicht vorliegt“ im § 3 Abs 1 lit b (nun: § 3 Abs 1 Z 2, Anm.) WGarG auf den typischen Fall Bedacht, dass anlässlich der Erteilung einer Baubewilligung für ein Gebäude auch entsprechende Stellplätze mitbewilligt werden; werden später zusätzliche Stellplätze geschaffen, dann ist dafür eine weitere Bewilligung erforderlich (VwGH 24.4.2007, 2004/05/0285).
5. Im Falle eines Baubewilligungsverfahrens für ein Vorhaben nach § 3 Abs 1 WGarG ergeben sich Nachbarrechte gemäß § 1 Abs 2 WGarG in Verbindung mit § 134a BO, modifiziert durch vorgehende Regelungen des WGarG wie etwa § 6 Abs 1 leg. cit., der eine solche lex specialis, insbesondere zu § 6 Abs 6 BO, darstellt (vgl. bereits zum Wr GaragenG 1957 VwGH 7.9.2004, 2002/05/0785, mwN) (VwGH 25.8.2020, Ra 2019/05/0231).
6. Der VwGH hat bereits zum Wr GaragenG 1957 in der – mit § 3 Abs 1 lit e leg. cit. bereits einen eigenen Bewilligungstatbestand für die Errichtung oder Änderung von Anlagen für die Be- und Entlüftung von Garagen vorschenden – Fassung LGBI. 7/2002 festgehalten, dass Nachbarn in einem solchen Bewilligungsverfahren geltend machen können, dass bei der widmungsgemäßen Nutzung der Anlage ein § 6 Abs 1 leg. cit. hinsichtlich des Immissionsschutzes widersprechender Zustand herbeigeführt würde (vgl. VwGH 7.9.2004, 2002/05/0785). Dies gilt

gleichermaßen für Vorhaben nach (nunmehr) § 3 Abs 1 Z 5 WGarG. Auch hier hat das VwG daher eine Prüfung nach § 6 WGarG durchzuführen. Dies selbst dann, wenn die vom Betrieb der Lüftungsanlage ausgehenden Immissionen von Pflichtstellplätzen stammen sollten: Es geht hier eben nicht um die Schaffung und die Benützung von Stellplätzen, sondern um eine Lüftungsanlage einer Garage (VwGH 25.8.2020, Ra 2019/05/0231).

7. Die Bewilligung nach § 3 Abs 1 lit b Wr GaragenG 1957 (nunmehr: § 3 Abs 1 Z 2 WGarG) bezieht sich auf die bestimmte (d. h. örtlich und lagemäßig hinreichend determinierte) Verwendung von Flächen oder Räumen zum Einstellen einer bestimmten Anzahl von Kraftfahrzeugen. Gemäß § 3 Abs 1 lit b Wr GaragenG 1957 stellt die Bewilligungspflicht nicht auf eine Bauführung, sondern darauf ab, ob eine bestimmte behördliche Bewilligung für die Verwendung der Flächen vorliegt oder nicht (vgl. VwGH 4.9.2001, 2000/05/0070). Wenn eine Bewilligung für eine bestimmte Anzahl an Kraftfahrzeugen erteilt wurde, bedarf das Einstellen eines weiteren Kraftfahrzeuges einer Bewilligung gemäß § 3 Abs 1 Z 2 WGarG (VwGH 15.5.2020, Ra 2019/05/0316).
8. Die Bewilligungsfähigkeit des Bauvorhabens gemäß § 3 Abs 1 Z 2 WGarG ist anhand der sich aus den Bauwillen ausdrückenden Bauplänen ergebenden Anzahl an Stellplätzen zu beurteilen. Ob einzelne Stellplatzflächen Platz für mehr als ein Kraftfahrzeug bieten, spielt demnach keine Rolle (VwGH 15.5.2020, Ra 2019/05/0316).

## **Städtebauliche Vorschriften**

**§ 4.** (1) Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen sind im Bauland grundsätzlich zulässig. Auf öffentlichen Verkehrsflächen dürfen Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen nicht errichtet werden.

(2) Im Wohngebiet sind Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen bis zu einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg sowie von Autobussen für Beherbergungsstätten zulässig. Soweit dies im Hinblick auf Schulen, Kirchen, Krankenanstalten, Kindergärten und ähnliche Einrichtungen geboten ist, sind im Wohngebiet und im gemischten Baugebiet bei Bauwerken in unmittelbarer Nähe dieser Einrichtungen Vorkehrungen vorzusehen, um einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen, insbesondere einer Belästigung durch Lärm oder üblichen Geruch vorzubeugen.

(3) Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen sind auf gärtnerisch auszugestaltenden Teilen der Liegenschaft grundsätzlich unzulässig. Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit einer Nutzfläche von nicht mehr als 25 m<sup>2</sup> sind in der Bauklasse I und II auf seitlichen Abstandsflächen, im Vorgarten jedoch dann zulässig, wenn ihre Errichtung auf seitlichen Abstandsflächen oder auf Teilen der Liegenschaft, die der Bebauung offenstehen, im Hinblick auf die Geländeeverhältnisse nicht zumutbar ist.

(4) Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen gemäß Abs 3 dürfen nicht mehr als ein oberirdisches Geschoß aufweisen. Die Gebäudehöhe darf nicht mehr als 3,50 m und die Firsthöhe nicht mehr als 4 m betragen.

(5) Die durch Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen gemäß Abs 3 in Anspruch genommene Grundfläche ist auf die nach den gesetzlichen Ausnutzbarkeitsbestimmungen bebaubare Fläche des Bauplatzes und die nach § 5 Abs 4 lit d der Bauordnung für Wien durch den Bebauungsplan beschränkte bebaubare Fläche, sofern sich diese nicht ausschließlich auf Nebengebäude bezieht, anzurechnen.

(6) Beschränkungen des Bebauungsplanes in Bezug auf die Anzahl und Größe von Nebengebäuden finden auf Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen gemäß Abs 3 keine Anwendung.

(7) Bei der Herstellung von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen im Freien ist innerhalb der Stellplatzfläche für jeden fünften Stellplatz ein großkroniger Baum mit einem Stammumfang von zumindest 35 cm in verschulter Qualität zu pflanzen.

(8) Bei der Herstellung von nicht überdachten Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit mehr als zehn Stellplätzen hat die Oberfläche zumindest im Bereich der Stellplätze eine versickerungsfähige Befestigung aufzuweisen, sofern aus Gründen des Gewässerschutzes nichts dagegen spricht. Die anfallenden Niederschlagswässer dieser Anlage sind auf dem Bauplatz zur Versickerung zu bringen.

(9) Flugdächer mit Photovoltaikanlagen über Stellplätzen sind nicht auf die nach den gesetzlichen Ausnutzbarkeitsbestimmungen bebaubare Fläche und die nach § 5 Abs 4 lit d der Bauordnung für Wien durch den Bebauungsplan beschränkte bebaubare Fläche des Bauplatzes anzurechnen, wenn

1. sich die Stellplätze außerhalb des Wohngebiets befinden,
2. die Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen über mehr als zehn Stellplätze verfügt und

3. der Bestand einen Zeitraum von 15 Jahren nicht überschreitet. Ihre Bewilligung gilt als Baubewilligung gemäß § 71 der Bauordnung für Wien. Die neuerliche Erteilung einer Bewilligung ist möglich, wenn städtebauliche Rücksichten dem nicht entgegenstehen.

(10) Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, die im Zusammenhang mit Bauvorhaben, die ein Einkaufszentrum beinhalten, errichtet werden, haben die Stellplätze, sofern der Bebauungsplan nicht anderes bestimmt, zu mindestens zwei Dritteln in Garagen, Garagengebäuden oder Parkdecks und zu höchstens einem Drittel im Freien vorzusehen. Im Erdgeschoß ist die Errichtung solcher Anlagen unzulässig.

### **Anmerkungen:**

#### **Zu Abs 1:**

Zur Zulässigkeit im Bauland vgl. die folgenden Abs sowie § 6 BO.

#### **Zu Abs 2:**

Zahlenmäßige Beschränkungen der Stellplätze sind durch ein Stellplatzregulativ (siehe § 48 Abs 2) möglich.

#### **Zu Abs 3:**

1. Zu gärtnerisch auszugestaltenden Teilen der Liegenschaft siehe § 5 Abs 4 lit p und § 79 Abs 6 BO (vgl. die Anm zu diesen Bestimmungen).
2. Die genannten Anlagen mit einer Nutzfläche von nicht mehr als 25 m<sup>2</sup> sind auf seitlichen Abstandsflächen in den Bauklassen I und II immer zulässig, im Vorgarten – ebenfalls in den Bauklassen I und II – aber nur bei Vorliegen der im Gesetz näher umschriebenen Voraussetzung.
3. Vgl. Anm zu § 82 Abs 3 BO.

#### **Zu Abs. 5:**

Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen gemäß Abs 3 sollen Nebengebäuden grundsätzlich gleichgestellt werden. Eine Anrechnung auf die nach § 5 Abs 4 lit d der Bauordnung für Wien beschränkte bebaubare Fläche erfolgt dann nicht, wenn sich die Festsetzung im Bebauungsplan nur auf Nebengebäude bezieht.

**Aus den EB:****Zu Abs. 9 (LGBI. 37/2023):**

Die Bestimmung zielt primär auf die Schaffung der Möglichkeit einer Doppelnutzung für bestehende Stellplatzflächen ab, beschränkt sich aber nicht auf diese. Im Sinne der Förderung von Photovoltaikanlagen wird eine Erleichterung für bestimmte Flugdächer (vgl. § 87 Abs 17 BO, Anm.) mit Photovoltaikanlagen über Stellplätzen eingeführt. Die Erleichterung besteht darin, dass keine Anrechnung auf die bebaubare Fläche des Bauplatzes erfolgen muss, wenn die Photovoltaikanlage auf dem Flugdach für maximal 15 Jahre bestehen bleibt.

Nicht von der Sonderbestimmung des Abs 9 erfasst sind Flugdächer mit Photovoltaikanlagen über Stellplätzen, wenn sie in Wohngebieten situiert sind, weil die Intention dieser besonderen Bestimmung in einer Nutzung von größeren Parkplatzflächen im Zusammenhang mit Gewerbebetrieben etc. sowie unbebauten Liegenschaften besteht

**Judikatur (z. T. zur Rechtslage vor dem WGarG 2008):****Zu Abs 1:**

Die städtebauliche Vorschrift des § 4 Abs 2 (nun: Abs 1 zweiter Satz, Anm) WGarG steht der Errichtung einer Tiefgarage nicht entgegen, weil aus einer systematischen Interpretation dieser Gesetzesstelle folgt, dass sich die Anordnung, dass eine Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht errichtet werden darf, nur auf die als Verkehrsfläche genutzte Grundfläche und den darüber befindlichen Raum bezieht (vgl. die Formulierung „Auf öffentlichen Verkehrsflächen ...“ im Vergleich zur Anordnung in § 4 Abs 3 (nun: Abs 2, Anm.) WGarG „Im Wohngebiet ...“) (VwGH 7.9.2004, 2002/05/0785).

**Zu Abs 2:**

Unter den in dieser Gesetzesstelle genannten Einrichtungen, die nach ihren Zweckbestimmungen eines besonderen Schutzes der Bewohner oder Benutzer bedürfen, sind auch Altersheime zu verstehen (VwGH 7.10.1963, Slg. 6117 A).

**Zu Abs 3:**

1. Aus der Bestimmung des § 4 Abs 4 (nun: Abs 3, Anm.) des WGarG kann nicht abgeleitet werden, dass eine unbedingte Verpflichtung bestehe, in Fällen, in denen eine Kleinanlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen im Seitenabstand auf der Nachbarliegenschaft errichtet ist, eine solche Anlage an der selben Liegenschaftsgrenze in gekuppelter Bauweise herzustellen (VwGH 7.6.1979, Slg. 9865 A).
2. Nach dem klaren Gesetzeswortlaut der Ausnahmebestimmung des § 4 Abs 4 zweiter Halbsatz (nun: Abs 3 zweiter Satz, Anm.) WGarG ist die Errichtung von Kleinanlagen auf seitlichen Abstandsflächen und im Vorgarten eines Bauplatzes insgesamt mit einer Bodenfläche bis zu 50 m<sup>2</sup> beschränkt. Das dem Nachbarn gemäß § 134a Abs 1 lit a und § 134 Abs 1 lit c BO eingeräumte subjektive öffentliche Recht gewährt ihm einen Rechtsanspruch, dass nur bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen die im § 4 Abs 4 (nun: Abs 3, Anm.) WGarG normierte Ausnahme von der Einhaltung des Seitenabstandes gewährt wird (VwGH 19.5.1998, 97/05/0202).
3. Gemäß § 4 Abs 4 (nun: Abs 3, Anm.) WGarG ist die Garage, da sie nicht größer als 50 m<sup>2</sup> ist, in der seitlichen (bzw hinteren) Abstandsfläche zulässig, wobei, da das WGarG die lex specialis ist (siehe § 1 Abs 2 WGarG), die gemäß § 4 Abs 4 (nun: Abs 3, Anm.) WGarG zulässigen 50 m<sup>2</sup> nicht an die Stelle der gemäß § 79 Abs 3 BO zulässigen 45 m<sup>2</sup> treten, sondern unabhängig davon zu beurteilen sind (VwGH 20.12.2002, 2002/05/1014).
4. Zur Einhaltung der Bestimmungen des § 4 Abs 4 (nun: Abs 3, Anm.) WGarG, wonach Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen auf gärtnerisch auszugestaltenden Teilen der Liegenschaft grundsätzlich unzulässig sind, kann der Nachbar das gemäß § 134a Abs 1 lit a und c BO eingeräumte subjektiv-öffentliche Recht geltend machen (VwGH 18.3.2013, 2010/05/0063).
5. Infolge des § 1 Abs 2 WGarG ist § 4 Abs 4 (nun: Abs 3, Anm.) leg. cit. gegenüber § 82 BO insofern eine lex specialis, als Beschränkungen der dort festgelegten zulässigen Gebäudefläche durch den Bebauungsplan gemäß § 5 Abs 4 lit d BO bei Kleinanlagen zum Einstellen für Kraftfahrzeuge nicht zum Tragen kommen, weil § 4 Abs 4 (nun: Abs 3, Anm.) WGarG ausdrücklich normiert, bis zu welcher Fläche Kleinanlagen im Seitenabstand zulässig sind, und der Bebauungsplan über Garagen nichts Besonderes bestimmt (VwGH 9.1.2004, 2003/05/0143).

6. § 4 Abs 4 (nun: Abs 3, Anm.) WGarG ermöglicht eine gänzliche Ausnutzung des Seitenabstandes, somit eine Bauführung bis an die Grundgrenze (VwGH 19. 9. 2006, 2005/05/0122).
7. Der Ansicht, dass die Anordnung von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen für Vorgärten losgelöst von der Voraussetzung der Bauklasse I oder II gelte, kann nicht gefolgt werden: Eine der alternativen Voraussetzungen für die Zulässigkeit im Vorgarten ist nämlich, dass die Errichtung auf der Abstandsfläche im Hinblick auf die Geländeverhältnisse nicht zumutbar ist. Diese Voraussetzung kann aber nicht gegeben sein, wenn die Errichtung auf der Abstandsfläche deswegen, weil weder Bauklasse I noch Bauklasse II vorliegt, gar nicht zulässig wäre. Vielmehr setzt diese Bestimmung die grundsätzliche Zulässigkeit der Errichtung in der Abstandsfläche voraus, erlaubt aber zusätzlich die Errichtung im Vorgarten, wenn die Errichtung in der Abstandsfläche auf Grund der Bodenverhältnisse nicht zumutbar ist. Nur wenn die zulässige (Bauklasse I und II) Errichtung auf der Abstandsfläche unzumutbar ist, kommt eine Errichtung im Vorgarten in Betracht. Nichts anderes kann für die weitere Möglichkeit der Bebauung im Vorgarten (wegen des vorhandenen Baubestandes) gelten, weil beide Varianten nach dem Gesetzeswortlaut an dieselben Voraussetzungen anknüpfen; eine Unterscheidung dahingehend, dass die Unzumutbarkeit der Errichtung auf der Abstandsfläche nur in den Bauklassen I und II, die vollständige Verbauung aber auch in den höheren Bauklassen und im Gartensiedlungsgebiet als Voraussetzung für die Errichtung im Vorgarten herangezogen werden könne, lässt sich dem Gesetz keinesfalls entnehmen (VwGH 29. 1. 2008, 2005/05/0276).

### Zu Abs 5:

Es kann keine Rechtswidrigkeit darin erkannt werden, dass die Behörde die Anrechnungsbestimmung des § 4 Abs 6 (nun: § 4 Abs 5, Anm.) WGarG in Zusammenschau mit jener des § 80 Abs 1 BO gelesen und die „ohne Errichtung von Baulichkeiten bloß durch Inanspruchnahme (Zuweisung) einer Bodenfläche (Befestigung)“ hergestellten Pflichtstellplätze mangels Vorliegens eines Gebäudes oder raumbildender wie raumergänzender Baumaßnahmen nicht in die bebaute Fläche im Sinne der Bestimmungen des § 76 Abs 10 iVm § 80 Abs 1 BO mit eingerechnet hat, weil es sich dabei um eine jener „gesetzlichen Ausnutzbarkeitsbestimmungen“ handelt, auf die in § 4 Abs 6 erster Satz (nun: § 4 Abs 5, Anm.) WGarG ausdrücklich verwiesen wird (VwGH 25. 9. 2012, 2011/05/0107).

## Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse

**§ 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 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. 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.

### Anmerkung:

Zu den Reihenhäusern siehe § 87 Abs 14 BO.

### EB:

#### **Zu § 5 (LGBI. 46/2010):**

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 erwächst. 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 Mög-

lichkeit, den Bebauungsplan nach der Lage und den stadtplanerischen Erfordernissen an diese Gegebenheiten anzupassen.

**Judikatur (zur Rechtslage vor dem WGarG 2008):**

1. Die Forderung nach Rücksichtnahme auf die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsdichte der Straße im § 5 WGarG bedeutet nicht, dass eine hohe Verkehrsbedeutung und Verkehrsdichte an sich Versagungsgründe sein könnten. Vielmehr ist maßgebend, ob die Ausgestaltung der Anlage diesen Gegebenheiten Rechnung trägt und ob die Straßenverhältnisse trotz der Dichte des Verkehrs die Anlage infolge der Ausgestaltung der Fahrbahn nicht dennoch zulassen (VwGH 13.4.1964, Slg. 6302 A).
2. Bei der Errichtung einer Garage hat sich die Behörde zum Zwecke der Beurteilung der Verkehrsverhältnisse der Mithilfe eines Sachverständigen zu bedienen (VwGH 6.11.1972, Slg. 8311 A).
3. Durch § 5 WGarG ist ein weiteres gesetzliches Erfordernis für die Genehmigung von Bauplätzen, die mit Garagen bebaut werden sollen, nämlich jenes der Rücksichtnahme auf die Verkehrsverhältnisse, aufgestellt worden, durch das die in der BO selbst für die Genehmigung von Bauplätzen normierten Voraussetzungen ergänzt werden (VwGH 6.11.1972, Slg. 8311 A).
4. Mit dem Vorbringen, die Errichtung der Garage sei im Hinblick auf die Verkehrsverhältnisse an einer näher bezeichneten öffentlichen Verkehrsfläche unter dem Gesichtspunkt des § 5 WGarG nicht zulässig, macht der Nachbar keine ihm zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte geltend. Welche Auswirkungen nämlich ein Garagenbau auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf öffentliche Verkehrsflächen haben werde, ist eine Frage, die die Baubehörde von Amts wegen zu prüfen hat und zwar im Hinblick auf die allgemeine Sicherheit, die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs; diesbezüglich kommt den Nachbarn aber kein subjektiv-öffentliches Recht zu (VwGH 16.12.2003, 2002/05/1466).

## 2. Abschnitt

### Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen – Bauliche Anforderungen

#### Allgemeines und Schutzabstand

**§ 6.** (1) Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen müssen so geplant und ausgeführt sein, dass eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder eine Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte nicht zu erwarten ist und Belästigungen von Nachbarn (wie Geruch, Lärm, Erschütterung, Wärme, Schwingungen und dergleichen) auf ein zumutbares Maß beschränkt bleiben. Unter einer Gefährdung des Eigentums ist die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums nicht zu verstehen. Ob Belästigungen der Nachbarn zumutbar sind, ist danach zu beurteilen, wie sich die durch das Bauwerk zum Einstellen von Kraftfahrzeugen verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

(2) Stellplätze im Freien müssen von Fenstern ins Freie, die zur Beleuchtung von Aufenthaltsräumen erforderlich sind, allseitig einen Abstand von mindestens 2,0 m aufweisen.

(3) Bei der Errichtung von Garagen sind zur nachträglichen Schaffung von Ladeplätzen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge brandschutztechnisch geschützte Durchgänge einer Leerverrohrung zur Herstellung einer Stromversorgung der Stellplätze vorzusehen. Platzreserven für Stromverzählerung und -verteilung sowie Planungsreserven für Netzanschlussleistung sind zu berücksichtigen.

(3a) Beim Neubau von Nicht-Wohngebäuden, die über mehr als zehn Stellplätze verfügen, ist für jeden zehnten Stellplatz mindestens ein Ladepunkt sowie für mindestens jeden fünften Stellplatz eine Leerverrohrung im Sinne des Abs 3 zu errichten.

Dies gilt auch bei größeren Renovierungen von solchen Nicht-Wohngebäuden, sofern

- sich die Stellplätze innerhalb des Gebäudes befinden oder an das Gebäude angrenzen und
- die Renovierungsmaßnahmen einen dieser Stellplätze oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfassen.

(3b) Beim Neubau von Wohngebäuden, die über mehr als zehn Stellplätze verfügen, ist für jeden zehnten Stellplatz mindestens ein Ladepunkt und für alle übrigen Stellplätze eine Leerverrohrung im Sinne des Abs 3 zu errichten.

Dies gilt auch bei größeren Renovierungen von solchen Wohngebäuden, sofern

- sich die Stellplätze innerhalb des Gebäudes befinden oder an das Gebäude angrenzen und
- die Renovierungsmaßnahmen einen dieser Stellplätze oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfassen.

(3c) Bei bestehenden Nicht-Wohngebäuden, die über mehr als 20 Stellplätze verfügen, ist bis zum 01.01.2030 für jeden zehnten Stellplatz mindestens ein Ladepunkt zu errichten.

(4) Auf Stellplätzen ist auch das Abstellen von Fahrrädern zulässig.

## Anmerkungen:

### Zu Abs 1:

Siehe auch § 134a Abs 1 lit e BO.

### Zu Abs 3:

Gemäß Art 4 Abs 3 der Richtlinie 2014/94/EU ergreifen die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Strategierahmen Maßnahmen zur Unterstützung und Erleichterung der Errichtung von nicht öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Durch Abs 3 wird dieser Punkt der Richtlinie umgesetzt.

### Zu Abs 3a, Abs 3b und Abs 3c:

Diese Absätze dienen der Umsetzung des Art 8 der Gebäuderichtlinie.

### Aus den EB:

### Zu Abs 2 (LGBI. 34/2009):

Da sich der Schutzzweck dieser Abstandsvorschrift insbesondere auf die Vermeidung des unmittelbaren Eindringens von Abgasen in Räume bezieht, in welchen sich regelmäßig Menschen aufhalten, wird auch nur auf

Stellplätze im Freien (die keinen Raum bilden) und deren Relation zu Aufenthaltsräumen Bezug genommen. So fallen auch überdachte Stellplätze unter diese Regelung.

**Zu Abs 3 (LGBI. 46/2010):**

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.

**(LGBI. 69/2018):**

Die Erfahrungen der Praxis haben gezeigt, dass die bisherige Vorschrift des Abs 3, wonach bei der Errichtung von Garagen auf die Möglichkeit zur nachträglichen Schaffung von Ladeplätzen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge „Bedacht zu nehmen“ ist, einer Konkretisierung bedarf. Die Regelung soll daher um das Erfordernis eines – praktisch herzustellenden – Durchbruchs und Brandschotts zwischen der vorhandenen elektrischen Anlage im Gebäude und der Garage, durch das zu einem späteren Zeitpunkt gegebenenfalls Kabel gelegt werden können, erweitert werden. Dabei ist von einem Durchmesser des Brandschotts von ca. 100 mm bei einer Anzahl von maximal 30 Stellplätzen und von ca. 200 mm bei einer größeren Stellplatzzahl auszugehen. Im Zuge dieser Maßnahmen ist auch der Platzbedarf für einen allenfalls erforderlichen zweiten Trafo (ca. 7 m<sup>2</sup>) zu berücksichtigen. Diese Vorschrift dient auch der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates.

**Zu Abs 3a und Abs 3b (LGBI. 61/2020):**

Der Begriff „größere Renovierung“ wurde in Umsetzung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz in Gebäuden (2010/31/EU) normiert

(vgl. Erläuternde Bemerkungen zum § 118 Abs 3 und Abs 3a, Bauordnungsnovelle 2014, LGB1. Nr. 25/2014) und es ist daher der Begriff der „Änderung von 25 vH der Oberfläche der Gebäudehülle“ iSd „Größeren Renovierung“ gemäß Richtlinie 2010/31/EU zu verstehen.

**Zu Abs 3c (LGBI. 37/2023):**

In Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (sog. Gebäuderichtlinie, Anm.) und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz wird für Bestandsgebäude eine Verpflichtung zur Einrichtung von Ladepunkten normiert. Art 8 Abs 3 der Richtlinie sieht vor, dass die Mitgliedstaaten die Anforderungen für den Einbau einer Mindestanzahl von Ladepunkten für alle Nicht-Wohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen bis 1. Jänner 2025 festlegen.

**Judikatur:****Zu Abs 1 (z. T. zur Rechtslage vor dem WGarG 2008):**

1. Ob eine Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, auf die im § 6 Abs 1 WGarG angegebene Art auf die Nachbarschaft einzuwirken, hat die Behörde grundsätzlich im Ermittlungsverfahren festzustellen (vgl. VwGH 16. 4. 1998, 96/05/0142). Dass die Errichtung von Stellplätzen, auch wenn es sich nicht um Pflichtstellplätze handelt, von vornherein im Wohngebiet nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist, hat der VwGH bereits mehrfach ausgeführt. Die Zahl der Pflichtstellplätze ist nicht schlechthin die Höchstzahl der im Wohngebiet erlaubten Stellplätze (VwGH 3. 7. 2001, 2000/05/0021).
2. Insoweit eine Garage in Erfüllung der nach dem WGarG bestehenden Garagenbaupflicht errichtet wird, ist ein Widerspruch zu § 6 dieses Gesetzes nur dann anzunehmen, wenn besondere Umstände vorliegen, die die Errichtung der Garage als unzulässig erscheinen lassen (vgl. VwGH 20. 4. 2001, 99/05/0090). Ansonsten ist die gesetzliche Regelung beachtlich, dass eine Beeinträchtigung durch Immissionen, die sich aus der Benützung von Stellplätzen im gesetzlich vorgeschriebenen Ausmaß ergibt, vom Nachbarn gemäß § 134a Abs 1 lit e BO nicht geltend gemacht werden kann (VwGH 16. 12. 2003, 2002/05/1466).

3. Die Vorschriften des § 6 Abs 1 WGarG dienen nicht nur dem öffentlichen Interesse, sondern auch dem Interesse der Nachbarschaft. Aus ihnen erwächst daher den Nachbarn das subjektiv-öffentliche Recht, dass keine Garage, kein Einstellplatz und keine Tankanlage baubehördlich bewilligt wird, durch die eine in dieser Gesetzesstelle angeführte Gefährdung oder Belästigung eintritt. Der VwGH hat daher § 6 Abs 1 leg. cit. als lex specialis zur BO, insbesondere deren § 6 Abs 6 beurteilt (vgl. hiezu das Erkenntnis des VwGH vom 17. Februar 1981, Zl. 1285/80). Zu beachten ist jedoch, dass das WGarG die subjektivöffentlichen Nachbarrechte im Verhältnis zu § 134a BO nicht ausgeweitet hat, weshalb Bestimmungen, die den Schutz vor Immissionen zum Gegenstand haben, nur im Rahmen der Regelung des § 134a Abs 1 lit e BO subjektiv-öffentliche Nachbarrechte gewähren (vgl. hiezu das Erkenntnis des VwGH vom 20. Mai 2003, Zl. 2001/05/0166, und die dort wiedergegebene Rechtsprechung) (VwGH 7.9.2004, 2002/05/0785).
4. Für die Lärm- und Abgasentwicklung im Zusammenhang mit einem Tiefgaragenausbau ist es von Bedeutung, die voraussichtliche Anzahl der Fahrzeugbewegungen festzustellen (vgl. VwGH 30.4.2013, 2012/05/0077, mwN) (VwGH 25.9.2018, Ra 2017/05/0267).

### Kraftbetriebene Türen und Tore

**§ 7.** (1) Kraftbetriebene Türen und Tore von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit einer Nutzfläche von mehr als 250 m<sup>2</sup> bedürfen vor der ersten Inbetriebnahme einer Abnahmeprüfung durch einen Berechtigten oder eine Berechtigte gemäß § 15. Weiters sind diese Türen und Tore in Abständen von 24 Monaten einer regelmäßigen Überprüfung durch einen Berechtigten oder eine Berechtigte gemäß § 15 zu unterziehen. Die genannte Frist darf um maximal 3 Monate überschritten werden. Der Stichtag für die nächst fällige regelmäßige Überprüfung bleibt dadurch unberührt.

(2) Erkennt der Betreiber oder die Betreiberin der Anlage oder der oder die Überprüfende, dass die Betriebssicherheit dieser Türen und Tore nicht mehr gegeben ist, hat er oder sie diese sofort außer Betrieb zu nehmen. Eine Wiederinbetriebnahme ist erst nach Behebung der Mängel durch einen Berechtigten oder eine Berechtigte zulässig.

**Aus den EB:****Zu § 7 (LGBI. 34/2009):**

Aus dem Blickpunkt der Sicherheitstechnik wurden wiederholt Mängel v.a. betreffend Garagentore (keine Überprüfungen, defekte Sicherheits- und Steuerungseinrichtungen) festgestellt. Es erschien daher geboten, für automatische (kraftbetriebene) Toranlagen Abnahme- und wiederkehrende Prüfungen in das WGarG einzubinden, da Hauseigentümer offenbar vielfach ohne einen gesetzlichen Zwang den in der betrieblichen Praxis erprobten Sicherheitsprüfungen nur eingeschränkt nachkommen. Die daher in Abs 2 getroffene Regelung wurde in enger Anlehnung an die Bestimmungen der Arbeitsmittelverordnung (vgl. § 7 Abs 1 Z 11 AM-VO) gestaltet.

**Behindertenstellplätze**

**§ 8.** (1) Bei Anlagen zum Einstellen von mehr als 30 Kraftfahrzeugen ist für jeweils angefangene 50 Stellplätze ein Stellplatz für Personenkraftwagen von behinderten Menschen (Behindertenstellplatz) herzustellen.

(1a) Besteht in einer Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen eine Verpflichtung zur Errichtung von einem oder mehreren Behindertenstellplätzen (Abs 1) und gleichzeitig die Verpflichtung zur Herstellung von Ladepunkten aufgrund § 6 Abs 3a, ist zumindest auf einem dieser Behindertenstellplätze ein Ladepunkt zu schaffen.

(2) Hat eine Garage mehr als 30 Stellplätze, muss sie entweder einen barrierefrei erreichbaren, direkt oder über einen barrierefreien Verbindungsgang ins Freie führenden Aufzug oder eine mit einer maschinellen Aufstiegshilfe ausgestattete, direkt ins Freie führende Stiege haben.

**Anmerkung:****Zu Abs 1:**

Die Mindestabmessungen der Behindertenstellplätze ergeben sich aus Punkt 2.10.4 der OIB-RL 4 (Anlage 11 der WBTV, unter II.4.).

### **3. Abschnitt**

#### **Kraftbetriebene Parkeinrichtungen – Allgemeines**

##### **Zulässigkeit der Errichtung und Änderung**

**§ 9.** (1) Kraftbetriebene Parkeinrichtungen dürfen nur errichtet und geändert werden, wenn sie den Bestimmungen dieses Gesetzes entsprechen.

(2) Die Errichtung, Änderung und Instandhaltung von kraftbetriebenen Parkeinrichtungen darf nur durch Berechtigte erfolgen.

(3) Die Errichtung und wesentliche Änderung von kraftbetriebenen Parkeinrichtungen bedarf der Erstellung von Unterlagen für die kraftbetriebenen Parkeinrichtungen (§ 10) und einer Abnahmeprüfung (§ 12) sowie einer Anzeige (§ 13) bei der Behörde. Automatische Parksysteme bedürfen überdies einer Vorprüfung (§ 11).

(4) Folgende Änderungen von kraftbetriebenen Parkeinrichtungen sind wesentlich:

1. die Änderung der Anzahl der Stellplätze;
2. die Änderung der Nennlast (Tragfähigkeit) der Stellplätze;
3. die Änderung des funktionellen Ablaufs oder der Sicherheitseinrichtungen im Bereich der Ein- und Ausfahrträume;
4. die Änderung der Art der Benützung;
5. die Änderung der Antriebsart;
6. die Erhöhung der Beanspruchungen auf das Bauwerk durch die Einwirkungen (Kräfte) infolge des Betriebes der kraftbetriebenen Parkeinrichtung um mehr als 10 % bezogen auf die Angaben bei der Errichtung der kraftbetriebenen Parkeinrichtung.

##### **Anmerkung:**

##### **Zu Abs 3:**

Zu den Berechtigten siehe § 2 Abs 20.

**Aus den EB:****Zu § 9 (LGBI. 34/2009):**

In Anlehnung an das Regulativ des Wiener Aufzugsgesetzes 2006 – WAZG 2006 wurde im Sinne der Verwaltungsökonomie vom Erfordernis einer Baubewilligung für kraftbetriebene Parkeinrichtungen abgesehen.

**Unterlagen, Vorprüfung und Abnahmeprüfung**

**§ 10.** (1) Als Unterlagen für die Vorprüfung von automatischen Parksystemen, für die Abnahmeprüfung kraftbetriebener Parkeinrichtungen sowie für die Anzeige sind erforderlich:

1. Plan der kraftbetriebenen Parkeinrichtung mit folgenden Darstellungen:
  - a) die Lage der kraftbetriebenen Parkeinrichtung sowie der Zugang von der öffentlichen Verkehrsfläche;
  - b) die durch den Betrieb der kraftbetriebenen Parkeinrichtung auf das Bauwerk ausgeübten Einwirkungen;
2. Beschreibung der kraftbetriebenen Parkeinrichtung:
  - a) die Adresse des Aufstellungsortes;
  - b) die Einsatzbedingungen;
  - c) der Typ der kraftbetriebenen Parkeinrichtung, die Art der Benützung, die Antriebsart, die Nennlast der Lastaufnahmemittel;
  - d) der Montagebetrieb für die Errichtung oder Änderung der kraftbetriebenen Parkeinrichtung;
  - e) das Baujahr und die Anlagennummer;
  - f) die Anzahl der Stellplätze;
  - g) die Baustoffe der Umwehrung der kraftbetriebenen Parkeinrichtung;
  - h) die Art des Triebwerkes (Aggregates), der Tragmittel und der Steuerung;
  - i) die Angabe, wie der Nachweis erbracht wird, dass die kraftbetriebene Parkeinrichtung dem Stand der Technik entspricht (z.B. Einhaltung von technischen Normen beziehungsweise von grundlegenden Sicherheitsanforderungen);
3. statische Vorbemessung über die Aufnahme und Ableitung der durch den Betrieb der kraftbetriebenen Parkeinrichtung auf das Bauwerk ausgeübten Einwirkungen oder ein Gutachten, dass auf

Grund der Geringfügigkeit des Bauvorhabens aus statischen Bedingungen keine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums gegeben ist; diese Unterlagen sind von einem oder einer nach den für die Berufsausübung maßgeblichen Vorschriften berechtigten Sachverständigen für das einschlägige Fachgebiet zu erstellen.

(2) Die Unterlagen gemäß Abs 1 Z 1 und 2 sind

1. vom Verfasser oder der Verfasserin und
2. vom befugten Errichter oder der befugten Errichterin der kraftbetriebenen Parkeinrichtung oder vom Montagebetrieb (Berechtigten) zu unterfertigen.

(3) Bei der wesentlichen Änderung einer kraftbetriebenen Parkeinrichtung genügen jene Darstellungen und Angaben, mit denen die Änderung beschrieben wird.

**EB:****Zu § 10 (LGBI. 34/2009):**

Die für Parkeinrichtungen maßgebliche ÖNORM EN 14010:2009 trifft keine Festlegungen über Prüfinhalte; derartige Festlegungen finden sich jedoch in der Arbeitsmittelverordnung – AM-VO, BGBl. II Nr. 164/2000 idgF.

**§ 11.** (1) Vor der Errichtung oder wesentlichen Änderung eines automatischen Parksystems hat der Betreiber oder die Betreiberin die Unterlagen gemäß § 10 einem oder einer Berechtigten gemäß § 15 Abs 1 zur Vorprüfung vorzulegen.

(2) Ergibt die Vorprüfung des automatischen Parksystems, dass die Bestimmungen dieses Gesetzes eingehalten sind, ist von diesem oder dieser Überprüfenden ein Gutachten über die Vorprüfung zu erstellen.

(3) Nach Vorliegen des Gutachtens über die Vorprüfung darf mit der Bauausführung des automatischen Parksystems begonnen werden.

**§ 12.** (1) Nach Fertigstellung einer neu errichteten oder wesentlich geänderten kraftbetriebenen Parkeinrichtung ist diese einer Abnahmeprüfung zu unterziehen, bei der die gesetzmäßige Ausführung zu überprüfen ist.

(2) Für die Durchführung der Abnahmeprüfung sind heranzuziehen:

- für teilweise automatische Parksysteme und automatische Parksysteme Berechtigte gemäß § 15 Abs 1;
- für nicht-automatisch betriebene Parkeinrichtungen darüber hinaus Berechtigte gemäß § 15 Abs 2.

(3) Haben sich während der Errichtung oder wesentlichen Änderung der kraftbetriebenen Parkeinrichtung Abweichungen ergeben, sind der tatsächlichen Ausführung entsprechende Unterlagen, die den Anforderungen gemäß § 10 zu entsprechen haben, zu erstellen.

(4) Die der Ausführung entsprechenden Unterlagen für die kraftbetriebene Parkeinrichtung sind von dem oder der die Abnahmeprüfung durchführenden Überprüfenden mit einem Prüfvermerk zu versehen.

(5) Stellt dieser oder diese die Abnahmeprüfung durchführende Überprüfende die gesetzmäßige Ausführung fest und besteht Mängelfreiheit, ist ein Gutachten über die Abnahmeprüfung auszustellen.

**EB:**

#### **Zu § 12 (LGBI 34/2009):**

Die gesetzmäßige Ausführung ist einschließlich der Übereinstimmung der kraftbetriebenen Parkeinrichtung mit den Bestimmungen der Maschinen-Sicherheitsverordnung MSV, BGBl. Nr. 306/1994 idgF (nun: Maschinen-Sicherheitsverordnung 2010 – MSV 2010, BGBl. II 282/2008 idgF.), Anm.), festzustellen.

#### **Anzeige der Errichtung oder wesentlichen Änderung**

**§ 13.** (1) Vor der Inbetriebnahme einer neu errichteten oder wesentlich geänderten kraftbetriebenen Parkeinrichtung ist von dem (einem) Betreiber oder von der (einer) Betreiberin die Erstattung einer Anzeige bei der Behörde zu veranlassen. Dieser Anzeige sind die mit dem Prüfvermerk versehenen Unterlagen und das Gutachten über die Abnahmeprüfung anzuschließen.

(2) Eine Durchschrift dieser Anzeige sowie das Gutachten über die Abnahmeprüfung sind vom Betreiber oder von der Betreiberin im Prüfbuch zu hinterlegen.

(3) Einer Anzeige bedürfen nicht:

1. andere als wesentliche Änderungen einer kraftbetriebenen Parkeinrichtung;
2. der Austausch gleichartiger Bauteile einer kraftbetriebenen Parkeinrichtung.

**EB:****Zu Abs 1 (LGBI. 34/2009):**

Der Begriff des „Veranlassens“ im Sinne des Abs 1 ist in Unterscheidung zum Erfordernis einer Vollmacht zur Erstattung einer Anzeige zu sehen. Da die Behörde demnach von einer Vollmachtsprüfung absehen kann, wird eine vergleichsweise Vereinfachung und Beschleunigung des Abwicklungsprozesses bewirkt. Dem Schutzzweck der Anzeigepflicht wird auch bei Veranlassung der Erstattung durch nur eine(n) von mehreren Betreibern bzw Betreiberinnen entsprochen. Ungeachtet dessen bleibt eine Betreibergemeinschaft für die Veranlassung der Anzeige letztlich verantwortlich und kann etwa der Verweis einzelner auf die Untätigkeit anderer nicht verantwortungsbefreiend für alle wirken. Gemäß § 22 Abs 1 hat schließlich auch der Betreiber oder die Betreiberin dafür zu sorgen, dass die kraftbetriebene Parkeinrichtung „den Vorschriften dieses Gesetzes entsprechend“ und somit auch erst nach Veranlassung der Anzeige an die Behörde betrieben wird.

**Zulässigkeit des Betriebes**

**§ 14.** Wird eine Anzeige gemäß § 13 unter Anschluss des Gutachtens über die Abnahmeprüfung erstattet, so ist der Betrieb der neu errichteten oder wesentlich geänderten kraftbetriebenen Parkeinrichtung zulässig.

**Berechtigte für die Durchführung von Überprüfungen**

**§ 15.** (1) Für Vorprüfungen, Abnahmeprüfungen und regelmäßige Überprüfungen von kraftbetriebenen Parkeinrichtungen sind Aufzugsprüfer oder Aufzugsprüferinnen im Sinne des Wiener Aufzugsgesetzes 2006 heranzuziehen.

(2) Bei nicht-automatisch bewegten Parkeinrichtungen können für Abnahmeprüfungen und regelmäßige Überprüfungen weiters auch

Ziviltechniker oder Ziviltechnikerinnen einschlägiger Fachgebiete, insbesondere für Maschinenbau oder Elektrotechnik oder technische Büros einschlägiger Fachrichtung im Rahmen ihrer Befugnisse herangezogen werden.

**EB:**

**Zu § 15 (LGBI. 34/2009):**

Der Kreis der für die Durchführung von Überprüfungen Berechtigten wurde auf Grund des engen thematischen Bezuges in enger Anlehnung an die entsprechenden Bestimmungen des WAZG 2006 festgelegt. Hinsichtlich der Möglichkeit zur Veranlassung außerordentlicher Überprüfungen durch die Behörde und des hiezu eingeschränkten Kreises der Prüfberechtigten finden sich Bestimmungen in § 23 Abs 4.

#### **4. Abschnitt Kraftbetriebene Parkeinrichtungen – Technische Bestimmungen**

**§ 16.** (1) Kraftbetriebene Parkeinrichtungen müssen in allen Teilen entsprechend dem Stand der Technik so geplant und ausgeführt werden, dass sie den für kraftbetriebene Parkeinrichtungen notwendigen Erfordernissen der Sicherheit, der Festigkeit, der Dauerhaftigkeit und des Brand- und Schallschutzes entsprechen.

(2) Das Einstellen von Krafträder oder Fahrrädern auf Lastaufnahmemitteln ist nur zulässig, wenn

1. dies vom Errichter oder von der Errichterin der kraftbetriebenen Parkeinrichtung vorgesehen ist und
2. ein unbeabsichtigtes Bewegen der Kraft- oder Fahrräder (z.B. Abrollen oder Umkippen) durch geeignete Vorrichtungen, unter Berücksichtigung der maximalen Neigung des Lastaufnahmemittels, wirksam verhindert wird.

**3. Teil****Betriebsvorschriften für Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und kraftbetriebene Parkeinrichtungen****1. Abschnitt****Betriebsvorschriften für Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen****Pflichten des Betreibers oder der Betreiberin**

**§ 17.** Der Betreiber oder die Betreiberin hat dafür zu sorgen, dass die Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen entsprechend den Vorschriften dieses Gesetzes betrieben und instand gehalten wird.

**Untersagung des Betriebes**

**§ 18.** Steht der Betrieb einer Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen im Widerspruch zu den Bestimmungen des § 6, so ist dieser von der Behörde zu untersagen. Die Untersagung ist auf Antrag des Betreibers oder der Betreiberin der Anlage durch die Behörde aufzuheben, wenn ausreichende Vorkehrungen zur Beseitigung der Gefahr oder der unzumutbaren Belästigung getroffen worden sind.

**Verbot feuergefährlicher Handlungen**

**§ 19.** Der Gebrauch von offenem Licht und Feuer wie auch das Rauchen sind innerhalb der Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen verboten. Diese Verbote sind an deutlich sichtbarer Stelle im Inneren der Anlage, bei Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit einer Nutzfläche von mehr als 1.600 m<sup>2</sup> auch vor der Einfahrt, haltbar anzuschlagen.

**Anmerkung:****Zu Abs 2:**

Zu den Lagerungsverboten vgl. auch § 6 des Wiener Feuerpolizeigesetzes 2015.

**Aus den EB:****Zu § 19 (LGBI. 37/2023):**

Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen dienen ausschließlich dem Einstellen von Fahrzeugen; die Lagerung anderer Sachen ist unzulässig. Darüber hinaus wurde bei der Erarbeitung der brandschutztechnischen Bestimmungen in der OIB-Richtlinie 2.2 davon ausgegangen, dass die Garage (lediglich) dem Einstellen von Fahrzeugen einschließlich Fahrrädern dient; somit sind Lagerungen (z. B. Reifen) unzulässig.

Die bisherige Aufzählung in Abs 2 hat immer wieder zu Diskussionen und Streitigkeiten unter Bewohnern geführt. Auch vor diesem Hintergrund scheint eine Klarstellung sinnvoll.

**Schutz vor Gesundheitsgefährdungen**

**§ 20.** (1) Innerhalb von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen ist ein Laufenlassen der Motoren von Kraftfahrzeugen über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus verboten.

(2) Fahrzeug- und Starterbatterien dürfen innerhalb der Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen nur dann geladen werden, wenn eine ausreichende Lüftung während des Ladevorganges sichergestellt ist.

(3) Die Verbote gemäß Abs 1 und 2 sind an deutlich sichtbarer Stelle haltbar anzuschlagen.

**2. Abschnitt****Betriebsvorschriften für kraftbetriebene Parkeinrichtungen****Betriebsvorschriften für automatische Parksysteme**

**§ 21.** Das Betreten des Einstellraumes darf nur durch das Wartungspersonal erfolgen. Im Bereich des Zuganges ist ein diesbezüglicher Hinweis deutlich sichtbar und haltbar anzuschlagen.

**Pflichten des Betreibers oder der Betreiberin**

**§ 22.** (1) Der Betreiber oder die Betreiberin hat dafür zu sorgen, dass die kraftbetriebene Parkeinrichtung den Vorschriften dieses Gesetzes sowie der Betriebs- und Wartungsanleitung entsprechend betrieben und instand gehalten wird.

(2) Die Benützung der kraftbetriebenen Parkeinrichtungen muss durch geeignete Maßnahmen auf befugte und eingewiesene Personen beschränkt sein.

(3) Jeder Nutzer und jede Nutzerin ist vom Betreiber oder der Betreiberin einer Garage durch geeignete Maßnahmen nachweislich zur richtigen und gefahrlosen Benützung der Anlage anzuleiten.

**EB:**

**Zu Abs 3 (LGBI. 34/2009):**

Die nach Abs 3 vorzunehmende Anleitung der Nutzer einer kraftbetriebenen Parkeinrichtung kann durch schriftlichen Aushang mit der Abfolge der durchzuführenden Tätigkeiten erfolgen oder durch optische oder akustische Signale, die eindeutig verständlich sind.

**Regelmäßige und außerordentliche Überprüfung**

**§ 23.** (1) Der Betreiber oder die Betreiberin hat die kraftbetriebene Parkeinrichtung durch die gemäß § 15 jeweils Berechtigten in regelmäßigen Zeitabständen hinsichtlich des gesetzesgemäßen bzw der letzten Abnahmeprüfung entsprechenden Zustandes überprüfen zu lassen.

(2) Kraftbetriebene Parkeinrichtungen sind in Abständen von 12 Monaten zu überprüfen. Die genannte Frist darf um maximal 3 Monate überschritten werden. Der Stichtag für die nächst fällige regelmäßige Überprüfung bleibt dadurch unberührt.

(3) Über das Ergebnis jeder Überprüfung ist ein Gutachten zu erstellen, das dem Prüfbuch anzuschließen ist. Zu behebende Mängel oder Gebrechen sind dem Betreiber oder der Betreiberin unter Einräumung einer Frist für ihre Behebung schriftlich zur Kenntnis zu bringen. Die Behebung ist diesem oder dieser Überprüfenden schriftlich zu melden.

(4) Die Behörde kann eine außerordentliche Überprüfung der kraftbetriebenen Parkeinrichtungen durch einen Aufzugsprüfer oder eine Aufzugsprüferin (§ 15 Abs 1) anordnen, wenn dies aus Gründen der Sicherheit von Personen erforderlich ist.

**EB:****Zu § 23 (LGBI. 34/2009):**

Die festgelegten Prüfintervalle wurden an jene gemäß AM-VO angelehnt, um einen Gleichklang zu den für gewerbliche Betriebsanlagen geltenden Intervallen zu erzielen.

**Außerbetriebnahme und Sperre**

**§ 24.** (1) Die Berechtigten gemäß § 15 sowie der Betreiber oder die Betreiberin sind verpflichtet, kraftbetriebene Parkeinrichtungen, die sie als nicht betriebssicher erkennen, unverzüglich außer Betrieb zu setzen. Solche kraftbetriebenen Parkeinrichtungen dürfen erst nach Behebung der Mängel oder Gebrechen wieder benutzt werden.

(2) Der Betreiber oder die Betreiberin hat Unfälle sowie außergewöhnliche Vorfälle der Behörde unverzüglich zu melden und einen Aufzugsprüfer oder eine Aufzugsprüferin (§ 15 Abs 1) mit einer unfall- bzw vorfallbezogenen Überprüfung der kraftbetriebenen Parkeinrichtung zu beauftragen. Über das Ergebnis der Überprüfung ist ein Gutachten zu erstellen, das dem Prüfbuch anzuschließen ist (§ 23 Abs 3). Der Betreiber oder die Betreiberin hat das Gutachten unverzüglich der Behörde zu übermitteln.

(3) Die Behörde hat kraftbetriebene Parkeinrichtungen mit Bescheid zu sperren, wenn sie

1. mangelhaft und nicht betriebssicher sind,
2. eine Gefahr oder unzumutbare Belästigung darstellen,
3. nicht vorschriftsmäßig überprüft wurden, oder
4. vor Erstattung der Anzeige gemäß § 13 betrieben werden.

Sofern augenscheinlich keine Gefahr für das Leben oder die Gesundheit von Menschen besteht, kann von der sofortigen Verhängung einer Sperre abgesehen werden.

(4) Kraftbetriebene Parkeinrichtungen, die gemäß Abs 3 gesperrt sind, dürfen erst nach Aufhebung der Sperre durch die Behörde wieder benutzt werden. Dem Ansuchen um die Aufhebung der Sperre sind folgende Belege anzuschließen:

1. Gutachten über die Überprüfung der kraftbetriebenen Parkeinrichtung durch einen Aufzugsprüfer oder eine Aufzugsprüferin (§ 15 Abs 1) (bei Sperre gemäß Abs 3 Z 1 bis 3);
2. Anzeige gemäß § 13 (bei Sperre gemäß Abs 3 Z 4).

## Prüfbuch

**§ 25.** (1) Für jede kraftbetriebene Parkeinrichtung ist ein Prüfbuch zu führen. Sofern mehrere nicht-automatisch bewegte Parkeinrichtungen mit einem gemeinsamen Triebwerk (Aggregat) angetrieben werden, genügt die Führung eines gemeinsamen Prüfbuches. In das Prüfbuch sind aufzunehmen:

1. die grundlegenden technischen Daten,
2. das Gutachten über die Abnahmeprüfung und
3. die Ergebnisse jeder regelmäßigen und außerordentlichen Überprüfung.

(2) Das Prüfbuch muss im Bereich der kraftbetriebenen Parkeinrichtung zur jederzeitigen Einsichtnahme durch die Behörde aufliegen.

## 4. Teil Tankstellen

### 1. Abschnitt

#### Allgemeines

##### Bewilligungspflicht

**§ 26.** (1) Sofern nicht § 62 oder § 62a der Bauordnung für Wien zur Anwendung kommt, bedürfen einer behördlichen Bewilligung im Sinne der §§ 60 und 70, 70a, 71 oder 73 der Bauordnung für Wien:

1. die Errichtung von Tankstellen;
2. wesentliche bauliche Änderungen von Tankstellen, sowie ebensolche Abweichungen von Bauplänen, die nach diesem Gesetz ausgeführt werden dürfen (Abweichungen von bewilligten Bauvorhaben).

(2) Als wesentlich gelten bauliche Änderungen von Tankstellen, wenn sie von Einfluss auf die Festigkeit, die Feuersicherheit oder die Verkehrsverhältnisse sind oder geeignet sind, Gefährdungen oder unzumutbare Belästigungen im Sinne des § 29 Abs 2 herbeizuführen.

(3) Der Fertigstellungsanzeige gemäß § 128 der Bauordnung für Wien ist zusätzlich ein im Rahmen der Befugnis ausgestellter Abnahmefbefund eines oder einer Berechtigten gemäß § 43 Abs 1 über die gesetzmäßige Ausführung der Tankstelle anzuschließen.

## **Städtebauliche Vorschriften**

**§ 27.** (1) Die Errichtung von Tankstellen ist nur in als Betriebsbaugebiet ausgewiesenen Teilen des gemischten Baugebietes, im Industriegebiet, in Sondergebieten sowie auf Verkehrsbandern zulässig.

(2) Auf öffentlichen Verkehrsflächen dürfen Tankstellen unbeschadet der straßenpolizeilichen Vorschriften nur unter der Voraussetzung errichtet werden, dass dadurch der Zweck der Widmung nicht beeinträchtigt wird.

### **Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse**

**§ 28.** Die Errichtung von Tankstellen ist nur zulässig, wenn es die Verkehrsverhältnisse gestatten.

#### **Aus den EB:**

##### **Zu § 28 (LGBI. 34/2009):**

Im Hinblick auf die Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse werden verschiedene Aspekte zu berücksichtigen sein. So müssen Tankstellen insbesondere von und zu der öffentlichen Verkehrsfläche eine leichte und sichere Zu- und Abfahrt aufweisen. Weiters sollten Betriebsflächen von Tankstellen einen Bedienungsplatz und eine Staufläche solchen Ausmaßes aufweisen, dass das Tanken ohne Behinderung des öffentlichen Verkehrs im Zu- und Abfahrtsbereich der Tankstelle möglich ist. Die Fahrverbindung muss, insbesondere bei der Einmündung in die öffentliche Verkehrsfläche und bei der Ausmündung von Zugängen zu anlagenfremden Bauwerken, allseits eine gute Übersicht gewähren.

## **2. Abschnitt**

### **Bauliche Anforderungen, Technische Bestimmungen**

#### **Allgemeines**

**§ 29.** (1) Tankstellen müssen entsprechend dem Stand der Technik so geplant und ausgeführt werden, dass sie den für Tankstellen notwendigen Erfordernissen der Sicherheit, der Festigkeit, der Dauerhaftigkeit sowie des Brand- und Schallschutzes entsprechen.

(2) Tankstellen müssen so geplant und ausgeführt sein, dass eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder eine Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte nicht zu erwarten ist und Belästigungen von Nachbarn (wie Geruch, Lärm, Erschütterung, Wärme, Schwingungen und dergleichen) auf ein zumutbares Maß beschränkt bleiben. Unter einer Gefährdung des Eigentums ist die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums nicht zu verstehen. Ob Belästigungen der Nachbarn zumutbar sind, ist danach zu beurteilen, wie sich die durch die Tankstelle verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

**Aus den EB:****Zu § 29 ff (LGBI. 34/2009):**

Die technischen Bestimmungen wurden in möglichster Akkordierung zum Wiener Ölfeuerungsgesetz 2006 gestaltet, dessen Geltungsbereich jedoch nur Kraftstoffe der Gefahrenklasse III umfasst. Da die technischen Anforderungen an andere in Tankstellen verwendete Kraftstoffe differieren, bilden die getroffenen Festlegungen die für alle verwendeten brennbaren Flüssigkeiten gemeinsamen Sicherheitsanforderungen.

**Lagerung und Leitung von Kraftstoffen und Heizöl – Allgemeines**

**§ 30.** (1) Bei der Lagerung und Leitung von brennbaren Flüssigkeiten sind die Abs 2 und 3 und die §§ 31 bis 38 einzuhalten.

(2) Die in Tankstellen gelagerten brennbaren Flüssigkeiten der Gefahrenklassen I und II dürfen nur in unterirdischen Lagerbehältern oder in Behältern von Kleinzapfgeräten gelagert werden.

(3) Ist ein Lagerbehälter in mehrere Kammern unterteilt, so dürfen dem Betrieb von Kraftfahrzeugen dienende brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklassen I oder II und ausschließlich Heizzwecken dienende brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklasse III nicht in benachbarten Kammern gelagert werden.

## **Lagerung brennbarer Flüssigkeiten in unterirdischen Lagerbehältern**

**§ 31.** (1) Unterirdische Lagerbehälter sind bis zur höchstzulässigen Füllhöhe doppelwandig auszuführen und mit einem Leckanzeigesystem, das als Über- oder Unterdrucksystem arbeitet, auszustatten. Die als Korrosionsschutz dienenden Außenschutzbeschichtungen von Lagerbehältern müssen auf dem Grundanstrich dauerhaft haften, wasserundurchlässig und gegen mögliche mechanische, thermische und chemische Beanspruchungen widerstandsfähig sein.

(2) Unterirdische Lagerbehälter haben einen Mindestabstand von 1 m zu Gebäuden, Fundamenten und ähnlichen Bauteilen, Kanälen und Nachbargrenzen aufzuweisen. Zwei oder mehrere nebeneinander angeordnete Lagerbehälter müssen voneinander einen Abstand von mindestens 50 cm aufweisen.

(3) Unterhalb von Bauwerken oder Bauwerksteilen sind unterirdische Lagerbehälter nicht zulässig.

(4) Bei Lagerbehältern, die überfahren werden können oder bei denen andere zusätzliche Auflasten vorliegen, sind deren Überdeckungen den statischen und dynamischen Beanspruchungen entsprechend zu bemessen. Domschächte und Domschachtabdeckungen müssen den möglichen Belastungen standhalten und so ausgeführt werden, dass Lasten durch den darüber liegenden Verkehrsbereich nicht auf die Lagerbehälter übertragen werden können.

## **Lagerung brennbarer Flüssigkeiten innerhalb von Gebäuden**

**§ 32.** Innerhalb von Gebäuden dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklasse III höchstens in einer Menge von 100.000 Liter und nur in Lagerbehältern, die in Lagerräumen für brennbare Flüssigkeiten aufgestellt sind, gelagert werden. Ausgenommen davon ist die Lagerung

1. bis zu einer Gesamtmenge von 60 Liter in ortsveränderlichen Behältern (z.B. Fässern, Kanistern) mit einem Inhalt von nicht mehr als jeweils 20 Liter;

2. bis zu einer Gesamtmenge von 500 Liter in Lagerbehältern, die in einer Auffangwanne aufgestellt oder die doppelwandig mit Leckanzeigesystem ausgeführt sind.

## Oberirdische Lagerung brennbarer Flüssigkeiten außerhalb von Gebäuden

**§ 33.** (1) Außerhalb von Gebäuden dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklasse III in oberirdischen Lagerbehältern nur im Industriegebiet und auf Lagerplätzen und Ländeflächen gelagert werden. Die Lagerung darf nur unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

1. bei Mengen von 300 Liter bis 100.000 Liter bei Einhaltung eines Mindestabstandes von
  - a) 1 m zu öffnungslosen, brandabschnittsbildenden Wänden aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2,
  - b) 5 m zu Öffnungen in Wänden gemäß lit a,
  - c) 12 m zu sonstigen Wänden und zu brennbaren Lagerungen;
2. bei Mengen über 100.000 Liter bis 200.000 Liter bei Einhaltung eines Mindestabstandes von
  - a) 5 m zu öffnungslosen, brandabschnittsbildenden Wänden aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2,
  - b) 10 m zu Öffnungen in Wänden gemäß lit a,
  - c) 25 m zu Wänden von Gebäuden in nicht brandabschnittsbildender Ausführung und zu brennbaren Lagerungen;
3. bei einer Menge von mehr als 200.000 Liter ist eine Schutzzone von 25 m frei zu halten, gemessen in alle Richtungen von der Begrenzung der Auffangwanne bzw der Außenwände von doppelwandigen Lagerbehältern. In der Schutzzzone dürfen keine brennbaren Gegenstände und Stoffe gelagert und keine Gebäude oder Gebäudeteile errichtet werden, die Aufenthaltsräume enthalten, der Lagerung brennbarer Stoffe dienen oder deren Außenwände in nicht brandabschnittsbildender Ausführung hergestellt sind. Darüber hinaus gelten jedenfalls die Mindestabstände der Z 2 lit a und b.

(2) Zu Nachbargrenzen hat der einzuhaltende Mindestabstand im Fall des Abs 1 Z 1 12 m, im Fall des Abs 1 Z 2 und 3 25 m zu betragen. Die Abstände sind von der Begrenzung der Auffangwanne bzw der Außenwände von doppelwandigen Lagerbehältern zu messen.

(3) Oberirdische Lagerbehälter sind so aufzustellen, dass sie durch thermische und mechanische Einwirkungen, wie Brandeinwirkung, Verkehr, Schneedruck, Hochwasser und dergleichen, nicht gefährdet werden. Zudem ist sicherzustellen, dass Instandhaltungsarbeiten ungehindert durchgeführt werden können und eine Brandbekämpfung leicht möglich ist.

(4) Oberirdische Lagerbehälter aus Kunststoff dürfen nur verwendet werden, wenn sie zur Aufstellung im Freien geeignet sind.

(5) Oberirdische Lagerbehälter sind in einer gegen Niederschlagswasser geschützten Auffangwanne aufzustellen, die keine Bodenabläufe aufweisen darf. Das Fassungsvermögen der Auffangwanne hat

1. bei einem oder mehreren kommunizierend miteinander verbundenen Lagerbehältern der gesamten höchstzulässigen Lagermenge und
2. bei mehreren nicht kommunizierend miteinander verbundenen Lagerbehältern der höchstzulässigen Lagermenge des größten Behälters

zu entsprechen. Bei doppelwandigen Lagerbehältern mit Leckanzeigesystem kann die Auffangwanne entfallen.

### Lagerräume für brennbare Flüssigkeiten

**§ 34.** (1) Lagerräume für brennbare Flüssigkeiten müssen gefahrlos vom Freien oder von allgemein zugänglichen Stellen des Gebäudes erreichbar sein. Zugänge durch Lagerräume für brennbare Flüssigkeiten zu anderen Räumen sind nicht zulässig.

(2) Die Türen müssen als Feuerschutztüren in der Klassifizierung zum Brandverhalten El<sub>2</sub> 30-C, in Fluchtrichtung aufschlagend sowie versperrbar sein. Sie müssen eine lichte Höhe von mindestens 1,80 m und eine lichte Breite von mindestens 80 cm haben.

(3) Die lichte Durchgangshöhe von Türen darf durch die bauliche Ausgestaltung der Auffangwanne auf bis zu 1,20 m verkleinert werden, wenn dies auf Grund der Raumhöhe unvermeidbar ist. Hat die Auffangwanne eine Tiefe von mehr als 60 cm, sind im Bereich der Zugangstür Überstiegshilfen und Haltegriffe anzubringen, deren Befestigungen die Dichtheit der Auffangwanne nicht beeinträchtigen dürfen. Senkrechte Einstiege in Lagerräume für brennbare Flüssigkeiten oder in Bedienungskammern unterirdischer Lagerbehälter müssen feuerhemmende Abschlüsse mit lichten Durchstiegsöffnungen von mindestens 70 cm x 90 cm haben.

(4) Lagerräume für brennbare Flüssigkeiten müssen durch ausreichend groß bemessene Lüftungsöffnungen ständig wirksam mit dem Freien verbunden sein. Der Mindestquerschnitt der Lüftungsöffnungen hat 300 cm<sup>2</sup> zu betragen. Die Lüftungsöffnungen müssen so gelegen sein, dass Verkehrs- und Fluchtwege im Brandfall durch Feuer und

Rauch nicht gefährdet werden. Luftleitungen (Poterien) sind außerhalb von Lagerräumen für brennbare Flüssigkeiten bis zur Ausmündung ins Freie feuerbeständig auszuführen. Lüftungsöffnungen sind gegen das Eindringen brennender oder glimmender Gegenstände zu sichern.

(5) Liegt bei Lagerräumen für brennbare Flüssigkeiten sowie bei Bedienungskammern unterirdischer Lagerbehälter der Fußboden tiefer als 3 m unter dem anschließenden Umgebungsniveau, sind diese Räume mit Lüftungsöffnungen derart auszustatten, dass sich eine Durchlüftung möglichst in der Raumdiagonale ergibt.

(6) Lagerräume für brennbare Flüssigkeiten sind elektrisch beleuchtbar einzurichten.

(7) In Lagerräumen für brennbare Flüssigkeiten sind Kanaleinläufe und Kanalputzöffnungen, Einmündungen von Feuerstätten in Abgasanlagen, Reinigungsöffnungen von Abgasanlagen, Wasser- und Gasleitungen sowie nicht zur Raumbeleuchtung und zum Betrieb der Anlage gehörende elektrische Anlagen unzulässig.

(8) Die Fußböden von Lagerräumen für brennbare Flüssigkeiten sind aus nicht brennbaren Baustoffen, flüssigkeitsdicht und mineralölbeständig herzustellen. Falls nicht ausschließlich doppelwandige Lagerbehälter mit Leckanzeigesystem zur Aufstellung gelangen, sind Auffangwannen herzustellen, die keine Bodenabläufe aufweisen dürfen. Das Fassungsvermögen jeder Auffangwanne hat

1. bei einem oder mehreren kommunizierend miteinander verbundenen Lagerbehältern der gesamten höchstzulässigen Lagermenge,
  2. bei mehreren nicht kommunizierend miteinander verbundenen Lagerbehältern der höchstzulässigen Lagermenge des größten Behälters und
  3. bei ortsveränderlichen Behältern (Fässern, Kanistern und dgl.) der Hälfte der gesamten höchstzulässigen Lagermenge, mindestens jedoch der Lagermenge des größten Behälters
- zu entsprechen.

(9) Lagerbehälter in Lagerräumen für brennbare Flüssigkeiten sind so aufzustellen, dass zur leichten Begehbarkeit ein seitlicher Abstand von mindestens 50 cm um jeden Lagerbehälter und der gleiche Abstand von der Decke frei bleiben müssen. Lagerbehälter mit einem Nenninhalt bis 20.000 Liter dürfen an zwei zusammenstoßenden Seiten mit einem Abstand von mindestens 15 cm von den Raumwänden aufgestellt werden. Bei der Aufstellung von Batteriebehältern gelten diese Abstände nicht zwischen den einzelnen Behältern. Bei Lagerbehältern

mit einem Nenninhalt bis 2.000 Liter ist ein Mindestabstand von 30 cm zur Decke ausreichend.

(10) An der Außenseite der Türen zu Lagerräumen für brennbare Flüssigkeiten sowie allenfalls vorgelagerter Schleusen sowie an der Oberseite von Einstiegsklappen senkrechter Einstiege sind die Aufschriften „Lagerraum für brennbare Flüssigkeiten“, „Unbefugten ist der Zutritt verboten“, sowie „Rauchen und Hantieren mit Feuer und offenem Licht verboten“ gut lesbar und haltbar anzubringen.

### **Lagerbehälter für brennbare Flüssigkeiten**

**§ 35.** (1) Lagerbehälter müssen dauerhaft dicht, bruchsicher, allseits geschlossen und aus Werkstoffen hergestellt sein, die gegen die gelagerten brennbaren Flüssigkeiten beständig sind; sie müssen weiters den statischen Erfordernissen entsprechen sowie dem möglichen Innen- und Außendruck und den thermischen Beanspruchungen standhalten.

(2) Lagerbehälter müssen mit einer geeigneten Messvorrichtung ausgestattet sein, durch die der jeweilige Flüssigkeitsstand festgestellt werden kann. Die Messvorrichtung kann entfallen, wenn Lagerbehälter so durchscheinend sind, dass der Flüssigkeitsstand von außen leicht festgestellt werden kann.-

(3) Lagerbehälter mit einem Nenninhalt von mehr als 1.000 Liter müssen mit einem festen Füllanschluss an einer für die Befüllung leicht zugänglichen Stelle und einer Lüftungsleitung gemäß § 36 Abs 6 bis 10 ausgestattet werden. Bei Lagerbehältern mit festem Füllanschluss ist eine Überfüllsicherung vorzusehen.

(4) Die Außenflächen oberirdischer Lagerbehälter aus Stahl sind mit einem Korrosionsschutz zu versehen. Bei im Freien aufgestellten Lagerbehältern aus Stahl müssen die Beschichtungsstoffe auch gegen atmosphärische Einflüsse ausreichend widerstandsfähig sein; außerdem sind die Lagerbehälter mit einer Blitzschutzanlage auszustatten.

### **Rohrleitungen, Absperreinrichtungen und Armaturen für brennbare Flüssigkeiten**

**§ 36.** (1) Rohrleitungen, Absperreinrichtungen und Armaturen müssen dauerhaft dicht und aus Werkstoffen hergestellt sein, die gegen die geleiteten brennbaren Flüssigkeiten beständig sind; sie müssen weiters gegen Korrosion geschützt und so beschaffen sein, dass sie den

möglichen mechanischen, chemischen und thermischen Beanspruchungen standhalten.

(2) Nicht einsehbare, z. B. im Erdreich verlegte, Rohrleitungen mit Ausnahme der Lüftungsleitungen von Lagerbehältern sind in korrosionsbeständigen flüssigkeitsdichten Schutzrohren zu verlegen. Der Überwachungsraum zwischen jeder Rohrleitung und dem Schutzrohr ist mit einem Leckanzeigesystem, das als Über- oder Unterdrucksystem arbeitet, auszustatten.

(3) Füllleitungen sind möglichst mit Gefälle so zu verlegen, dass sie sich nach dem Befüllvorgang selbsttätig in den Lagerbehälter entleeren. Liegt die Füllstelle tiefer als der höchste Punkt der Füllleitung oder des Lagerbehälters, so sind in der Füllleitung beim Füllanschluss ein Rückschlagventil und ein Absperrventil einzubauen. Weiters sind Füllanschlüsse mit Kappverschraubungen dicht abzuschließen. Bei unterirdischen Lagerbehältern ist die Anordnung von Füllanschlüssen in Domschächten nur zulässig, wenn diese mit der Außenwand des Lagerbehälters flüssigkeitsdicht und ölbeständig verbunden sind.

(4) Rohrleitungen aus Kunststoff dürfen nur verwendet werden, wenn sie vom Hersteller des Rohrleitungssystems in der technischen Dokumentation für diesen Verwendungszweck als zulässig angeführt sind.

(5) In Rohrleitungen, bei denen die Gefahr besteht, dass bei Un dichtheiten durch die Heberwirkung der Behälterinhalt selbsttätig ausfließt, sind Heberschutzventile als Sicherheitsventile einzubauen.

(6) Lüftungsleitungen von Lagerbehältern müssen ins Freie münden. Die Mündungen sind gegen das Eindringen von Niederschlags wasser und Fremdkörpern zu sichern und möglichst so anzutragen, dass sie von der Füllstelle aus eingesehen werden können. Die Mündungen müssen von Öffnungen von Abgasanlagen, Öffnungen in Regen fallrohren und offenbaren Fenstern einen horizontalen Abstand von mindestens 2 m haben.

(7) Mündungen der Lüftungsleitungen von Lagerbehältern für die Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten sind in ausreichender Höhe anzutragen, sodass keine Gefährdung durch Zündquellen und keine Geruchsbelästigung zu erwarten ist. Zu Grundstücksgrenzen ist durch die Mündungen ein den explosionsgefährdeten Bereichen (Zonen) entspre chender seitlicher Abstand von mindestens 1 m einzuhalten.

(8) Mündungen der Lüftungsleitungen von Lagerbehältern für die Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten der Gefahrenklasse III sind

derart auszuführen bzw müssen einen derart ausreichenden Abstand zu Mündungen von Lüftungsleitungen von Lagerbehältern für die Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten der Gefahrenklassen I und II aufweisen, dass keine Gefährdung durch Flammendurchschlag zu erwarten ist.

(9) Lüftungsleitungen von Lagerbehältern für brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklassen I und II sind bei der Mündung mit einer Sicherung gegen Flammendurchschlag samt einem davor eingebauten Strömungsrückschlagventil auszustatten.

(10) Lüftungsleitungen in der Außenwand von Gebäuden zu öffentlichen Verkehrsflächen sind unter Putz zu verlegen.

(11) Freiliegende Armaturen bei oberirdischen Lagerbehältern im Freien sind erforderlichenfalls gegen Manipulationen durch Unbefugte zu sichern.

### Füllstellen für brennbare Flüssigkeiten

**§ 37.** (1) Füllstellen zur Befüllung von Lagerbehältern sind in Füllschränken oder Füllschächten anzurichten und auf jener Liegenschaft einzurichten, auf der sich die Tankstelle befindet, wenn auf der öffentlichen Verkehrsfläche und auf der Liegenschaft für das Tankfahrzeug eine leichte und verkehrssichere Zu- und Abfahrt sichergestellt ist und das Tankfahrzeug zur Gänze auf die Liegenschaft einfahren kann.

(2) Füllstellen müssen von Kanaleinlauföffnungen mindestens 5 m entfernt sein. Sofern Füllstellen allgemein zugänglich sind, müssen sie versperrbar ausgeführt werden.

(3) Sind Füllschränke in der Gebäudewand angeordnet, so sind diese zum Gebäude hin als brandabschnittsbildende Wand auszugestalten, sofern sie nicht unmittelbar an den Lagerraum für brennbare Flüssigkeiten grenzen. Unterhalb jedes Füllanschlusses ist eine flüssigkeitsdichte Auffangtasse anzurichten.

(4) Füllschächte sind unter Bedachtnahme auf das unterschiedliche Dehnungsverhalten der eingesetzten Baustoffe flüssigkeitsdicht und mineralölbeständig auszugestalten. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, können Füllschächte auch auf der öffentlichen Verkehrsfläche vor der Liegenschaft, auf der die Tankstelle situiert ist, eingebaut werden. Füllschächte sind tagwasserfest abzudecken; bei Ausführung von Füllschächten in öffentlichen Verkehrsflächen sind die Abdeckungen rutschfest und flüssigkeitsdicht auszuführen.

(5) Füllschächte müssen mit festem, nicht brennbarem und leicht entfernbarem Füllmaterial ausgefüllt oder so ausgeführt sein, dass sich in ihnen keine explosionsfähigen Dampf-Luft-Gemische ansammeln können; dies gilt nicht, wenn sich in solchen Schächten ausschließlich Füllstellen für brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklassen I und II befinden.

(6) Bei den Füllanschlüssen sind Schilder über die abzufüllende brennbare Flüssigkeit und über das Vorhandensein einer Überfüll-sicherung gut lesbar und haltbar anzubringen.

### Zapfsäulen und Kleinzapfgeräte für brennbare Flüssigkeiten

**§ 38.** (1) Zapfsäulen zur Abgabe brennbarer Flüssigkeiten der Gefahrenklassen I und II müssen von Gebäuden mindestens 5 m und von oberirdischen Lagerbehältern mindestens 8 m entfernt sein. Zapfsäulen zur Abgabe brennbarer Flüssigkeiten der Gefahrenklasse III müssen von Gebäuden sowie von Wänden, die nicht aus Baustoffen der Euro-klasse des Brandverhaltens mindestens A2 bestehen, mindestens 1 m entfernt sein.

(2) In Abhängigkeit von den gegebenen örtlichen Verhältnissen dürfen die Abstände an zwei zusammenhängenden Seiten durch öff-nunglose, standfeste, nichtbrennbare Schutzwände ersetzt werden, wenn diese Wände den gleichen Schutz bieten, wie er durch die Abstände nach Abs 1 gegeben wäre.

(3) Zapfsäulen müssen auf einer erhöhten Fläche errichtet sein, die mindestens 12 cm höher ist als die angrenzende Verkehrsfläche (Betankungsfläche). Der Sockel der Zapfsäulen muss von den Rändern dieser erhöhten Flächen mindestens 30 cm entfernt sein. Um die Zapfsäule muss in einem Umkreis von mindestens 80 cm jener Bereich ungehindert zugänglich sein, der für Kontroll-, Wartungs- und Reparaturarbeiten an der Zapfsäule erforderlich ist.

(4) Kleinzapfgeräte müssen so aufgestellt bzw so gesichert sein, dass sie nicht umstürzen, abrollen oder von Kraftfahrzeugen angefahren werden können.

(5) Abfülleinrichtungen müssen an gut durchlüfteten Orten aufge-stellt sein. Sie dürfen nicht in Räumen, deren Fußboden allseits tiefer als das angrenzende Gelände liegt, oder in Obergeschossen aufgestellt sein.

(6) Im Umkreis von 8 m um Abfülleinrichtungen dürfen keine Ein-läufe zu Kanälen ohne Abscheideranlage vorhanden sein, sofern brenn-

bare Flüssigkeiten in die Kanaleinläufe eindringen können. Verkehrsflächen im Bereich von Tankstellen müssen so geneigt errichtet werden, dass durch ausfließende brennbare Flüssigkeiten auch im Brandfall Abfülleinrichtungen und Fluchtwege nicht gefährdet werden können.

(7) Tankstellen müssen so ausgeführt sein, dass im Umkreis von mindestens 5 m um Zapfsäulen, die der Abgabe von Kraftstoffen der Gefahrenklassen I und II dienen, keine ortsfesten Zündquellen und keine Öffnungen zu Räumen mit Zündquellen oder zu tiefer gelegenen Räumen, Kellern, Gruben, Schächten und Kanälen vorhanden sind.

(8) Pumpenmotoren von Zapfsäulen müssen im Gefahrenfall von einem sicheren, leicht erreichbaren Ort mit einem als solchem deutlich gekennzeichneten Notschalter allpolig abschaltbar sein; dieser Schalter darf nur dann auch als Betriebsschalter verwendet werden, wenn er nach seiner Bauart hiefür geeignet ist.

### **Aus den EB:**

#### **Zu Abs 1 (LGBI. 34/2009):**

Die Abstandsvorschriften nach Abs 1 richten sich einerseits gegen eine Brandgefahr und andererseits insbesondere gegen das Eindringen von Dämpfen (etwa durch Wind begünstigt) in nahegelegene Räume. Zielgruppe der Bestimmung des Abs 1 zweiter Satz zur Einschränkung des Schutzabstandes sind insbesondere kleinere Heizölhändler.

### **3. Abschnitt Betriebsbestimmungen**

#### **Pflichten des Betreibers oder der Betreiberin**

**§ 39.** Der Betreiber oder die Betreiberin hat dafür zu sorgen, dass die Tankstelle entsprechend den Vorschriften dieses Gesetzes betrieben und instand gehalten wird.

#### **Untersagung des Betriebes**

**§ 40.** Steht der Betrieb einer Tankstelle im Widerspruch zu den Bestimmungen des § 29, so ist dieser von der Behörde zu untersagen. Die Untersagung ist auf Antrag des Betreibers oder der Betreiberin

aufzuheben, wenn ausreichende Vorkehrungen zur Beseitigung der Gefahr oder der unzumutbaren Belästigung getroffen worden sind.

### **Erstmalige Überprüfung**

**§ 41.** Tankstellen sind vor ihrer Inbetriebnahme, unterirdische Lagerbehälter jedoch vor dem Zuschütten der Behältergrube, von einem oder einer Berechtigten zur Durchführung von Überprüfungen gemäß § 43 Abs 1 auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen.

**EB:**

#### **Zu §§ 41 und 42 (LGBI. 34/2009):**

Die Bestimmungen über die vorzunehmenden Überprüfungen stehen in weitgehendem Einklang mit den diesbezüglichen Bestimmungen der VbF, (Verordnung über brennbare Flüssigkeiten, BGBl. 240/1991 idgF, Anm), aus welcher im Sinne des Standes der Technik auch die entsprechenden Prüfinhalte nach den §§ 12 bis 15 VbF abzuleiten sind.

### **Regelmäßige Überprüfungen**

**§ 42.** (1) Tankstellen sind regelmäßig in Abständen von 6 Jahren auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen. Ausgenommen sind Lagerbehälter zur Lagerung brennbarer Flüssigkeiten der Gefahrenklasse III mit einem Nenninhalt von nicht mehr als 1.000 Liter und die dazugehörigen Betriebseinrichtungen, wenn die Lagerbehälter in einem Lagerraum für brennbare Flüssigkeiten aufgestellt sind und die höchstzulässige Lagermenge in diesem Lagerraum nicht mehr als 1.000 Liter beträgt.

(2) Der erste Stichtag zur Durchführung der regelmäßigen Überprüfung richtet sich nach der erstmaligen Überprüfung gemäß § 41. Für oberirdische Einrichtungen ist die erste regelmäßige Überprüfung zwölf Jahre nach deren Herstellung durchzuführen.

(3) Die in Abs 1 und 2 genannten Fristen dürfen um maximal 3 Monate überschritten werden. Der Stichtag für die nächst fällige regelmäßige Überprüfung bleibt dadurch unberührt.

(4) Die Behörde kann eine außerordentliche Überprüfung der Tankstellen durch Berechtigte gemäß § 43 Abs 1 anordnen, wenn dies aus Gründen der Sicherheit von Personen erforderlich ist.

## Berechtigte zur Durchführung von Überprüfungen

**§ 43.** (1) Zur Durchführung der erstmaligen Überprüfung sind im Rahmen ihrer Befugnisse heranzuziehen:

1. Ziviltechniker oder Ziviltechnikerinnen einschlägiger Fachgebiete, insbesondere für Maschinenbau oder Elektrotechnik oder
2. akkreditierte Prüf- und Überwachungsstellen im Rahmen ihrer Befugnisse oder
3. technische Büros einschlägiger Fachrichtung im Rahmen ihrer Befugnisse oder
4. Gewerbetreibende, die berechtigt sind, Anlagen zur Lagerung oder zur Lagerung und Abfüllung brennbarer Flüssigkeiten zu planen und herzustellen.

(2) Zur Durchführung der regelmäßigen Überprüfungen sind Berechtigte nach Abs 1 oder die zur Abnahme von Dichtheitsprüfungen befugten Gewerbetreibenden im Rahmen ihrer Befugnisse heranzuziehen.

**EB:**

### Zu § 43 (LGBI. 34/2009):

Um Divergenzen zum gewerblichen Betriebsanlagenrecht vorzubeugen, wurden die Bestimmungen über die Berechtigung zur Durchführung von Überprüfungen in Anlehnung an die VbF (vgl. § 17 VbF) gestaltet.

## Prüfbescheinigung

**§ 44.** Über jede Überprüfung ist eine Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel zu enthalten hat. Die Prüfbescheinigung ist bei der Tankstelle aufzubewahren. Der oder die Überprüfende hat zusätzlich je eine Abschrift der Prüfbescheinigung der Behörde und nachweislich dem Betreiber oder der Betreiberin unverzüglich zu übermitteln, wenn er oder sie

1. die erstmalige Überprüfung vorgenommen hat oder
2. bei einer regelmäßigen Überprüfung festgestellt hat, dass
  - der Betrieb der Anlage unzumutbare Belästigungen für die Nachbarn oder
  - eine unmittelbare Gefahr hervorruft oder
  - ein Mangel im Sinne des § 45 Abs 2 besteht.

## Behebung von Mängeln

**§ 45.** (1) Tankstellen dürfen nur betrieben werden, wenn alle bei einer Überprüfung festgestellten, die Betriebssicherheit beeinträchtigenden Mängel behoben sind.

(2) Wird eine Undichtheit bei einem Lagerbehälter festgestellt (Behälterwand, Außenwand oder Leckschutzauskleidung), so ist dieser unverzüglich unter Beachtung der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu entleeren. Die weitere Verwendung des Lagerbehälters ist erst dann zulässig, wenn eine Überprüfung die Dichtheit des Lagerbehälters ergeben hat.

(3) Wenn bei der Überprüfung eines Lagerbehälters festgestellt wird, dass dessen Betriebssicherheit nicht mehr gegeben ist, ist dessen Weiterverwendung bis zur Herstellung der Betriebssicherheit unzulässig. Bei unterirdischen einwandigen Lagerbehältern ist die Betriebssicherheit insbesondere dann nicht mehr anzunehmen, wenn festgestellt wird, dass die Wanddicke zumindest an einer Stelle durch Korrosion um mehr als 50 % geschwächt ist.

(4) Erkennt der oder die Überprüfende das Vorliegen einer unmittelbaren Gefahr, so ist der Betreiber oder die Betreiberin der Anlage von dem oder der Überprüfenden nachweislich davon in Kenntnis zu setzen, dass diese nicht weiter betrieben werden darf. Der oder die Überprüfende hat die zur Beseitigung der unmittelbaren Gefahr notwendigen Maßnahmen sofort zu veranlassen und die Behörde unverzüglich von den getroffenen Maßnahmen zu verständigen.

(5) Die Wiederaufnahme des Betriebes der Anlage ist erst nach Vorliegen eines von einem oder einer Berechtigten ausgestellten Prüfbefundes über die Behebung der Mängel zulässig.

## Befüllen von Lagerbehältern

**§ 46.** (1) Das Befüllen von Lagerbehältern darf nur aus hiefür zugelassenen Tankfahrzeugen erfolgen.

(2) Das Befüllen von Lagerbehältern mit einem Inhalt von mehr als 1.000 Liter muss über Füllstellen und festverlegte Füllleitungen zu den Lagerbehältern erfolgen. Die Behälter der Tankfahrzeuge müssen vor dem Anschließen der Abfüllschläuche wirksam geerdet werden. Die Befüllung von Lagerbehältern für brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklassen I und II darf nur unter Verwendung der Gaspendelleitungen erfolgen.

(3) Beim Befüllen darf in Lagerbehältern, Rohrleitungen und Armaturen kein unzulässiger Druck auftreten. Lagerbehälter mit einer Überfüllsicherung, deren Funktion von einer Steuereinrichtung am Tankfahrzeug abhängig ist, dürfen nur unter Verwendung dieser Einrichtung gefüllt werden.

(4) Der Befüllvorgang von Lagerbehältern ist während der ganzen Dauer vom Bedienungspersonal zu überwachen. Während des Befüllvorganges ist im Gefahrenbereich das Rauchen und Hantieren mit offenem Feuer und Licht verboten.

(5) Beim Befüllen über eine Füllstelle auf der öffentlichen Verkehrsfläche sind gut sichtbare Warnhinweise anzubringen, die auf die möglichen Gefahren durch den Befüllvorgang hinweisen. Auf dem öffentlichen Gut sind Füllschläuche so kurz wie möglich zu verlegen.

(6) Beim Befüllen von Lagerbehältern dürfen Verkehrsflächen, Grünanlagen, Gebäudeteile oder sonstiges fremdes Eigentum nicht verunreinigt werden.

### **Betanken von Kraftfahrzeugen**

**§ 47.** Während des Abfüllens von Kraftstoffen bei der Zapfsäule müssen der Motor und die Fremdheizung des zu betankenden Kraftfahrzeugs abgestellt sein. Auf dieses Verbot muss durch deutlich sichtbare und dauerhafte Anschläge hingewiesen werden.

## **5. Teil**

### **Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen**

#### **Inhalt der Verpflichtung; Stellplatzregulativ**

**§ 48.** (1) Bei Neu- und Zubauten sowie Änderungen der Raumwidmung oder Raumeinteilung entsteht eine Stellplatzverpflichtung nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen; diese ist entweder als Naturalleistung (Pflichtstellplätze) grundsätzlich auf dem Bauplatz oder Baulos oder durch Entrichtung der Ausgleichsabgabe an die Stadt Wien zu erfüllen.

(2) Für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes kann der Bauungsplan besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen festlegen und dabei den Umfang der Stellplatzverpflichtung gemäß § 50 auf bis zu 10 % verringern oder

auf bis zu 110 % erhöhen 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. Anpassung des Angebots an Stellplätzen an die verkehrs- und umweltpolitischen 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. Eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung auf weniger 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.

(4) Pflichtstellplätze müssen ab Einlangen der Fertigstellungsanzeige des die Stellplatzverpflichtung auslösenden Bauvorhabens für die Dauer des Bestehens der Verpflichtung der widmungsgemäßen Verwendung offenstehen. Über das Bestehen der Verpflichtung hat die Behörde auf Antrag mit Feststellungbescheid zu entscheiden.

(4a) Die Behörde hat über Antrag das vorzeitige Erlöschen der Verpflichtung gemäß Abs 4 auszusprechen, wenn Pflichtstellplätze innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren vor der Stellung des Antrags mehr als fünf Jahre tatsächlich nicht für das Einstellen von Kraftfahrzeugen verwendet wurden, in dem betreffenden Gebiet unter Berücksichtigung der in Abs 3 Z 1 bis 3 genannten Gegebenheiten ein Bedarf an Stellplätzen nicht gegeben ist und der gemäß §§ 48 und 50 in der nach Inkrafttreten des Gesetzes LGBL für Wien Nr. 26/2014 geltenden Fassung und § 50a erforderliche Umfang der Stellplatzverpflichtung nicht unterschritten wird. Dem Antrag sind ein Nachweis über den Leerstand im genannten Zeitraum, ein Verkehrsgutachten hinsichtlich des fehlenden Stellplatzbedarfs, eine nachvollziehbare Berechnung des Umfanges der Stellplatzverpflichtung sowie der Nachweis der Zustimmung des Eigentümers oder der Eigentümerin (aller Miteigentümer) des von den die Stellplatzverpflichtung auslösenden Baumaßnahmen betroffenen Bauwerks anzuschließen.

(5) Fällt ein Stellplatz, der an die Verpflichtung angerechnet wurde, weg und kann die Verpflichtung nicht in anderer Art und Weise erfüllt werden oder ist eine Kompensationsmaßnahme nach § 50b nicht aufrecht, so ist die dementsprechende Ausgleichsabgabe in der zum Zeitpunkt des Wegfalls oder der Feststellung der Nichtaufrechterhaltung geltenden Höhe vorzuschreiben und zu entrichten.

(6) Eine Änderung in der Art der Erfüllung der Verpflichtung ist der Behörde vorher schriftlich zur Kenntnis zu bringen.

### **Anmerkungen:**

#### **Zu Abs 1:**

1. Siehe aber auch zur Stellplatzverpflichtung bei Kleingärten § 50 Abs 5.
2. Zu den Änderungen der Raumwidmung siehe § 50 Abs 7 und 8.

#### **Zu Abs 2:**

1. Das Stellplatzregulativ wurde mit LGBL 43/1996 in das damals geltende Wiener Garagengesetz aufgenommen. Der dieser Novelle zu Grunde liegende Initiativantrag erläutert das Stellplatzregulativ wie folgt:  
„Dem Gemeinderat soll ermöglicht werden, in Umsetzung konkreter, im Gesetz genannter verkehrspolitischer Ziele vom gesetzlichen Norm-

fall der Stellplatzverpflichtung abzugehen, um für jene Fälle, in denen die Herstellung von Stellplätzen im gesetzlich geforderten Umfang öffentlichen Interessen zuwiderlaufen würde (z. B. mit öffentlichen Verkehrsmitteln leicht erreichbare Geschäftsstraßen, Fußgängerzonen), eine der vom Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan beabsichtigten Gesamtplanung angepasste Regelung für bestimmte, örtlich begrenzte Stadtteile vorzusehen (Stellplatzregulativ). Da zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens die Bereitstellung leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel und einer ausreichend großen Anzahl an Garagenstandorten vor allem im dicht bebauten Gebiet ein besonderes Anliegen darstellt, werden als Anwendungsfälle für die Erlassung solcher Stellplatzregulative vor allem dicht besiedelte Bereiche innerhalb des Gürtels in Frage kommen. Daneben soll es jedoch auch möglich sein, in Stadterweiterungsgebieten, die eine ausreichend dichte Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufweisen, Pilotprojekte zur Schaffung autofreier Zonen und Siedlungen zu verwirklichen.“

2. Das Stellplatzregulativ stellt gemäß § 5 Abs 4 lit b BO eine Festsetzung im Bebauungsplan dar; es besteht daher grundsätzlich eine Ausnahmemöglichkeit nach § 69 BO.
3. Beschränkt kann nicht nur das zulässige Ausmaß der Pflichtstellplätze werden, sondern jenes der Stellplätze allgemein.
4. Die Art der Erfüllung der Stellplatzverpflichtung kann in der Schaffung der Pflichtstellplätze in natura (§§ 49 bis 51) oder in der Entrichtung der Ausgleichsabgabe (§§ 52 ff) bestehen; es ist aber nach dem Gesetzeswortlaut auch eine Aufteilung zwischen den Erfüllungsarten denkbar.
5. Zu Garagengebäuden siehe § 2 Abs 7.

**Zu Abs 3:**

Abs 3 ergänzt die ebenfalls anzuwendenden §§ 1 ff BO.

**Zu Abs 4:**

Zur Fertigstellungsanzeige siehe § 128 BO.

**Aus den EB:****Zu Abs 2 und Abs 3 (LGBI. 46/2010):**

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 Abs 4a (LGBI. 69/2018):**

Nach der derzeitigen Rechtslage müssen Pflichtstellplätze ungeachtet des tatsächlichen Bedarfs auf Bestandsdauer des die Stellplatzverpflichtung auslösenden Bauwerks der Verwendung offen stehen. Dies führt je nach örtlicher Lage des Objektes zu teilweise beträchtlichen Dauerleerständen. Es wird daher in dem neuen Abs 4a bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen ein vorzeitiges Erlöschen der Verpflichtung, Pflichtstellplätze zur Verfügung zu halten, ermöglicht. Da Pflichtstellplätze nicht zwingend nur den Nutzern des die Stellplatzverpflichtung auslösenden Bauwerks zur Verfügung stehen und die Stellplatzverpflichtung die durch eine Bauführung erhöhte Verkehrsbelastung in einem bestimmten Gebiet vermindern soll, ist für die Erlangung eines das Erlöschen der Stellplatzverpflichtung aussprechenden Bescheides u. a. ein Verkehrsgutachten vorzulegen, aus dem sich der fehlende Bedarf nach Stellplätzen in diesem Gebiet ergibt.

Jedenfalls dürfen bestehende Pflichtstellplätze nicht über jenes Maß hinaus wegfallen, das sich hinsichtlich des Umfangs der Stellplatzverpflichtung aus der Novelle 2014 zum WGarG ergibt. Da lediglich die Qualifikation als Pflichtstellplatz wegfällt, bleibt die Anzahl der in der Natur bestehenden Stellplätze und deren Konsens unverändert.

### **Anforderung an Pflichtstellplätze**

**§ 49.** Bei Pflichtstellplätzen muss die Anfahrbarkeit des Stellplatzes gewährleistet sein, ohne dass dazu erst ein anderes Fahrzeug durch Dritte entfernt werden muss.

**EB:**

#### **Zu § 49 (LGBI. 34/2009):**

Insbesondere bei kraftbetriebenen Parkeinrichtungen bzw Parksystmen sind Stellplatzkonstellationen möglich, bei denen zum Erreichen (Zufahren) eines Stellplatzes ein anderes Fahrzeug erst durch Dritte entfernt werden muss. So kann bei Stapelparkern das Inbetriebnehmen und Wegfahren eines Fahrzeuges (durch Dritte) erforderlich sein, um einen anderen dahinter oder darüber angeordneten Stellplatz erreichen zu können. Derartige Stellplätze können keine Pflichtstellplätze bilden. Demgegenüber soll etwa die durch den Lenker oder die Lenkerin eigenständig bewältigte Verschiebung anderer Fahrzeuge (z. B. auf Paletten) mittels technischer Hilfsmittel der Qualifikation als Pflichtstellplatz nicht entgegenstehen.

### **Umfang der Stellplatzverpflichtung: Regelbedarf**

**§ 50.** (1) Bei der Ermittlung des Umfangs der Stellplatzverpflichtung ist der sich aus der Nutzungsart des Gebäudes ergebende Stellplatzbedarf zu berechnen:

1. bei Wohngebäuden: für je 100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche ist ein Stellplatz zu schaffen. Bei einem Zu- oder Umbau oder bei Änderungen der Raumwidmung ist für jede der rechtmäßig bestehenden Wohnungen eine Wohnnutzfläche von 100 m<sup>2</sup> zu berechnen und diese Gesamtfläche der neu geschaffenen Wohnnutzfläche gegenüber zu stellen; Stellplätze sind insoweit zu schaffen, als sich daraus eine zusätzliche Stellplatzverpflichtung ergibt;

2. bei Beherbergungsstätten ist für je 5 Zimmereinheiten oder Wohn-einheiten ein Stellplatz oder für je 30 Zimmereinheiten oder Wohn-einheiten ein Busstellplatz zu schaffen;
3. bei Heimen, bei welchen Wohneinheiten bestehen oder vorgesehen sind, ist für je 10 Wohneinheiten ein Stellplatz zu schaffen;
4. bei Heimen, bei welchen keine Wohneinheiten bestehen oder vor-gesehen sind, ist für je 300 m<sup>2</sup> Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen;
5. bei Industrie- und Betriebsbauwerken, Bürogebäuden, Bauwerken für Bildungs- oder Betreuungszwecke sowie Geschäftsgebäuden und anderen, dem Verkehr mit Kundinnen und Kunden, Gästen und anderen, vorwiegend nicht betriebsangehörigen Personen dienenden Räumlichkeiten sowie bei Amtgebäuden, Instituten, Kranken-anstalten und dergleichen ist für je 100 m<sup>2</sup> Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen. In Bauwerken für Bildungs- oder Betreuungs-zwecke werden Räume, die überwiegend für den Unterricht oder für die Betreuung von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, in diese Fläche nicht eingerechnet;
6. bei Gebäuden für Veranstaltungen, Versammlungsräumen, Sport-anlagen und dergleichen ist für je 50 Personen ein Stellplatz zu schaf-fen, wobei die behördlich zugelassene Besucherzahl als Bemessungs-grundlage dient;
7. bei Bädern ist für je 10 Kabinen oder 30 Kästchen sowie für jede Wechselkabine oder jedes Wechselkästchen ein Stellplatz zu schaffen.

(2) Bei Schaffung von Kleingärten im Kleingartengebiet sowie im Kleingartengebiet für ganzjähriges Wohnen sind im Rahmen der Ab-teilungsbewilligung Trennstücke für Stellplätze zu schaffen; dabei sind bei Kleingärten mit der Widmung „Kleingartengebiet für ganzjähriges Wohnen“ für jeden Kleingarten, sonst für je fünf Kleingärten, ein Stell-platz zu berechnen. Bei Neufestsetzung der Widmung „Grünland – Er-holungsgebiet – Kleingartengebiet“ oder „Grünland – Erholungsge-biet – Kleingartengebiet für ganzjähriges Wohnen“ ist bei Abteilung auf Kleingärten, sofern diese Kleingärten in ihrer überwiegenden Anzahl tatsächlich bereits bebaut sind, von der Verpflichtung zur Schaffung der Stellplätze insofern abzusehen, als dafür Grundflächen nicht zur Verfügung stehen; diese Verpflichtung gilt bis zum Freiwerden eines Kleingartens, der sich für die Erfüllung der Stellplatzverpflichtung eignet, als gestundet.

(3) Bei Anwendung der Abs 1 und 2 ist ein Stellplatz jeweils nur für die volle Verhältniszahl zu berechnen.

- (4) Keine Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen besteht für
1. Kleinhäuser mit nur einer Wohneinheit, Kleingartenwohnhäuser und Kleingartenhäuser;
  2. unmittelbar kultische oder der Bestattung dienende Anlagen oder Räume.

(5) Bei Änderungen der Raumwidmung beziehungsweise Raumeinteilung ist für die betroffenen Räume die Zahl der Pflichtstellplätze nach den Grundsätzen der Abs 1 bis 4 gesondert für die bisherige und für die neue Widmung zu ermitteln; Stellplätze sind insoweit zu schaffen, als die Gegenüberstellung dieser Zahlen für die neue Raumwidmung beziehungsweise Raumeinteilung eine zusätzliche Stellplatzverpflichtung ergibt.

(6) Entsteht bei einem einheitlichen Bauvorhaben nach den Grundsätzen der Abs 1 bis 5 einerseits die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen und andererseits durch die Änderung der Raumwidmung beziehungsweise Raumeinteilung rechnerisch ein Guthaben von Pflichtstellplätzen, dürfen sie gegeneinander aufgerechnet werden.

### **Anmerkungen:**

#### **Zu Abs 1:**

1. Nach den Übergangsbestimmungen zur Novelle LGBl. 26/2014 gelten die Bestimmungen über den Umfang der Stellplatzverpflichtung auch für im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle (das ist der 16. Juli 2014) bereits anhängige Bauverfahren.
2. Ebenfalls nach den Übergangsbestimmungen zur Novelle LGBl. 26/2014 müssen 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, auch nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes im Sinne des § 48 Abs 4 der widmungsgemäßen Verwendung offenstehen. Eine „Anpassung“ der Zahl der Pflichtstellplätze an die neue Rechtslage im Wege eines Planwechsels ist daher nicht möglich. Pflichtstellplätze, die vor dem Inkrafttreten dieser Novelle bereits fertig gestellt sind, dürfen nur dann aufgelassen werden, wenn sich im Zuge

einer künftigen Bauführung die Wohnnutzfläche bzw die Fläche der Aufenthaltsräume entsprechend verringert.

3. Die Bestimmung des Abs 1 Z 1 zweiter Satz soll Härten vermeiden, die darin bestehen, dass seit der Novelle 2014 zum WGarG bei der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in bestehenden Gebäuden – insbesondere im Falle von Dachgeschossausbauten – eine zusätzliche Stellplatzverpflichtung entsteht, die Sanierungen zum Teil erschwert.

### **Zu Abs 2:**

Mit dem „Freiwerden“ eines Kleingartens ist die Auflösung eines Pachtvertrages gemeint.

### **Zu Abs 5:**

Die Bestimmung wurde erstmals mit dem Gesetz LGBI. 10/1999 in das damals geltende Wiener Garagengesetz aufgenommen. Der dieser Novelle zu Grunde liegende Initiativantrag erläutert die Bestimmung wie folgt:

„Nach der Neufassung dieser Bestimmung sind künftig bei Änderungen der Raumwidmung für die vom Bauvorhaben betroffenen Räume des bestehenden Gebäudes die fiktiv vorhandenen Stellplätze nach der Rechtslage zu berechnen, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung für die beabsichtigte Raumwidmung bzw für das beabsichtigte Bauvorhaben in Wirksamkeit steht. Diese fiktive Berechnung ist der Berechnung des Stellplatzfordernisses für das nunmehrige Projekt gegenüberzustellen; bei Fehlen von Stellplätzen ist deren Anzahl entweder in natura zu schaffen oder es ist hiefür die Ausgleichsabgabe zu entrichten.“

### **EB:**

### **Zu Abs 1 (LGBI. 26/2014):**

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 Geschäftsbauten und andere, dem Verkehr mit Kunden, Gästen und anderen, vorwiegend nicht betriebsangehörigen Personen dienende Räumlichkeiten wird der Schwellenwert von derzeit  $80\text{ m}^2$  auf ebenfalls  $100\text{ m}^2$  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.

**(LGBI. 37/2023):**

Der Regelbedarf ergibt sich aus der Nutzungsart des Gebäudes. § 50 wird übersichtlicher strukturiert. Inhaltlich gibt es nur eine Änderung im Zusammenhang mit Bauwerken, die Bildungs- und Betreuungszwecken dienen. Aufenthaltsräume, die dem Unterricht dienen, werden in die Fläche für die Ermittlung der Stellplatzverpflichtung nicht eingerechnet und zwar unabhängig davon, ob Kinder, Jugendliche oder Erwachsene unterrichtet werden. Räume, die zur Betreuung von Kindern oder Jugendlichen genutzt werden, sind ebenso in die Fläche nicht einzubeziehen.

**Judikatur (z. T. zur Rechtslage vor dem WGarG 2008):****Zu § 50:**

Die Stellplatzverpflichtung ist nicht nach der tatsächlichen Verwendung, sondern nach der konsensgemäßen Widmung zu beurteilen (VwGH 11.5.1970, 117/70).

**Zu Abs 2:**

§ 50 Abs 5 (nun: Abs 2, Anm.) WGarG regelt den Umfang der Stellplatzverpflichtung. Im Übrigen enthält diese Bestimmung Regelungen, wie die Stellplatzverpflichtung erfüllt werden kann. Dass diese Regelungen nicht erschöpfend sind, ergibt sich bereits daraus, dass auch Gemeinschaftsanlagen gemäß § 2 Abs 4 WKIG zum Abstellen von Kraftfahrzeugen dienen können, wobei damit nicht zwingend Abteilungen, die Kleingärten bzw Kleingärten für ganzjähriges Wohnen betreffen, verbunden sein müssen. Daraus folgt, dass immer dann, wenn bei oder nach einer Neufestsetzung der Widmung «Kleingartengebiet für ganzjähriges Wohnen» (Umwidmung) Grundflächen für die Schaffung der gemäß § 50 Abs 5 WGarG geforderten Anzahl von Stellplätzen (Pflichtstellplätzen) bereits zur Verfügung stehen, diese Stellplatzverpflichtung zu erfüllen ist, und zwar unabhängig von der gleichzeitigen Erteilung einer Abteilungsbewilligung. Für diese Auslegung spricht insbesondere auch der letzte Satz des § 50 Abs 5 leg. cit., wonach die Stellplatzverpflichtung – solange ein zu deren Erfüllung geeigneter Kleingarten nicht freigeworden ist – lediglich als gestundet gilt (VwGH 18.11.2014, 2012/05/0068).

**Umfang der Stellplatzverpflichtung: Zonen**

**§ 50a.** (1) Das Stadtgebiet wird auf Grundlage der Erreichbarkeit der Liegenschaft mit öffentlichen Verkehrsmitteln und auf Grundlage der Nähe zum Stadtzentrum in Zonen gegliedert (Anlage 1). Der Umfang der Stellplatzverpflichtung ist von der Zone abhängig, in der die Liegenschaft situiert ist.

(2) Der Umfang der Stellplatzverpflichtung ergibt sich aus folgenden Prozentsätzen der nach § 50 Abs 1 zu schaffenden Stellplätze:

Zone 1: 70 vH

Zone 2: 80 vH

Zone 3: 100 vH

(3) Ist der Umfang der Verpflichtung mit einem Stellplatzregulativ im Bebauungsplan festgesetzt (§ 48 Abs 2), so geht diese Festsetzung dem Prozentsatz gemäß Abs 2 vor.

(4) Befindet sich eine Liegenschaft nicht zur Gänze innerhalb einer Zone, so ergibt sich die Stellplatzverpflichtung aus dem Mittelwert der jeweiligen Prozentsätze gemäß Abs 2.

**Aus den EB:****Zu § 50a (LGBI. 37/2023):**

Das Ausmaß der Stellplatzverpflichtung ergibt sich auf Grundlage des Zonenplans (Anlage 1 zu diesem Gesetz) in Zusammenschau mit dem in § 50a für die jeweilige Zone festgesetzten Prozentsatz. Die Einteilung der Zonen beruht auf der geographischen Nähe der jeweiligen Liegenschaft zu hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der Nähe zum Stadtzentrum.

Bei der Erstellung des Zonenplans wurden die Einzugsgebiete für die verschiedenen Zonen definiert. Für die ÖV-Stationen außerhalb des dichtbebauten Gebietes wurden vom Mittelpunkt der Station ein 500 Meter Radius gezeichnet. Für die Zone 2 wurde von den ausgewählten ÖV-Stationen vom Mittelpunkt der Station ein 300 Meter Radius gezeichnet. Im nächsten Schritt wurden alle Baublöcke ausgewählt, die mindestens zu 30 % im Radius eines Einzugsbereichs einer Zone liegen. Zone 1 hat vor Zone 2 Priorität.

**Umfang der Stellplatzverpflichtung: Kompensationsmaßnahmen**

**§ 50b.** (1) Die aufgrund von § 50a Abs 2 oder Abs 3 ermittelte Anzahl der zu schaffenden Stellplätze kann durch folgende Maßnahmen um maximal 10 vH reduziert werden:

1. Ladepunkte für Elektrofahrzeuge: Für vier Ladepunkte, die über die Verpflichtung gemäß § 6 hinausgehend auf Stellplätzen geschaffen werden, reduziert sich der Umfang der Verpflichtung um einen Stellplatz;
2. Car-Sharing-Angebot: Für jeden Stellplatz, der über ein Car-Sharing-Angebot verfügt, reduziert sich die Zahl der Pflichtstellplätze um fünf Stellplätze.

(2) Der Betrieb eines Car-Sharing-Stellplatzes (Abs 1 Z 2) ist nachzuweisen durch

1. die Vorlage einer Vereinbarung zwischen den Eigentümerinnen und Eigentümern (Miteigentümerinnen und Miteigentümern) des Gebäudes und einer Car-Sharing-Anbieterin oder einem Car-Sharing-Anbieter über den Betrieb eines Car-Sharing-Stellplatzes auf der Liegenschaft, gemeinsam mit der Fertigstellungsanzeige (§ 128 der Bauordnung für Wien) und
2. eine im Grundbuch ersichtlich gemachte öffentlich-rechtliche Verpflichtung (§ 130 Abs 2 lit m der Bauordnung für Wien).

### Aus den EB:

#### Zu Abs 1 (LGBI. 37/2023):

Diese Bestimmung soll es Bauwerbern ermöglichen, die Erfüllung der herkömmlichen Stellplatzverpflichtung teilweise durch die Umsetzung moderner Alternativen zu substituieren. Die Erfüllung der Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen nach § 50a ist dabei solange reduziert, als Car-Sharing-Stellplätze tatsächlich als solche genutzt werden können. Dies ist etwa der Fall, wenn eine dahingehende privatrechtliche Vereinbarung mit einem Car-Sharing-Anbieter besteht, aufgrund derer entsprechende Fahrzeuge auf den Stellplätzen zur Nutzung bereitgestellt werden. Sobald dies nicht mehr gegeben ist, lebt die Stellplatzverpflichtung nach § 50a vollumfänglich wieder auf, und die Behörde hat nach den §§ 48 und 52ff WGarG vorzugehen und ggf. eine Ausgleichsabgabe vorzuschreiben.

Weniger signifikant fällt die Reduktion bei der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge aus; dies auch, weil diese keine Änderung des Mobilitätsverhaltens und sohin auch keinen geringeren Stellplatzbedarf bewirken.

#### Zu Abs 2 (LGBI. 37/2023):

Abs 2 sieht Maßnahmen zur Gewährleistung eines tatsächlichen Angebots an Car-Sharing-Fahrzeugen vor. Damit soll sichergestellt werden, dass Car-Sharing-Plätze als solche nicht bloß ausgewiesen, sondern tatsächlich betrieben werden. Die Kompensationsmöglichkeiten bestehen sowohl bei Ermittlung der Stellplatzverpflichtung auf Grundlage der Prozent-

sätze gemäß § 50a Abs 2 als auch aufgrund des Prozentsatzes in einem Stellplatzregulativ.

Aus der Formulierung, dass die Stellplatzverpflichtung durch die genannten Maßnahmen maximal um 10 % reduziert werden kann, ergibt sich, dass auf ganze Stellplätze abzurunden ist.

### **Einstellplätze außerhalb von Bauplätzen**

**§ 51.** Die Stellplatzverpflichtung gilt auch dann als erfüllt, wenn die erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen in entsprechendem Ausmaß außerhalb des Bauplatzes in einem Umkreis von zirka 500 m errichtet wird und die Einstellmöglichkeit vertraglich sichergestellt ist.

#### **Anmerkungen:**

1. Es soll mit dieser Bestimmung vor allem auch die Möglichkeit geschaffen werden, Stellplätze in gewerbl. betriebenen Garagen zur Erfüllung der Stellplatzverpflichtung heranzuziehen.
2. Die vertragliche Sicherstellung kann etwa durch Bestandvertrag oder Einräumung einer Grunddienstbarkeit erfolgen.

#### **Aus den EB (LGBI. 34/2009):**

Hinsichtlich der Möglichkeit zur vertraglichen Sicherstellung der Einstellmöglichkeit ist auch die Bestimmung des § 128 Abs 2 Z 1 BO zu beachten, wonach der Fertigstellungsanzeige die Bestätigung eines Ziviltechnikers über die Herstellung der Pflichtstellplätze anzuschließen ist. Aus diesem Zusammenhang ergibt sich daher, dass sich die vertragliche Sicherstellung nur auf Einstellmöglichkeiten beziehen kann, welche im Zeitpunkt der Fertigstellungsanzeige bereits bestehen. Dies ist von dem Ziviltechniker auch zu bestätigen. Eine vertragliche Vereinbarung beinhaltend die Einstellmöglichkeit auf erst künftig zu errichtenden Stellplätzen bildet daher keine vertragliche Sicherstellung im Sinne dieses Gesetzes.

#### **Judikatur (z. T. zur Rechtslage vor dem WGarG 2008):**

1. Auszugehen ist davon, dass durch § 36 (nun: § 48, Anm.) WGarG die Verpflichtung des Bauwerbers normiert ist, Stellplätze auf seinem Bauplatz zu schaffen. Das Gesetz geht davon aus, dass alle, die durch

- Bauten den Verkehr vermehren, verpflichtet sind, die der Allgemeinheit dadurch erwachsene Last zu vermindern (vgl. VfGH 14.3.1961, VfSlg. Nr. 3.919 und VwGH 26.4.1994, Zl. 94/05/0062). § 37 (nun: § 51, Anm.) WGarG räumt dem Bauwerber die Möglichkeit ein, dieser Verpflichtung auf andere Weise zu entsprechen. Auch diese Alternative dient aber dem Ziel, die durch die Bauführung erhöhte Verkehrsbelastung zu vermindern. Eine Verminderung der Verkehrsbelastung tritt aber nur dann ein, wenn eine räumliche Nahebeziehung zwischen dem Bauobjekt und den dazu gehörenden Stellplätzen vorhanden ist, weil bei einer zu großen Entfernung der Effekt der Verkehrsentlastung des ruhenden Verkehrs im Nahebereich des Bauplatzes verloren geht. Weil ein Zusammenhang zwischen der Nutzung der Stellplätze und der Nutzung des die Stellplatzverpflichtung auslösenden Bauwerkes besteht, sollen diese Stellplätze in einem räumlichen Naheverhältnis zum jeweiligen Bauplatz liegen. Vor diesem Hintergrund ist die in § 37 (nun: § 51, Anm.) WGarG getroffene Beschränkung auf einen „Umkreis von zirka 500 m“ zu verstehen. Dem Gesetzeswortlaut ist nun keinesfalls zu entnehmen, dass der Gesetzgeber auf die Besonderheiten eines Bezirkes oder Bezirksteiles Bedacht nehmen wollte oder dass es darauf ankäme, ob die Ersatzstellplätze im selben Bezirk zur Verfügung stünden oder nicht. Das Gesetz spricht von einem „Umkreis von zirka 500 m“ vom Bauplatz, ohne dass auf Spezifika eines Bezirks oder Bezirksgrenzen Bedacht genommen würde. Damit wird ein verbindlicher Radius vorgegeben, der für die Bereitstellung von Stellplätzen einzuhalten ist. Die unscharfe Bezeichnung durch die Einfügung des Wortes „zirka“ schafft lediglich die Möglichkeit, diesen Bereich geringfügig zu überschreiten. Dass eine solche geringfügige Überschreitung bei einer Entfernung von 940 m, also beinahe dem Doppelten der zulässigen Entfernung, nicht mehr vorliegt, bedarf keiner weiteren Begründung. Die Ansicht der belangten Behörde, derart weit entfernt liegende Ersatzstellplätze genügen den Voraussetzungen des § 37 Abs 1 (nun: § 51, Anm.) WGarG nicht, kann daher nicht als rechtswidrig angesehen werden (VwGH 31.7.2007, 2006/05/0182).
2. Weder die WGarG-Novelle 1996 noch spätere Novellierungen dieses Gesetzes sahen vor, dass die nach der Rechtslage vor der WGarG-Novelle 1996 geschaffene öffentlich-rechtliche Verpflichtung für die Sicherung von Ersatzstellplätzen, die – der damaligen Rechtslage folgend – auch im Grundbuch ersichtlich gemacht wurde, wegfallen sollte (VwGH 2.4.2009, 2007/05/0272).

**Nichterfüllung der Verpflichtung**

**§ 52.** (1) Bleibt bei einem Bauvorhaben nach der Berechnung der Stellplatzverpflichtung die Zahl der vorgesehenen Stellplätze hinter der sich aus dem Gesetz oder dem Stellplatzregulativ ergebenden Anzahl zurück, ist dies, sofern nicht § 70a oder § 70b der Bauordnung für Wien anzuwenden ist, im Baubewilligungsbescheid festzustellen und auszusprechen, um wie viel die Zahl der vorgesehenen Stellplätze hinter dem gesetzlich geforderten oder dem sich aus dem Stellplatzregulativ ergebenden Ausmaß zurückbleibt. Wird nur gegen diese Feststellung Beschwerde an das Verwaltungsgericht Wien erhoben, kann das bewilligte Vorhaben begonnen werden, wenn die entsprechende Ausgleichsabgabe bezahlt wird. Wird der Beschwerde stattgegeben, ist die Ausgleichsabgabe zur Gänze oder nach Maßgabe der Herabsetzung zurückzuerstatten.

(2) Die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen ist insoweit zu erfüllen, als dies auf dem Bauplatz oder Baulos nach den Grundsätzen einer wirtschaftlichen Bebauung möglich und nach den Vorschriften des 2. Teiles dieses Gesetzes zulässig ist.

(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.

**Anmerkungen:****Zu Abs 1:**

1. Die Berechnung der Stellplatzverpflichtung stellt gemäß § 63 Abs 1 lit g BO einen Beleg des Bauansuchens dar.
2. Siehe auch § 55.
3. Bei Anwendung des § 70a BO siehe Abs 11 dieser Bestimmung, bei Anwendung des § 70b BO siehe Abs 9 dieser Bestimmung.

**Zu Abs 2:**

1. Ist die Schaffung der Pflichtstellplätze auf dem Bauplatz oder Baulos unwirtschaftlich oder unzulässig, ist sie gemäß § 51 im Umkreis von ca. 500 m vertraglich sicherzustellen oder es ist iSd § 52 die Verpflichtung durch Entrichtung der Ausgleichsabgabe zu erfüllen (vgl. § 48 Abs 1).
2. Zur Stellplatzverpflichtung für Kleingärten – die ebenfalls grundsätzlich eine Naturalleistung darstellt – siehe § 50 Abs 2.

**Zu Abs 3:**

1. Die Möglichkeit, solche Stellplätze dennoch freiwillig herzustellen, bleibt, – sofern dies nicht in einem Stellplatzregulativ ausgeschlossen wird – erhalten.
2. Zur Höhe der Ausgleichsabgabe siehe die Verordnung der Wiener Landesregierung zur Durchführung des Wiener Garagengesetzes (unter III.2a.).

**Judikatur (zur Rechtslage vor dem WGarG 2008):****Zu Abs 1:**

1. Als rechtlicher Anknüpfungspunkt für die Vorschreibung und Einbehaltung der Ausgleichsabgabe gilt der Ausspruch in der Baubewilligung, um wieviel die Zahl der vorgesehenen Stellplätze hinter dem gesetzlich geforderten Ausmaß zurückbleibt. Die Bemessung durch gesonderten Bescheid nach § 43 (nun: § 55, Anm.) WGarG ist für die Entstehung des Abgabenanspruches ohne Bedeutung (VwGH 30.7.1992, 88/17/0107).
2. Der Ausspruch, inwieweit die Zahl der vorgesehenen Stellplätze hinter dem gesetzlich geforderten Ausmaß zurückbleibt, ist ein Bestandteil der Baubewilligung. Wird die Baubewilligung unwirksam, dann verliert auch die Stellplatzverpflichtung als untrennbarer Teil der Baubewilligung ihre Wirkung (VwGH 4.7.2000, 96/05/0265).

## **6. Teil Ausgleichsabgabe**

### **Gegenstand der Ausgleichsabgabe, Abgabepflicht und Haftung**

**§ 53.** (1) Abgabepflichtig ist der Bauwerber oder die Bauwerberin. Ist er oder sie nicht der Grundeigentümer oder die Grundeigentümerin, so haftet dieser oder diese für die Abgabeschuld zur ungeteilten Hand. Bei einem Wechsel im Grundeigentum oder einem Wechsel des Bauwerbers oder der Bauwerberin haftet auch der neue Grundeigentümer oder die neue Grundeigentümerin bzw. der neue Bauwerber oder die neue Bauwerberin für die Abgabeschuld zur ungeteilten Hand.

(2) Die Erträge der Ausgleichsabgabe sind zur Errichtung oder Förderung der Errichtung von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.

### **Judikatur (z. T. zur Rechtslage vor dem WGarG 2008):**

#### **Zu Abs 1:**

1. Die Bestimmung des § 41 Abs 1 (nun: § 53 Abs 1, Anm.) WGarG ist in Zusammensetzung mit der Bestimmung des § 36a Abs 1 (nun: § 50 Abs 1) dieses Gesetzes und der Judikatur des VfGH zum Sachlichkeitsgebot im Falle der Haftbarmachung für Abgaben- oder Steuerschulden so auszulegen, dass der Grundeigentümer bzw. die Grundmiteigentümer zwar prinzipiell für die Abgabeschuld zur ungeteilten Hand haften. Mangels sachlichen Zusammenhangs und bedingt durch die Wohnung als Anknüpfungspunkt für eine Stellplatzverpflichtung haftet jedoch nicht der Wohnungseigentümer für eine Stellplatzverpflichtung, die nicht an einer in seinem Eigentum befindlichen Wohnung anknüpft (VfGH 16.3.2000, B 1297/99).
2. Nach § 41 Abs 1 (nun: § 53 Abs 1, Anm) WGarG haftet der mit dem Bauwerber nicht identische Grundeigentümer mit diesem für die Abgabenschuld (Ausgleichsabgabe) zur ungeteilten Hand. Die der Verpflichtung folgende Vorschreibung einer Ausgleichsabgabe kann somit unmittelbar das Eigentum eines Grundeigentümers betreffen, weshalb kein Grund besteht, dessen diesbezügliches Mitspracherecht in Zweifel zu ziehen. Da eine in einer Baubewilligung ausgesprochene Stellplatzverpflichtung somit – wenn auch nur mittelbar – die Rechtssphäre eines

Grundeigentümers in Bezug auf seine Abgabenschuld berühren kann, darf diesem ein Mitspracherecht betreffend eine Baubewilligung, soweit mit ihr Auswirkungen auf die Stellplatzverpflichtung bzw Ausgleichsabgabe verbunden sind, nicht verwehrt werden (VwGH 30.1.2007, 2004/05/0207).

3. Gemäß § 53 Abs 1 WGarG ist der Bauwerber oder die Bauwerberin abgabepflichtig und somit Abgabenschuldner. Grundeigentümer, wenn sie nicht sogleich Bauwerber sind, haften lediglich für die Abgabenschuld. Sie werden gemäß § 7 Abs 1 BAO erst durch die Geltendmachung der Haftung (durch Haftungsbescheid nach § 224 BAO) zu Gesamtschuldndern (VwGH 9.10.2019, Ro 2018/16/0029).

### **Höhe der Ausgleichsabgabe**

**§ 54.** Die Ausgleichsabgabe ergibt sich aus dem Produkt des Einheitssatzes und jener Zahl, um die nach den Feststellungen des Bewilligungsbescheides (§ 52 Abs 1) die Zahl der vorgesehenen Stellplätze hinter der gesetzlich geforderten Anzahl zurückbleibt. Der Einheitssatz wird nach den durchschnittlichen Kosten des Grunderwerbes und der Errichtung eines Stellplatzes durch Verordnung der Wiener Landesregierung festgesetzt; er beträgt je Stellplatz höchstens 25.000,- Euro.

### **Anmerkungen:**

Siehe die Verordnung unter III.2a.

### **Bemessung der Ausgleichsabgabe**

**§ 55.** Die Ausgleichsabgabe wird mit gesondertem Bescheid bemessen. Die Erhebung einer Beschwerde nach § 52 Abs 1 hindert nicht die Vorschreibung der Ausgleichsabgabe.

### **Fälligkeit und Erstattung der Ausgleichsabgabe**

**§ 56.** (1) Die Ausgleichsabgabe ist binnen einem Monat nach Zustellung des Bemessungsbescheides zu entrichten.

(2) Wird die Baubewilligung durch ausdrücklichen Verzicht oder durch Zeitablauf unwirksam, steht ein Anspruch auf zinsenfreie Erstattung des entrichteten Abgabebetrages zu.

(3) Wird zunächst die Ausgleichsabgabe gemäß § 52 Abs 3 entrichtet, werden die fehlenden Stellplätze jedoch zur Gänze oder teilweise geschaffen oder wird die Einstellmöglichkeit auf einem bereits bestehenden Stellplatz vertraglich sichergestellt (§ 51), steht ein Anspruch auf zinsenfreie Erstattung des entrichteten Abgabenbetrages zu.

(4) Wird nach Zustellung des Bemessungsbescheides eine Abänderung des Bauvorhabens bewilligt, die von Einfluss auf die Bemessungsgrundlage der Ausgleichsabgabe ist, so hat die Behörde den Bemessungsbescheid von Amts wegen entsprechend abzuändern und gegebenenfalls den entrichteten Abgabenbetrag auf Antrag zinsenfrei zu erstatten.

(5) Die Ansprüche nach Abs 2 bis 4 sind spätestens bis zum Ablauf des dritten Kalenderjahres ab folgenden Stichtagen geltend zu machen:

- nach Abs 2 ab Erlöschen der Baubewilligung,
- nach Abs 3 ab Einlangen einer Mitteilung gemäß § 48 Abs 6 und
- nach Abs 4 ab Rechtskraft des Bemessungsbescheides.

(6) Anspruchsberechtigt für die Ansprüche nach Abs 2 bis 4 ist

1. wer einen fehlenden Stellplatz geschaffen hat;
2. wer eine fehlende Einstellmöglichkeit auf einem bereits bestehenden Stellplatz vertraglich sichergestellt hat (§ 51);
3. wer die Abgabe entrichtet hat, sofern keine andere Anspruchsberechtigung nach Z 1 und 2 besteht;
4. der Grundeigentümer oder die Grundeigentümerin, sofern keine andere Anspruchsberechtigung besteht.

**EB:****Zu Abs 6 (LGBI. 34/2009):**

Der primäre Zweck der Bestimmungen über Pflichtstellplätze ist die Schaffung einer erforderlichen Mindestanzahl an Einstellmöglichkeiten, wobei die Schaffung eines Stellplatzes mit nicht unerheblichen Kosten verbunden ist. Dieser Intention folgend wird in Abs 5 (richtig: Abs 6, Anm.) auch eine dementsprechende Gewichtung und Festlegung einer Rangfolge der Anspruchsberechtigungen zur Rückerstattung einer bereits geleisteten Ausgleichsabgabe vorgenommen und die Herstellung eines fehlenden Stellplatzes als erstgereichte Anspruchsberechtigung benannt.

Hinsichtlich der vertraglichen Sicherstellung ist auch auf den zu § 51 dargelegten ausschließlichen Bezug zu bereits bestehenden Stellplätzen Bedacht zu nehmen. Da die Konstellation einer „nachträglichen“ ver-

traglichen Sicherstellung jedoch nicht zwingend mit einer Bauführung und daher auch nicht mit einer Fertigstellungsanzeige gemäß § 128 Abs 2 Z 1 BO verbunden ist, ist der erforderliche Bezug auf bereits bestehende Stellplätze explizit festzulegen. Somit kann auch in diesem Fall eine vertragliche Vereinbarung hinsichtlich erst künftig zu errichtender Stellplätze nicht anspruchsgrundlegend für eine Rückerstattung sein. Durch diese Regelung bleiben zivilrechtliche Regelungen bzw Vereinbarungen betreffend den Übergang von Rechtsansprüchen unberührt. Der etwaige Übergang einer Anspruchsberechtigung ist der Behörde jedenfalls entsprechend darzulegen.

Anspruchsberechtigt nach Abs 5 Z 1 (richtig: Abs 6 Z 1, Anm.) soll nur sein, wer einen fehlenden Stellplatz geschaffen hat. Das „Schaffen“ in diesem Sinne ist in Unterscheidung zur faktischen Errichtungstätigkeit eines beauftragten Bauführers zu sehen. Dieser muss auch nicht mit dem Grundeigentümer ident sein. Gemäß den Regelungsintentionen dieses Gesetzes wirkt naturgemäß auch nur die nach den Bestimmungen dieses Gesetzes rechtmäßige Schaffung eines Stellplatzes anspruchsgrundlegend.

### **Judikatur (zur Rechtslage vor dem WGarG 2008):**

#### **Zu Abs 2:**

Die Behörde ist an den Ausspruch im Baubewilligungsbescheid gebunden, um wie viel die Zahl der vorgesehenen Stellplätze hinter dem gesetzlich geforderten Ausmaß zurückbleibt. Eine Durchbrechung erfährt dieser Grundsatz durch § 44 Abs 2 (nun: § 56 Abs 2, Anm) WGarG. Der VwGH vertritt zu dieser Bestimmung in st.Rsp. die Auffassung, wenn die Abgabe noch nicht entrichtet wurde und ein Fall des § 44 Abs 2 (nun: § 56 Abs 2, Anm) leg. cit. vorliegt, sei die Ausgleichsabgabe nicht einzuheben; dies gelte nach dem Grundsatz der Akzessorietät der Haftung auch für den Haftungspflichtigen. Damit hat der VwGH dem in der erwähnten Gesetzesbestimmung zum Ausdruck kommenden Grundsatz Rechnung getragen, wonach bei Wegfall des Bedarfes in Folge der Nichtdurchführung des bewilligten Bauvorhabens auch die Vorschreibung einer Ausgleichsabgabe zu unterbleiben hat (VwGH 22.11.1999, 96/17/0084).

## **7. Teil Strafbestimmungen**

### **Übertretungen und Strafen**

**§ 57.** (1) Handlungen oder Unterlassungen, durch welche die Ausgleichsabgabe verkürzt wird, sind als Verwaltungsübertretungen mit Geldstrafen bis 21.000 Euro zu bestrafen; für den Fall der Uneinbringlichkeit der Geldstrafe ist eine Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen festzusetzen.

(2) Sonstige Übertretungen dieses Gesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Durchführungsverordnungen sind nach den Strafbestimmungen der Bauordnung für Wien zu bestrafen.

(3) § 33a Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG, BGBl. Nr. 52/1991, in der Fassung BGBl. I Nr. 57/2018, findet nur auf Übertretungen des § 13 Abs 2 dieses Gesetzes in Verbindung mit § 135 Bauordnung für Wien Anwendung.

### **Anmerkungen:**

#### **Zu Abs 2:**

Siehe § 135 BO.

#### **Zu Abs 3:**

Vgl. Anm zu § 135 Abs 7 BO (unter I.1.)

## **8. Teil Behörden und Verfahren**

### **Behörden**

**§ 58.** Über Beschwerden in Angelegenheiten der Ausgleichsabgabe und der abgabenrechtlichen Verwaltungsübertretungen zu dieser Abgabe entscheidet das Bundesfinanzgericht. Über Beschwerden in allen übrigen Fällen entscheidet das Verwaltungsgericht Wien.

## **Verfahren**

**§ 59.** Soweit nicht anderes bestimmt ist, gelten für das Verfahren betreffend die Bemessung und Einhebung der Ausgleichsabgabe die Bestimmungen der das Verfahren in Abgabesachen regelnden Vorschriften, für sonstige Verfahren aufgrund dieses Gesetzes die Bestimmungen der Bauordnung für Wien.

## **Anmerkungen:**

Auf Grund der Änderung des F-VG 1948, BGBl. I 103/2007, und des Abgabenverwaltungsreformgesetzes des Bundes, BGBl. I 20/2009, wird das Verfahren in Abgabensachen nun durch die Bundesabgabenordnung – BAO, BGBl. 194/1961 idgF, geregelt.

**§ 60.** *aufgehoben mit LGBL 61/2020*

## **Vollzugsbestimmung**

**§ 61.** Die Gemeinde hat ihre in diesem Gesetz geregelten Aufgaben mit Ausnahme der Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens im eigenen Wirkungsbereich zu besorgen.

## **Anmerkung:**

Im Sinne des § 59 in Verbindung mit § 139 Abs 2 lit f BO erfolgt auch die Durchführung des Verwaltungsvollstreckungsverfahrens nicht im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde.

## **Umsetzung von Gemeinschaftsrecht**

**§ 61a.** (1) § 6 Abs 3 und § 2 Abs 22 dienen der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

(2) § 6 Abs 3a bis Abs 3c dienen der Umsetzung des Art 8 der Richtlinie (EU) 2018/844 vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz, ABl. Nr. L 156 vom 19.6.2018 S 75.

## Übergangs- und Schlussbestimmungen

**§ 62.** (1) Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes anhängigen Verfahren zur Erteilung der Baubewilligung oder zur Erstattung einer Fertigstellungsanzeige sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

(2) Bei Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und Tankstellen sind diese Verfahren nach den Bestimmungen dieses Gesetzes weiterzuführen, sofern Unterlagen vorgelegt werden, die nach ihrer Art (insbesondere nach § 3 Abs 4 oder § 26 Abs 3) und ihrem Inhalt den Anforderungen dieses Gesetzes in Verbindung mit der geltenden Fassung der Bauordnung für Wien entsprechen.

(3) Bei kraftbetriebenen Parkeinrichtungen sind diese Verfahren jedoch einzustellen, sofern der Behörde die vollständige Anzeige gemäß § 13 vorliegt. Bei Vorliegen einer bereits rechtskräftig erteilten Baubewilligung ist für die Erstattung einer Anzeige nach § 13 der Anschluss eines Gutachtens über die Abnahmeprüfung gemäß § 12 Abs 5 ausreichend, sofern während der Bauausführung keine wesentlichen Änderungen vorgenommen wurden und hierauf im Gutachten über die Abnahmeprüfung ausdrücklich Bezug genommen wird.

(4) Bewilligungen für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb von kraftbetriebenen Parkeinrichtungen, die vor dem In-Kraft-Treten dieses Gesetzes bereits rechtskräftig erteilt wurden, bleiben unberührt. Darin vorgeschriebene Auflagen sind auf Antrag mit Bescheid aufzuheben oder abzuändern, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Vorschreibung nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes nicht mehr vorliegen.

(5) Bewilligungen von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und Tankstellen, die nach den bisher geltenden gesetzlichen Bestimmungen erteilt wurden, bleiben unberührt.

(6) Der Betreiber oder die Betreiberin einer Tankstelle, bei der unterirdische Lagerbehälter oder nicht einsehbare, z.B. im Erdreich verlegte, Rohrleitungen einwandig ausgeführt sind, hat innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach dem In-Kraft-Treten dieses Gesetzes Lagerbehälter gemäß § 31 Abs 1 doppelwandig mit einem Leckanzeigesystem auszuführen und Rohrleitungen mit einer Überfüllsicherung mit flüssigkeitsdichten Schutzrohren gemäß § 36 Abs 2 auszuführen. Desgleichen sind Lagerbehälter, die nicht mit einer Überfüllsicherung gemäß § 35 Abs 3 ausgestattet sind, innerhalb dieser Frist damit auszustatten.

(7) Ist bei bestehenden Tankstellen der Stichtag zur Durchführung der regelmäßigen Überprüfung gemäß § 42 nicht feststellbar oder liegt dieser außerhalb der Frist gemäß § 42, so ist die nächste regelmäßige Überprüfung binnen eines Jahres ab In-Kraft-Treten dieses Gesetzes vorzunehmen.

(8) Ist bei bestehenden kraftbetriebenen Türen und Toren von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen mit einer Nutzfläche von mehr als 250 m<sup>2</sup> der Stichtag zur Durchführung der regelmäßigen Überprüfung gemäß § 7 nicht feststellbar oder liegt dieser außerhalb der Frist gemäß § 7, so ist die nächste regelmäßige Überprüfung binnen eines Jahres ab In-Kraft-Treten dieses Gesetzes vorzunehmen.

(9) Bei bestehenden Garagen ist das Einstellen von mit Erdgas betriebenen Kraftfahrzeugen dann zulässig, wenn durch eine ausreichende Lüftung sichergestellt ist, dass durch austretendes Gas keine Gefährdung für das Leben oder die Gesundheit von Personen entsteht.

(10) Bestehende vertragliche Sicherstellungen von Einstellmöglichkeiten im Sinne des § 51 bleiben in ihrer Gültigkeit und behördlichen Anerkennung unberührt. Im Übrigen finden die Bestimmungen dieses Gesetzes, insbesondere die Verpflichtungen gemäß § 48 Abs 5 und 6, auch auf bestehende vertragliche Sicherstellungen Anwendung.

### **Anmerkung:**

Das Wiener Garagengesetz 2008 trat gemäß Art IV des Gesetzes LGBl. 34/2009 drei Monate nach Kundmachung im Landesgesetzblatt für Wien in Kraft. Gleichzeitig trat das Wiener Garagengesetz, LGBl. Nr. 22/1957, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. Nr. 33/2004, außer Kraft. Das Gesetz LGBl. 34/2009 wurde am 17. Juni 2009 kundgemacht.

### **Aus den EB:**

#### **Zu Abs 2 (LGBl. 34/2009):**

Das WGarG ist in verschiedenen Bereichen, insbesondere durch die Festlegungen der OIB-Richtlinien, etwas liberaler geworden, sodass der Antragsteller oder die Antragstellerin hinsichtlich von Bauwerken zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und von Tankstellen die Möglichkeit haben soll, sich inhaltlich dem Regime des neuen Gesetzes zu unterwerfen.

**Zu Abs 4 (LGBI. 34/2009):**

In bestehenden Bewilligungen für kraftbetriebene Parkeinrichtungen wurde in Bescheidauflagen gemäß den Anforderungen des WAZG die Beauftragung eines (Aufzugs)wärters vorgeschrieben. Da dieses Erfordernis nach dem WGarG nun nicht besteht, soll für den Betreiber oder die Betreiberin die Möglichkeit bestehen, durch Aufhebung dieser Auflagen von dieser Verpflichtung entbunden zu werden.

Anlage 1 ist unter folgendem Link [https://davlink.de/t\\_ZD2574](https://davlink.de/t_ZD2574) abrufbar, oder mit dem QR-Code nutzbar.

