

Bericht des Rechnungshofes

Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien

Reihe BUND 2017/22

Reihe WIEN 2017/4

IMPRESSUM

Herausgeber: Rechnungshof
1031 Wien,
Dampfschiffstraße 2
<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik: Rechnungshof
Herausgegeben: Wien, im April 2017

AUSKÜNFTE

Rechnungshof
Telefon (+43 1) 711 71 - 8644
Fax (+43 1) 712 49 17
E-Mail presse@rechnungshof.gv.at
[facebook/RechnungshofAT](https://www.facebook.com/RechnungshofAT)
Twitter: @RHSprecher

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	8
Glossar	10
Kurzfassung	14
Kenndaten	22
Prüfungsablauf und –gegenstand	23
Rechtsgrundlagen	23
Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung	25
Ziele Parkraumpolitik	25
Erweiterungsprozess	27
Zielerreichung	36
Sonderformen der Parkraumnutzung	52
Kundmachungen und Informationen	58
Parkraumüberwachung	69
Überwachungsorgane	69
Abordnung der Überwachungsorgane	71
Personaleinsatz	72
Beanstandungen	76
Überblick	76
Beanstandungen – Anwohnerparken	79
Einnahmen und Mittelverwendung	81
Einnahmen aus der Parkometerabgabe	81

Zweckwidmung der Parkometerabgabe_____	85
Strafgelder_____	91
Schlussempfehlungen _____	93
Anhang: Tabellen _____	96

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht über wesentliche Zieldokumente mit Bezug zur Parkraumpolitik und deren Evaluierung _____	25
Tabelle 2:	Zeitlicher Ablauf der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung _____	28
Tabelle 3:	Geltungszeiten der Parkraumbewirtschaftung _____	32
Tabelle 4:	Relevante Kriterien und Erfolgsmaßstäbe für Ziele im Bereich der Parkraumpolitik (gemäß MPV 2003, STEP 2025 und Smart City Rahmenstrategie) _____	36
Tabelle 5:	Überblick über Untersuchungen nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung _____	41
Tabelle 6:	Entwicklung der Bevölkerung und Motorisierung in Wien ____	48
Tabelle 7:	Überblick Stellplatzrückbau an der Oberfläche bei realisierten Wohnsammelgaragen (2008 bis 2014) _____	50
Tabelle 8:	Überblick Stellplätze Anwohnerparken mit Stand Mai 2015 ____	53
Tabelle 9:	Überblick Carsharing-Standorte mit Stand 15. Mai 2015 _____	56
Tabelle 10:	Rahmenverträge für Verkehrszeichenaufstellung in Wien ____	62
Tabelle 11:	Kosten für die Kundmachung ¹ der Kurzparkzonen im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung _____	67
Tabelle 12:	Zuweisung an die Bezirke für Ausgaben für die Kundmachung der Kurzparkzonen im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung _____	68
Tabelle 13:	Bedienstete im Bereich der Parkraumbewirtschaftung _____	73
Tabelle 14:	Frauenanteil in ausgewählten Magistratsabteilungen _____	75
Tabelle 15:	Beanstandungen 2008 bis 2014 _____	77
Tabelle 16:	Durchschnittliche Beanstandungen je Überwachungsorgan 2008 bis 2014 _____	78

Tabelle 17:	Anwohnerparkplätze und Beanstandungen _____	80
Tabelle 18:	Entwicklung der Parkscheingebühr _____	81
Tabelle 19:	Einnahmen aus der Parkometerabgabe _____	84
Tabelle 20:	Nettoertrag der Parkometerabgabe _____	86
Tabelle 21:	Personal- und Sachaufwand der Kurzparkzonenüberwachung (2008 bis 2011) bzw. der Parkraumüberwachung (2012 bis 2014) _____	87
Tabelle 22:	Gegenüberstellung der Kosten für das Handy-Parken _____	88
Tabelle 23:	Entwicklung der Sonderrücklage Parkometerabgabe und Ausgleichsabgabe nach dem Wiener Garagengesetz (7822) 2008 bis 2014 _____	89
Tabelle 24:	Förderausgaben 2008 bis 2014 _____	90
Tabelle 25:	Strafeinnahmen der Jahre 2008 bis 2014 _____	91

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Entwicklung der parkraumbewirtschafteten Gebiete in Wien von 1993 bis 2013 _____	31
Abbildung 2:	Bewirtschaftungsgebiet im 14. Wiener Gemeindebezirk: „Hauptvorschlag“ gemäß beauftragter Studie, Erweiterungen im Oktober 2012, Jänner 2013, Juni 2014 und März 2015 _____	32
Abbildung 3:	Stellplatzauslastung im Untersuchungsgebiet der Wiener Gemeindebezirke im Jahr 2011 vor und im Jahr 2013 nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, vormittags (9:00 Uhr bis 11:00 Uhr) _____	42
Abbildung 4:	Stellplatzauslastung im Untersuchungsgebiet der Wiener Gemeindebezirke im Jahr 2011 vor und im Jahr 2013 nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, abends (20:00 Uhr bis 22:00 Uhr) _____	43
Abbildung 5:	Vergleich der Stellplatzauslastung vor und nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung (Auslastungsdifferenz), abends (20:00 Uhr bis 22:00 Uhr) _	44
Abbildung 6:	Modal Split – Verkehrsmittelwahl der Wienerinnen und Wiener an allen Tagen _____	47

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
App	Anwendungssoftware (Application Software)
Art.	Artikel
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMI	Bundesministerium für Inneres
B–VG	Bundes–Verfassungsgesetz
BPD	Bundespolizeidirektion
bzw.	beziehungsweise
EUR	Euro
exkl.	exklusive
FAG 2005	Finanzausgleichsgesetz 2005, BGBl. I Nr. 156/2004
Ges.m.b.H./ GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
inkl.	inklusive
ITS	Intelligent Transport Systems
i.V.m.	in Verbindung mit
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz–km	Kraftfahrzeug–Kilometer
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KPZ	Kurzparkzonenüberwachung („Blaukappen“)
LGBl.	Landesgesetzblatt
lit.	litera (Buchstabe)
LPD	Landespolizeidirektion
m	Meter
MA 5	Magistratsabteilung 5 – Finanzwesen
MA 6	Magistratsabteilung 6 – Rechnungs– und Abgabenwesen
MA 18	Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
MA 28	Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau
MA 46	Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten
MA 65	Magistratsabteilung 65 – Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

MA 67	Magistratsabteilung 67 – Parkraumüberwachung
max.	maximal
Mio.	Million(en)
MIV	motorisierter Individualverkehr
MPV	Masterplan Verkehr
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PÜG	Parkraumüberwachungsgruppe („Weißkappen“)
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S-Bahn	Schnellbahn
STEP 2025	Stadtentwicklungsplan Wien – STEP 2025
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960 i.d.g.F.
TZ	Textzahl(en)
U-Bahn	Untergrundbahn
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
v.a.	vor allem
VBÄ	Vollbeschäftigungsäquivalent
VOR	Verkehrsverbund Ost Region
WStV	Wiener Stadtverfassung
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel

Glossar

Berechtigungszone

Jene Bereiche, deren Bewohnerinnen und Bewohner oder Betriebe berechtigt sind, Parkkleber (Parkpickerl) bzw. eine Parkkarte für eine flächendeckend kundgemachte Kurzparkzone zu erwerben¹

Carsharing

Organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen

Fahrleistung

Von Fahrzeugen gefahrene Kilometer, bezogen auf eine Zeitspanne²

Geltungsbereich

Bereich, in dem der Parkkleber („Parkpickerl“) bzw. die Parkkarte gilt; der Geltungsbereich ist nicht auf den eigenen Bezirk beschränkt, sondern reicht einige Straßenzüge in einen oder mehrere Nachbarbezirke hinein (Überlappungszonen).³

Handy–Parken

Anforderung elektronischer Parkscheine durch eine Benutzerin oder einen Benutzer von einem Mobiltelefon aus⁴

Kontrahent

Vertragspartner

¹ <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/>

² <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/11/def.html>

³ <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/>

⁴ Change Request 7. Oktober 2010

Kordon

System von Erhebungsstellen in der Verkehrsplanung; am Kordon Wiener Stadtgrenze wurde der nach Wien in Fahrtrichtung stadteinwärts fahrende Verkehr erhoben.⁵

Modal Split

Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi); im Allgemeinen darauf bezogen, welcher Anteil an der Gesamtzahl der Wege mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wird⁶

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mit privaten Kraftfahrzeugen abgewickelter Verkehr (im Unterschied zum Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln)⁷

Motorisierungsgrad

Indirekter Indikator für die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen; errechnet aus der Anzahl der Pkws (laut Zulassungsstatistik) bezogen auf 1.000 Einwohner⁸

Open Government Data

Von der Verwaltung gesammelte Daten, die der Allgemeinheit in maschinenlesbarer Form frei zur Verfügung gestellt werden

Park & Ride-System

Regelung, nach der Kraftfahrer ihre Autos auf Parkplätzen am Stadtrand abstellen und von dort mit öffentlichen Verkehrsmitteln in das Stadtzentrum weiterfahren⁹

⁵ Quelle: Kordonerhebung 2010

⁶ Quelle: Stadt Wien, STEP 2025

⁷ in Anlehnung an www.duden.de

⁸ Quelle: Stadt Wien, Fachkonzept Mobilität zum STEP 2025

⁹ www.duden.de

Parkpickerl/Parkkleber

Gebührenpflichtiger Parkausweis in Form eines Klebeetiketts¹⁰

Planungsgemeinschaft Ost

Gemeinsame Organisation der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien zur Abstimmung raumplanerisch relevanter Fragen

Preisangebotsverfahren

Verfahren, bei dem die Bieter aufgrund der Ausschreibungsunterlagen die Preise für vom Auftraggeber beschriebene Leistungen in ihren Angeboten bekannt geben (§ 2 BVergG 2006)

Preisauflags- und Nachlassverfahren

Verfahren, bei dem vom Auftraggeber in den Ausschreibungsunterlagen zusätzlich zu den beschriebenen Leistungen auch Bezugspreise bekannt gegeben werden, zu denen die Bieter in ihren Angeboten – gewöhnlich in Prozent ausgedrückt – Aufschläge oder Nachlässe angeben (§ 2 BVergG 2006)

Umweltverbund

Gruppe der – in Hinblick auf Schadstoffausstoß, Flächenverbrauch und Lärmbelastung – umweltverträglichen Verkehrsarten und ihre aktive Vernetzung (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr (S-, U-, Straßenbahn, Bus) sowie im weiteren Sinne Taxis, Carsharing- und Mitfahrangebote)

Verkehrsstärke

Anzahl von Fahrzeugen pro Zeiteinheit

Zielverkehr

Verkehr, der in einem bestimmten Raum endet

¹⁰ www.duden.de

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Inneres sowie der Bundeshauptstadt Wien

Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien

Die Stadt Wien erreichte mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung eine Verringerung der Stellplatzauslastung im 12., 14., 15., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk. In den angrenzenden nicht bewirtschafteten Bereichen traten Verschlechterungen durch Verlagerungswirkungen auf. Es fehlten fundierte Aussagen betreffend allfälliger Rückverlagerungen in die Innenbezirke.

Die Stadt Wien rief im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung die Aufstellung von Verkehrszeichen aufgrund von bestehenden Rahmenverträgen ab, anstatt diese Leistungen neu auszuschreiben.

Die Einnahmen aus der Parkometerabgabe erhöhten sich seit dem Jahr 2011 von rd. 69,29 Mio. EUR um rd. 32,73 Mio. EUR auf rd. 102,02 Mio. EUR, was einer Steigerung von rd. 47,2 % entsprach. Dies war im Wesentlichen auf die Ausweitung des parkraumbewirtschafteten Gebiets und die Erhöhung der Parkscheingebühren im Jahr 2012 zurückzuführen.

Im Zeitraum 2008 bis 2014 wurde der Garagenbau mit Mitteln aus der Parkometerabgabe und der Ausgleichsabgabe in der Höhe von 114,41 Mio. EUR und der öffentliche Verkehr in der Höhe von 610,09 Mio. EUR gefördert. Der Anteil zur Förderung des öffentlichen Verkehrs stieg nach 2010 deutlich.

Die Einnahmen und Strafeinnahmen aus der Parkometerabgabe stiegen von rd. 96,88 Mio. EUR im Jahr 2008 auf rd. 166,97 Mio. EUR im Jahr 2014, somit um 72,3 %.

Kurzfassung

Prüfungsziel

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der Wirkungen bzw. der Zielerreichung der Parkraumüberwachung, der Beanstandungen, der Entwicklung der Einnahmen aus der Parkometerabgabe und der Strafgelder sowie der Mittelverwendung. (TZ 1)

Rechtsgrundlagen

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen der Bundesregierung und dem Land Wien über die Parkraumüberwachung in Wien trat erst ein halbes Jahr nach der Übertragung der Zuständigkeit zur Überwachung der Kurzparkzonen auf die Landespolizeidirektion Wien in Kraft. Damit waren Festlegungen betreffend die Aufgabenwahrnehmung der neu geschaffenen Überwachungsgruppe für den ruhenden Verkehr und die Kurzparkzonen sowie die Schaffung organisatorischer Strukturen für die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien auf diesem Gebiet erst verspätet verrechtlicht. (TZ 2)

Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

Die Stadt Wien legte ihre verkehrspolitischen Ziele im Masterplan Verkehr 2003 – wie z.B. die Schaffung ausreichender Stellplätze für die Fahrzeuge der Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe, die Reduktion des Kfz-Verkehrs sowie die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr – auf Grundlage von regelmäßigen Evaluierungen, zuletzt im Mobilitätskonzept zum Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025), fest. (TZ 3)

Die Abwicklung der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung als Projekt war geeignet, um die Vielzahl an Aufgaben organisatorischer und legistischer Art zu erfüllen. (TZ 4)

Der Zeitplan war ambitioniert (Projektstart Jänner 2012 – Zieltermin 1. Oktober 2012); die veranschlagte Zeit für Abstimmungen in den Bezirken reichte nicht aus und die geplante Ausschreibung der erforderlichen Verkehrszeichen wurde nicht durchgeführt. Letztlich trat die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung zum geplanten Zeitpunkt in Kraft. (TZ 4)

Erweiterungsprozess

Abgrenzung der parkraumbewirtschafteten Gebiete

Es sprachen sich nicht alle untersuchten Wiener Gemeindebezirke für eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung aus, wiewohl aufgrund der vorliegenden Untersuchungen Verlagerungseffekte in die angrenzenden nicht bewirtschafteten Gebiete zu erwarten waren. (TZ 5)

Die im Oktober 2012 erfolgte Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebiets war auf Grundlage der vorliegenden Studien nicht in allen Bereichen (v.a. im 14. Wiener Gemeindebezirk) nachvollziehbar, weil sie absehbare Verlagerungseffekte nicht ausreichend berücksichtigte. Dadurch erfolgte bereits im Jänner 2013 – drei Monate nach der Erweiterung – eine Erweiterung der Bewirtschaftungsgebiete im 14., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk, die zusätzliche Kosten z.B. für Verkehrszeichen sowie Bodenmarkierungen verursachte. (TZ 5)

Die von der Stadt Wien ursprünglich angestrebten einheitlichen Bewirtschaftungszeiten waren nicht umgesetzt worden. Während die Stadt Wien zu Beginn des Erweiterungsprojekts einheitliche Bewirtschaftungszeiten in allen parkraumbewirtschafteten Gebieten anstrebte, erfolgte die Ausweisung letztlich differenziert hinsichtlich der Geltungszeiten und Parkdauer mit drei unterschiedlichen Zeitmodellen. Dadurch war der Überblick über das Parkraumregime für die Parkraumnutzerinnen und –nutzer erschwert. (TZ 5)

Anpassungen der Abgrenzung nach Jänner 2013

Die Stadt Wien berücksichtigte bei den parkraumbewirtschafteten Gebieten lokale Anforderungen und nahm entsprechende Anpassungen der Kurzparkzonen vor. Erneute Erweiterungen auf einzelnen Straßenzügen (v.a. im 14. und 17. Wiener Gemeindebezirk) und häufige Änderungen bei den Geschäftsstraßen in den bewirtschafteten Gebieten (v.a. im 14. Wiener Gemeindebezirk) erschwerten jedoch die Transparenz für die Nutzerinnen und Nutzer und verursachten zusätzliche Kosten z.B. für Verkehrszeichen sowie Bodenmarkierungen. (TZ 6)

Während die Ausweitung der Berechtigungszone auf Teile der Gürtelbögen im 6. und 8. Wiener Gemeindebezirk sachlich nachvollziehbar war, fehlte eine plausible Begründung für die Einbeziehung eines Straßenabschnitts im 13. Wiener Gemeindebezirk in die Berechtigungszone für den 14. Wiener Gemeindebezirk. Diese Einbeziehung des Straßenabschnitts war nicht nachvollziehbar, weil die parkraumbewirtschaftete Zone mehr als 3,5 km entfernt lag. (TZ 6)

Zielerreichung

Erfolgsmaßstäbe zur Beurteilung der Zielerreichung

In den Plänen der Stadt Wien fehlten Erfolgsmaßstäbe zur Beurteilung des Ziels der Schaffung ausreichender Stellplätze für die Fahrzeuge der Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe, beispielsweise anhand der Entwicklung der Stellplatzauslastung, die in der Evaluierung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung untersucht wurde. (TZ 7)

Die Stadt Wien verfügte weiters nicht über alle erforderlichen Datengrundlagen, um die Erreichung ihrer verkehrspolitischen Ziele zu beurteilen: Während die Stadt Wien die Daten zum Modal Split (Verkehrsmittelwahl) der Wienerinnen und Wiener regelmäßig von den Wiener Linien bezog, lagen zur Erhebung des Modal Split der Einpendlerinnen und Einpendler keine aktuellen Daten und keine konsistente Zeitreihe vor. Warum für den Modal Split der Einpendlerinnen und Einpendler (Zielverkehr an der Stadtgrenze) Aussagen über eine angestrebte Entwicklung gemäß Mobilitätskonzept zum STEP 2025 nicht zweckmäßig waren, war nicht nachvollziehbar, zumal die Stadt Wien das Mobilitätsverhalten auch im Wiener Umland als entscheidend für eine effektive Senkung der Umweltbelastungen ansah. (TZ 7)

Der Stadt Wien war die Auslastung der Wohnsammelgaragen und gewerblichen Garagen nicht bekannt; die der Stadt Wien vorliegenden Angaben zur Auslastung der Park & Ride-Anlagen im Burgenland, in Niederösterreich und Wien waren nicht aktuell. Diese Daten wären jedoch als Planungsgrundlage im Verkehrsbereich zweckmäßig. (TZ 7)

Der von der Stadt Wien im Rahmen des Mobilitätskonzepts zum STEP 2025 geplante Aufbau eines Datenverbunds zur Mobilität sowie verbesserte Kooperationen waren wesentlich, damit die in der Verkehrsplanung tätigen Stellen und Institutionen auf fundierte, aktuelle und einheitliche Daten zurückgreifen können. (TZ 7)

Wirkungen der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage

Die Stadt Wien erreichte mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung eine Verringerung der Stellplatzauslastung im 12., 14., 15., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk. In den angrenzenden nicht bewirtschafteten Bereichen traten Verschlechterungen durch Verlagerungswirkungen auf. Es fehlten fundierte Aussagen betreffend allfälliger Rückverlagerungen in die Innenbezirke. Die Befragung betreffend die Einstellung zum Parkpickerl ergab kein vollständiges Bild, weil sie nur Bewohnerinnen und Bewohner mit Hauptwohnsitz in den Erweiterungsgebieten berücksichtigte. (TZ 8)

Zielerreichung hinsichtlich Modal Split und Garagen–Stellplätzen

Die Verkehrsmittelwahl der Wienerinnen und Wiener in den parkraumbewirtschafteten Bezirken veränderte sich grundsätzlich im Sinne der im Masterplan Verkehr definierten Ziele. Für diese Entwicklung konnte eine Vielzahl von Faktoren eine Rolle spielen. (TZ 9)

Eine Verlagerung des Pendlerverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs gelang laut den vorliegenden Daten bis 2010 nicht; hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Einpendlerinnen und Einpendler nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung lagen keine aktuellen Daten vor. (TZ 9)

Die Realisierung von Park & Ride–Stellplätzen und der Stellplatzrückbau an der Oberfläche lagen hinter den Planungen. Im Gegensatz dazu lag die Zunahme der gewerblichen Stellplätze deutlich über den Zielwerten. (TZ 10)

Weitere Erhebungen zur Parkraumsituation

Das Bestreben der Stadt Wien und der Landespolizeidirektion Wien, die Stellplatzauslastung und den Anteil ordnungswidrig abgestellter Fahrzeuge in repräsentativen Gebieten durch Organe der Parkraumüberwachung zu erheben, um deren Entwicklung langfristig zu dokumentieren, war positiv. Anleitungen für die Durchführung der Erhebung fehlten jedoch. Damit war nicht sichergestellt, dass die Daten unterschiedlicher Erhebungszeitpunkte aussagekräftig bzw. miteinander vergleichbar waren. (TZ 11)

Sonderformen der Parkraumnutzung

Das Anwohnerparken stellte gegenüber der Parkraumbewirtschaftung mit Kurzparkzonen eine schwerwiegendere Maßnahme dar. Im 1. Wiener Gemeindebezirk waren im Mai 2015 mit 874 von wienweit 2.741 Anwohnerparkplätzen mit Abstand die meisten Anwohnerparkplätze verordnet. Dies entsprach rd. 11,0 % der Stellplätze im 1. Wiener Gemeindebezirk. Es war keine Erhebungsmethode zur Bestimmung der Stellplatzauslastung normiert, obwohl die Stadt Wien als Voraussetzung für die Verordnung von Anwohnerparkplätzen eine Stellplatzauslastung von 90 % angab. Die Stadt Wien strebte einen Pilotversuch zur zusätzlichen Kenntlichmachung der Anwohnerparkplätze mit Bodenmarkierungen an. (TZ 12)

Die Zahl der Kunden beim klassischen Carsharing blieb in Wien bislang weit unter den Erwartungen. Dies lag entsprechend der Evaluierung des Klimaschutzprogramms der Stadt Wien auch an der Verfügbarkeit attraktiver Standplätze. (TZ 13)

Kundmachungen und Informationen

Es bestanden mehrere Möglichkeiten, Informationen über die Kurzparkzonenregelungen einzuholen; die digitale Aufbereitung und Verbreitung von Daten als „Open Government Data“ war positiv. Die Informationen zum Anwohnerparken auf der Website der Stadt Wien waren allerdings nicht tagesaktuell. (TZ 14)

Die Stadt Wien informierte die Bevölkerung über die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in den Jahren 2012 und 2013 über verschiedene Informationskanäle. Gesonderte Informationsveranstaltungen mit Ausstellungen über die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung fanden nur in jenen Bezirken statt, die sich letztlich zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung entschlossen. Damit standen der Bevölkerung in den im Diskussionsprozess hinsichtlich einer Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung befindlichen Bezirken nicht dieselben Informations-Möglichkeiten offen. (TZ 15)

Rahmenverträge für Verkehrszeichen

Bei Vergabeverfahren für Schlosserarbeiten und Verkehrszeichenaufstellung war nur ein kleiner Bieterkreis vorhanden, der regelmäßig Rahmenverträge erhielt. (TZ 16)

Bei den (nach dem Preisangebotsverfahren ausgeschriebenen) Rahmenverträgen 2013 und 2014 bestanden teilweise erhebliche Differenzen zwischen den maximalen und minimalen Einheitspreisen für Leistungspositionen in den verschiedenen Obergruppen (in einer Obergruppe waren zwei bis fünf Bezirke zusammengefasst). Diese betrugen durchschnittlich rd. 21 % bei den wesentlichen Leistungspositionen und durchschnittlich rd. 88 % bezogen auf alle Leistungspositionen. Demgegenüber lagen die Preisdifferenzen in den einzelnen Obergruppen (Bezirksgruppen) bei dem (nach dem Preisaufschlags- und -nachlassverfahren ausgeschriebenen) Rahmenvertrag 2011 bei durchschnittlich rd. 6 % bzw. 8 %. (TZ 16)

Die Ausschreibungen für Schlosserarbeiten und Verkehrszeichenaufstellung in den Jahren 2013 bis 2015 erfolgten nach dem Preisangebotsverfahren, obwohl der gemäß Erlass der Magistratsdirektion zu beachtende Arbeitsbehelf und eine entsprechende Abstimmung im Jahr 2012 mit der MA 28 das Preisaufschlags- und -nachlassverfahren als Regelfall für die Ausschreibung von Rahmenverträgen vorsahen. (TZ 16)

Beauftragung der Verkehrszeichenaufstellung im Zuge der Parkraumbewirtschaftung

Bestellungen für die Aufstellung von Verkehrszeichen im Umfang von 1,52 Mio. EUR (exkl. USt) für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung erfolgten, bevor die entsprechenden Rechtsgrundlagen (Kurzparkzonenverordnungen) vorlagen. (TZ 17)

Die Stadt Wien rief im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung die Aufstellung von Verkehrszeichen aufgrund von bestehenden Rahmenverträgen ab, anstatt diese Leistungen neu auszuschreiben. Dies entsprach nicht dem Erlass der Magistratsdirektion der Stadt Wien, der Rahmenverträge für wiederkehrende Leistungen vorsah, deren Erfüllungszeitpunkt sowie konkreter Umfang nicht von vornherein festlegbar war. (TZ 17)

So überstiegen beim Rahmenvertrag „Straßenbau: Verkehrszeichenaufstellung in Wien“ die Abrechnungssummen in einer Obergruppe (Bezirke 13, 14, 15 und 16) laut den vorliegenden Unterlagen die Vergabesumme von rd. 2,00 Mio. EUR (inkl. USt) um zumindest 1,77 Mio. EUR (inkl. USt), wovon rd. 1,28 Mio. EUR (inkl. USt) auf die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung zurückzuführen waren. Die im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung abgerufenen Einzelbestellsummen von bis zu 458.000 EUR (exkl. USt) überschritten die in den Ausschreibungsunterlagen definierte Grenze von 50.000 EUR (exkl. USt) zum Teil deutlich. Wirtschaftliche Nachteile waren für die Stadt Wien nicht auszuschließen, weil in den Ausschreibungsunterlagen kleinere Bestellsummen als Kalkulationsgrundlage genannt waren. (TZ 17)

Finanzierung der Kundmachungen im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung

Der Beschluss des Gemeinderats vom 27. Juni 2012 über die „Förderung“ der Aufstellung von Verkehrszeichen und der Anbringung von Bodenmarkierungen im Zuge der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Verhältnis 90 : 10 (Zentralbudget : Bezirksbudget) aus dem Nettoertrag der Parkometerabgabe stand in einem Spannungsfeld zu den Bestimmungen der Wiener Stadtverfassung, weil diese die Verwaltung der Haushaltsmittel für die Errichtung und Instandhaltung von Verkehrsleiteinrichtungen auf Hauptstraßen A und Nebenstraßen durch die Bezirke vorsah. (TZ 18)

Parkraumüberwachung

Die Empfehlung des RH aus dem Jahr 2006 („Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung“, Reihe Wien 2006/3), die damaligen beiden Überwachungskörper („Blaukappen“ und „Weißkappen“) im Bereich der Parkraumüberwachung zu einem Kontrollorgan (der nunmehrigen Parkraumüberwachungsgruppe) zusammenzulegen, wurde mit Inkrafttreten des novellierten Parkometersgesetzes am 1. September 2012 umgesetzt. Durch die Zusammenführung wurden Synergien, wie z.B. die Vermeidung von Doppelgleisigkeiten, erzielt und die Verwaltung durch die elektronische Anzeigenerstellung vereinfacht. (TZ 20)

Das Koordinationsgremium aus Vertretern des Bundes und des Landes Wien hatte keine Regelungen hinsichtlich der Leistung von Überstunden der Parkraumüberwachungsgruppe im Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistung festgelegt. (TZ 21)

Personaleinsatz

Mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung erfolgte v.a. eine Erhöhung der Mitarbeiteranzahl bei der Parkraumüberwachung. Diese Erhöhung war dem Grunde nach nachvollziehbar. (TZ 22)

Der Frauenanteil im Bereich der Parkraumüberwachung war rückläufig. (TZ 23)

Beanstandungen

Im Zuge der Zusammenlegung der beiden Überwachungskörper im Jahr 2012 kam es trotz Erweiterung der zu überwachenden Flächen und Erhöhung der Anzahl der Überwachungsorgane zu einem Rückgang der Beanstandungen um 365.000 bzw. 21,7 %, der bis zum Jahr 2014 wieder ausgeglichen wurde. (TZ 24)

Dass es durch die Zusammenlegung der beiden Überwachungskörper und die damit verbundenen organisatorischen Änderungen (wie z.B. Dienststellenversammlungen und Schulungen) zu Ausfällen im Bereich der Überwachung und damit zu einem Rückgang der Beanstandungen gekommen war, war grundsätzlich nachvollziehbar. Der massive Rückgang war allerdings allein durch die mit der Zusammenlegung verbundenen Schulungs- und Informationsmaßnahmen nicht erklärbar. (TZ 24)

Eine Auswertung der Beanstandungen nach den einzelnen Delikt-Codes war nicht möglich. (TZ 24)

Im Bereich der Anwohnerparkplätze gab es entsprechend einer Auswertung des RH im Jahr 2014 durchschnittlich wesentlich mehr Beanstandungen je Stellplatz als im Bereich des gesamten parkraumbewirtschafteten Gebiets. Für die Stadt Wien bestanden – bis zur Einführung eines eigenen Delikt-Codes für das Anwohnerparken im Jahr 2015 – keine Auswertungsmöglichkeiten in diesem Bereich. (TZ 25)

Einnahmen und Mittelverwendung Parkometerabgabe

Die mit Wirksamkeit vom 1. März 2012 erfolgte Erhöhung der Parkometerabgabe um rd. 67 % auf 1 EUR je halbe Stunde lag deutlich über der vorgesehenen Valorisierung gemäß § 4a Parkometerabgabeverordnung von 0,60 EUR auf 0,65 EUR je halbe Stunde. (TZ 26)

Die Pauschalbeträge für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Betriebe (auf Basis des § 45 Abs. 2 der StVO. 1960) wurden im Jahr 2012 um rd. 11 % reduziert, v.a. um die Attraktivität der parkraumbewirtschafteten Bereiche als Wohngebiete, als Betriebsstandorte und für die Nahversorgung zu erhalten. Die „Übrigen Pau-

schalierungen“ wurden analog der Erhöhung der Parkometerabgabe je halbe Stunde um rd. 67 % angehoben. (TZ 27)

Die Einnahmen aus der Parkometerabgabe erhöhten sich von 2011 bis 2014 von rd. 69,29 Mio. EUR um rd. 32,7 Mio. EUR auf rd. 102,02 Mio. EUR, was einer Steigerung von rd. 47,2 % entsprach. Dies war im Wesentlichen auf die Ausweitung des parkraumbewirtschafteten Gebiets und die Abgabenerhöhung im Jahr 2012 zurückzuführen. (TZ 28)

Bei der Ermittlung des Nettoertrags der Parkometerabgabe wurden zum einen nicht alle Kosten der Kontrolleinrichtungen berücksichtigt und zum anderen in den Jahren 2012 bis 2014 im Bereich der Geldverrechnungsspesen zu hohe Beträge abgezogen. (TZ 29)

Sonderrücklage Parkometerabgabe und Ausgleichsabgabe nach dem Wiener Garagengesetz

Die Rücklage reduzierte sich seit dem Jahr 2010 von rd. 135,67 Mio. EUR bis zum Jahr 2014 auf rd. 0,50 Mio. EUR stark. Die vorhandenen Mittel der Rücklage einschließlich der Nettoerträge und der Darlehensrückführung reichten zur Bedeckung der Fördermittel nicht mehr aus, die daher zum Teil aus dem allgemeinen Budget finanziert wurden. (TZ 30)

Die Einnahmen aus der Parkometerabgabe wurden im überprüften Zeitraum von 2008 bis 2014 den Bestimmungen des § 7 Parkometerabgabeverordnung entsprechend verwendet. Der Garagenbau wurde mit Mitteln aus der Parkometerabgabe und der Ausgleichsabgabe in der Höhe von rd. 114,41 Mio. EUR und der öffentliche Verkehr in der Höhe von rd. 610,09 Mio. EUR gefördert. Der Anteil zur Förderung des öffentlichen Verkehrs stieg von 2010 (rd. 54 %) bis 2014 (rd. 95 %) deutlich. (TZ 31)

Strafgelder – Einnahmen

Die Strafeinnahmen hinsichtlich der Parkometerabgabe stiegen von rd. 31,63 Mio. EUR im Jahr 2008 auf rd. 64,95 Mio. EUR im Jahr 2014 bzw. um rd. 105 %. Während sich die Anzahl der Beanstandungen in diesem Zeitraum von rd. 1,14 Mio. auf rd. 1,28 Mio. um rd. 12,5 % erhöhte, erfolgte im gleichen Zeitraum eine Erhöhung der Geldstrafe für Übertretungen, die mittels einer Organstrafverfügung verhängt wurden, von 21 EUR auf 36 EUR um rd. 71,4 %. Diese Erhöhung der Strafgelder im Jahr 2012 kompensierte auch annähernd den Rückgang der Beanstandungen im Jahr 2012 um rd. 21,7 %. (TZ 32)

Im Jahr 2014 betrugen die Strafeinnahmen hinsichtlich der Parkometerabgabe rd. 64,95 Mio. EUR bzw. rd. 63,7 % der Einnahmen aus der Entrichtung der Parkometerabgabe in der Höhe von rd. 102,02 Mio. EUR. Insgesamt stiegen die Einnahmen und Strafeinnahmen aus der Parkometerabgabe von rd. 96,88 Mio. EUR im Jahr 2008 auf rd. 166,97 Mio. EUR im Jahr 2014, um 72,3 %. (TZ 32)

Kenndaten

Rechtsträger Stadt Wien Organisations- einheiten und Aufgaben	MBÄ ¹	Erteilung von Ausnahmegewilligungen für Bewohnerinnen und Bewohner (Parkpickerl)						
	MA 6	Rechnungs– und Abgabewesen Angelegenheiten der Landes– und Gemeindeabgaben im Bereich der Parkometerabgabe, Straftamtshandlungen nach dem Parkometergesetz						
	MA 18	Stadtentwicklung und Stadtplanung						
	MA 28	Straßenverwaltung und Straßenbau Handhabung der einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960						
	MA 46	Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten						
	MA 65	Rechtliche Verkehrsangelegenheiten Erteilung von Ausnahmegewilligungen für Beschäftigte und Betriebe (Parkkarte)						
	MA 67	Parkraumüberwachung Durchführung der Verwaltungsstrafverfahren						
Bund	Bundesministerium für Inneres (BMI) Landespolizeidirektion (LPD) Wien							
Mitteinsatz	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2008 bis 2014
	in Mio. EUR							in %
Einnahmen aus Parkometerabgabe	65,25	67,67	66,66	69,29	95,48	102,32	102,02	56,4
Einnahmen aus Strafgeldern	43,87	43,60	46,81	50,48	48,61	78,08	84,92	93,6
	Anzahl in VBÄ							
Befasste Mitarbeiter	581,9	585,3	602,6	590,8	740,7	779,9	801,7	37,8
	Anzahl in Mio.							
Beanstandungen	1,44	1,45	1,59	1,68	1,32	1,63	1,69	17,5

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Magistratische Bezirksämter

Quellen: Stadt Wien; LPD Wien

Prüfungsablauf und –gegenstand

1 Der RH überprüfte von Mai bis Dezember 2015 die Gebarung der Stadt Wien, des BMI und der Landespolizeidirektion (**LPD**) Wien hinsichtlich der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, insbesondere die Erweiterung auf den 12., 14., 15., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2012. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2008 bis 2015.

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der Wirkungen bzw. der Zielerreichung der Parkraumüberwachung, der Beanstandungen, der Entwicklung der Einnahmen aus der Parkometerabgabe und der Strafgebuhrer sowie der Mittelverwendung.

Zu dem im Oktober 2016 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das BMI im Dezember 2016 und die Stadt Wien im Jänner 2017 Stellung. In die Stellungnahme des BMI floss nach dessen Auskunft die Stellungnahme der LPD Wien inhaltlich unverändert ein. Der RH erstattete seine Gegenäußerung an die Stadt Wien im April 2017.

Rechtsgrundlagen

2.1 (1) Beim System der Parkraumbewirtschaftung waren abgabenrechtliche Grundlagen und rechtliche Grundlagen hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sowie dessen Überwachung von Relevanz.

(2) Abgaben für das Abstellen mehrspuriger Kraftfahrzeuge in Kurzparkzonen gemäß der Straßenverkehrsordnung 1960 (**StVO. 1960**)¹¹ waren entsprechend dem Finanzausgleichsgesetz 2005¹² (**FAG 2005**)¹³ ausschließliche Gemeindeabgaben. Mit dem FAG 2005¹⁴ wurden die Gemeinden ermächtigt, durch Beschluss der Gemeindevertretung mit Wirkung vom 1. Jänner 2006 vorbehaltlich weitergehender Ermächtigung der Landesgesetzgebung Abgaben für das Abstellen mehrspuriger Kraftfahrzeuge in Kurzparkzonen mit Ausnahmen¹⁵ auszuschreiben.

¹¹ § 25

¹² § 14 Abs. 1 Z 17 i.V.m. Abs. 2

¹³ bzw. in weiterer Folge des Finanzausgleichsgesetzes 2008, BGBl. I Nr. 103/2007

¹⁴ § 15 Abs. 3 Z 5

¹⁵ lit. a: Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge im öffentlichen Dienst; lit. b: Fahrzeuge des Straßendienstes und der Müllabfuhr; lit. c: Fahrzeuge, die von Ärzten bei einer Fahrt zur Leistung ärztlicher Hilfe gelenkt werden; lit. d: Fahrzeuge, die von Personen im diplomierten ambulanten Pflegedienst bei einer Fahrt zur Durchführung solcher Pflege gelenkt werden; lit. e: Fahrzeuge, die von dauernd stark gehbehinderten Personen abgestellt werden; lit. f: Fahrzeuge, die für den Bund, eine andere Gebietskörperschaft oder einen Gemeindeverband zugelassen sind

Die Ausnahme für Fahrzeuge, die lediglich zum Aus- und Einsteigen von Personen oder für die Dauer einer Ladetätigkeit halten, erweiterte der Wiener Landtag mit dem Parkomtergesetz 2006, LGBl. Nr. 09/2006. Er ermächtigte die Gemeinde, durch Verordnung die Entrichtung einer Abgabe auch für mehrspurige Kraftfahrzeuge vorzuschreiben, die lediglich zum Aus- und Einsteigen von Personen oder für die Dauer einer Ladetätigkeit halten.

Die Wiener Parkometerabgabeverordnung legte fest, dass kein Abgabebetrag zu entrichten ist, wenn die gesamte Abstellzeit nicht mehr als 15 Minuten beträgt und der hierfür vorgesehene Parkschein vorschriftsmäßig angebracht und entwertet oder aktiviert ist. Die Parkometerabgabeverordnung sah zusätzlich zu den Regelungen des FAG 2005 weitere Ausnahmen¹⁶ von der Abgabepflicht vor.

(3) Das Land Wien beschloss am 25. Mai 2012 mit der Änderung des Parkomtergesetzes 2006 eine Übertragung der Zuständigkeit zur Überwachung der Kurzparkzonen auf die Bundespolizeidirektion (**BPD**) Wien – später LPD Wien (siehe auch [TZ 20](#)). Die Bundesregierung erteilte dazu mit Ministerratsbeschluss am 26. Juni 2012 die Zustimmung. Die Übertragung trat mit 1. September 2012 in Kraft.

Am 27. August 2012 unterschrieben die damalige Bundesministerin für Inneres Mag. Johanna Mikl-Leitner und der Landeshauptmann von Wien Dr. Michael Häupl eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen der Bundesregierung und dem Land Wien über die Parkraumüberwachung in Wien. Die Vereinbarung diente der Regelung der künftigen Aufgabenwahrnehmung der neu geschaffenen Überwachungsgruppe für den ruhenden Verkehr und die Kurzparkzonen sowie der Schaffung organisatorischer Strukturen für die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien auf diesem Gebiet. Der Wiener Landtag genehmigte diese Vereinbarung am 22. November 2012, die Bundesregierung mit Ministerratsbeschluss am 12. Februar 2013. Die Vereinbarung trat schließlich am 1. März 2013 in Kraft.

2.2

Der RH kritisierte, dass die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen der Bundesregierung und dem Land Wien über die Parkraumüberwachung in Wien erst ein halbes Jahr nach der Übertragung der Zuständigkeit zur Überwachung der Kurzparkzonen auf die Landespolizeidirektion Wien in Kraft trat. Damit waren Festlegungen betreffend die Aufgabenwahrnehmung der neu geschaffenen Überwachungsgruppe für den ruhenden Verkehr und die Kurzparkzonen und die Schaffung organisatorischer Strukturen für die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien auf diesem Gebiet erst verspätet verrechtlicht.

¹⁶ Taxis, die zum Zwecke der Kundenaufnahme oder –abfertigung anhalten und Fahrzeuge, die von Personen, die zur selbstständigen Ausübung des Hebammenberufs berechtigt sind, bei einer Fahrt zur Leistung von Geburtshilfe gelenkt werden

Der RH empfahl dem BMI, Anträgen an den Ministerrat zur positiven Beschlussfassung betreffend die Aufgabenverlagerung von einem Land auf den Bund erst nach Abschluss einer Art. 15a B-VG Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und dem Land mit konkreten Zielen sowie finanziellen und organisatorischen Festlegungen zuzustimmen.

2.3

Laut Stellungnahme des BMI sei die Kritik des RH mit Blick auf die zeitliche Abfolge berechtigt bzw. nachvollziehbar. Künftig werde das BMI trachten, derartige Vereinbarungen zeitgerechter in Kraft treten zu lassen.

Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

Ziele Parkraumpolitik

3.1

(1) Die Stadt Wien definierte ihre Ziele im Bereich der Parkraumpolitik in mehreren Plänen bzw. Programmen. Vorrangig relevant waren der Masterplan Verkehr Wien 2003 (**MPV**) sowie der Stadtentwicklungsplan Wien – STEP 2025 (**STEP 2025**). Weitere Bezug nehmende Programme waren das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien und die Smart City Wien – Rahmenstrategie. Die regelmäßigen Evaluierungen der Zieldokumente waren Grundlage für deren Fortschreibung bzw. deren Neufassung. So ersetzte das „Fachkonzept Mobilität – miteinander mobil“ (**Mobilitätskonzept**) zum STEP 2025 den bis dahin gültigen Masterplan Verkehr Wien 2003 (siehe nachfolgende Tabelle).

Tabelle 1: Übersicht über wesentliche Zieldokumente mit Bezug zur Parkraumpolitik und deren Evaluierung

Zieldokument/Evaluierung	Beschluss Wiener Gemeinderat
Masterplan Verkehr Wien	
Masterplan Verkehr Wien 2003	4. November 2003
Masterplan Verkehr 2003 – Evaluierung und Fortschreibung 2008	19. Dezember 2008
Masterplan Verkehr Wien 2003 – Evaluierung 2013	26. Juni 2013
Stadtentwicklungsplan (STEP) Wien	
STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien	25. Juni 2014
STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität – miteinander mobil	19. Dezember 2014

Quelle: Stadt Wien

(2) Der vom Wiener Gemeinderat beschlossene Masterplan Verkehr Wien 2003 hatte im Bereich der Parkraumpolitik folgende Ziele festgelegt:

- Erhöhung der Gestaltungs- und Nutzungsspielräume im öffentlichen Straßenraum;
- Schaffung ausreichender Stellplätze für die Fahrzeuge der Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe, wobei Dauerstellplätze verstärkt von der Straße in Garagen bzw. auf Privatgrund zu verlagern waren;
- Reduktion des Kfz-Verkehrs sowie Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr („Modal Split“), insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr.

Der Masterplan Verkehr 2003 sah darauf aufbauend Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele im Bereich der Parkraumpolitik und Erfolgsmaßstäbe vor (hinsichtlich der Zielerreichung und Erfolgsmaßstäbe siehe [TZ 7](#), [TZ 8](#), [TZ 9](#), [TZ 10](#)). Dazu zählten die flächige Parkraumbewirtschaftung und Maßnahmen hinsichtlich des Garagenbaus.

Die Fortschreibung des Masterplans Verkehr im Jahr 2008 behielt die bisherigen Ziele bei. Dieser Plan zog die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung außerhalb des Gürtels und Inselzonen z.B. bei U-Bahn-Stationen mit Park & Ride-Anlagen in Betracht.

(3) Die Stadt Wien evaluierte im Jahr 2013 den Masterplan Verkehr ein weiteres Mal nach der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auf die Außenbezirke (12., 14., 15., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk) im Oktober 2012. Das darauf basierende Mobilitätskonzept zum STEP 2025 sah neben der Weiterentwicklung des bisherigen Ansatzes der Parkraumbewirtschaftung die Verknüpfung mit anderen bestehenden Instrumenten (z.B. Anwohnerparken, Park & Ride-Strategie) vor.

3.2

Der RH anerkannte, dass die Stadt Wien ihre verkehrspolitischen Ziele im Masterplan Verkehr 2003, wie z.B. die Schaffung ausreichender Stellplätze für die Fahrzeuge der Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe, die Reduktion des Kfz-Verkehrs sowie die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr – auf Grundlage von regelmäßigen Evaluierungen, zuletzt im Mobilitätskonzept zum Stadtentwicklungsplan 2025, festlegte.

Erweiterungsprozess

Projektabwicklung

4.1

(1) Laut Regierungsübereinkommen vom Herbst 2010¹⁷ sollte die Einführung der Parkraumbewirtschaftung nur mit Zustimmung der jeweiligen Bezirksvertretungen erfolgen, wobei die Stadt Wien die fachlichen Grundlagen für die Entscheidung zur Verfügung stellen sollte.

Im Rahmen einer Kommission für Parkraum-Management diskutierten zwischen März 2011 und April 2012 die (u.a.) für Stadtentwicklung und Verkehr zuständige Stadträtin Mag. Maria Vassilakou, die Bezirksvorstehungen aller Wiener Gemeindebezirke, Interessensvertretungen (Wirtschaftskammer, Kammer für Arbeiter und Angestellte), die politischen Klubs sowie Vertreterinnen und Vertreter des Magistrats der Stadt Wien Themen der Parkraumpolitik.

(2) Die Stadt Wien initiierte zur Ausweitung des Bewirtschaftungsgebiets ein Projekt und betraute im Dezember 2011 einen magistratsinternen Projektleiter mit dessen Abwicklung. Das Projekt umfasste:

- die Umsetzung einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung,
- die Zusammenführung der Überwachung der Kurzparkzonen und der Überwachung des ruhenden Verkehrs sowie die Durchführung aller damit verbundenen Personalmaßnahmen,
- die Umsetzung aller erforderlichen legislativen Maßnahmen einschließlich der Vorbereitung einer diesbezüglichen Art. 15a B-VG Vereinbarung sowie
- die Optimierung der Prozesse insbesondere bezüglich elektronischer Datenverarbeitung.

Zieltermin für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung war der 1. Oktober 2012. In der Projektabwicklung ergaben sich Verzögerungen v.a. aufgrund länger andauernder Diskussionsprozesse in den Wiener Gemeindebezirken. So konnten die Verhandlungen für die Kurzparkzonen-Verordnungen¹⁸ und Gebietsverordnungen¹⁹ nicht, wie

¹⁷ Gemeinsame Wege für Wien – Das rot-grüne Regierungsübereinkommen vom November 2010

¹⁸ Kurzparkzonen-Verordnungen grenzten jene Gebiete ab, in denen das Parken in bestimmten Zeiträumen auf eine bestimmte Dauer begrenzt war (flächendeckend kundgemachte Kurzparkzonen).

¹⁹ Gebietsverordnungen bestimmten jene Gebiete, deren Bewohnerinnen und Bewohner berechtigt waren, ein Parkpickerl bzw. eine Parkkarte für eine flächendeckend kundgemachte Kurzparkzone zu erwerben (Berechtigungszonen).

geplant, im April 2012, sondern erst im Juli 2012 abgeschlossen werden. Dies hatte u.a. zur Folge, dass die MA 28 die Aufstellung der erforderlichen Verkehrszeichen nicht wie geplant ausschrieb, sondern aufgrund von Rahmenverträgen bestellte, um den Zeitplan einzuhalten (siehe auch [TZ 17](#)). Dadurch waren wirtschaftliche Nachteile für die Stadt Wien nicht auszuschließen. Letztlich trat die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung zum geplanten Zeitpunkt in Kraft.

Tabelle 2: Zeitlicher Ablauf der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

Zeitraum	
ab März 2011	Befassung der Kommission für Parkraum-Management mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
Mai 2011 bis März 2012	Studien zur Erarbeitung der fachlichen Grundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
Dezember 2011	Bestellung Projektkoordinator
Jänner 2012	Projektstart
März 2012	Grundsatzbeschlüsse Wiener Gemeindebezirke
Juli 2012	Einigung über die Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete und Bewirtschaftungszeiten
August 2012	Erlassung der Kurzparkzonen-Verordnungen und der Gebietsverordnungen Art. 15a B-VG Vereinbarung über die Zusammenlegung der Überwachungsorgane
September 2012	Zusammenführung der Überwachungsorgane
Oktober 2012	Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im 2., 3., 12., 14., 15., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk (Inkrafttreten der Kurzparkzonen-Verordnungen)
Jänner 2013	Zweiter Erweiterungsschritt im 14., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk

Quelle: Stadt Wien

4.2

Der RH erachtete die Abwicklung der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung als Projekt für geeignet, um die Vielzahl an Aufgaben organisatorischer und legistischer Art zu erfüllen.

Der Zeitplan war ambitioniert (Projektstart Jänner 2012 – Zieltermin 1. Oktober 2012). Der RH wies in diesem Zusammenhang kritisch darauf hin, dass die veranschlagte Zeit für Abstimmungen in den Wiener Gemeindebezirken nicht ausreichte und die geplante Ausschreibung der erforderlichen Verkehrszeichen nicht durchgeführt wurde. Dadurch waren nach Ansicht des RH wirtschaftliche Nachteile für die Stadt Wien nicht auszuschließen. Letztlich trat die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung zum geplanten Zeitpunkt in Kraft.

Der RH empfahl der Stadt Wien, bei künftigen Erweiterungen der parkraumbewirtschafteten Gebiete einen angemessenen Zeitraum für Planungen, Abstimmungen und Ausschreibungen vorzusehen.

4.3

Die Stadt Wien teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass sie etwa bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 18. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2016 auf-

grund der beim Projekt 2012 gemachten Erfahrungen für die erforderlichen Vorlaufzeiten bis zur Realisierung der geplanten Maßnahmen einen angemessenen Zeitraum für die Projektabwicklung eingeplant habe.

Abgrenzung der parkraumbewirtschafteten Gebiete

5.1

(1) Die Stadt Wien beauftragte ab Mai 2011 eine Grundlagenstudie²⁰ sowie Zusatzuntersuchungen²¹ für die Abgrenzung der parkraumbewirtschafteten Gebiete als Entscheidungsgrundlage der Wiener Gemeindebezirke. Ziel der Untersuchungen war es u.a., bei Fortführung der bestehenden Parkzeiten und Parkdauer²², die neue Außengrenze übersichtlich, leicht merkbar und für alle Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer verständlich zu gestalten. Nach Angaben der Stadt Wien standen bei der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung v.a. „verkehrliche Lenkungseffekte“ und keine „Kosten–Nutzen–Optimierung“ im Vordergrund.

(2) Das Untersuchungsgebiet umfasste vorerst die dichter verbauten Stadtbereiche in den Außenbezirken²³ sowie Inselzonen um U–Bahn– und/bzw. S–Bahn–Stationen²⁴. Auf Grundlage von stadtstrukturellen Daten und der Parkraumsituation in Stichprobengebieten erfolgten Hochrechnungen der Stellplatzauslastung im Untersuchungsgebiet. Darauf bauten Vorschläge für die Abgrenzung der parkraumbewirtschafteten Zonen auf.

(3) Nach bezirksinternen Abstimmungen erfolgten im Februar und März 2012 zunächst Grundsatzbeschlüsse der Wiener Gemeindebezirke, welche die Parkraumbewirtschaftung in ihrem Gebiet einführen (12., 14., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk) oder erweitern wollten (2., 3. und 15. Wiener Gemeindebezirk). Einigkeit über die Details der Abgrenzung und der zeitlichen Geltungsbereiche bestand aber erst im Juli 2012 (siehe auch [TZ 4](#)). Die weiteren untersuchten Bezirke (10., 11., 13., 18., 19., 21., 22. und 23. Wiener Gemeindebezirk) nahmen nicht an der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung teil, wiewohl aufgrund der vorliegenden Untersuchungen Verlagerungseffekte in die nicht bewirtschafteten Gebiete bzw. Entlastungseffekte in den bewirtschafteten Gebieten zu erwarten waren.

²⁰ Ziviltechniker Ges.m.b.H. (2012): Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Jänner 2012

²¹ Ziviltechniker Ges.m.b.H. (2012): Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, Zusatzuntersuchung – Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“, im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Jänner 2012

²² werktags Montag bis Freitag 9:00 – 22:00 Uhr, max. Parkdauer: 2 Stunden

²³ im 10. bis 19. sowie 3. Wiener Gemeindebezirk (außerhalb des bisher bewirtschafteten Bereichs)

²⁴ im 21. bis 23. Wiener Gemeindebezirk

(4) Die zuständigen Magistratsabteilungen erließen die für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung erforderlichen Verordnungen im August 2012:

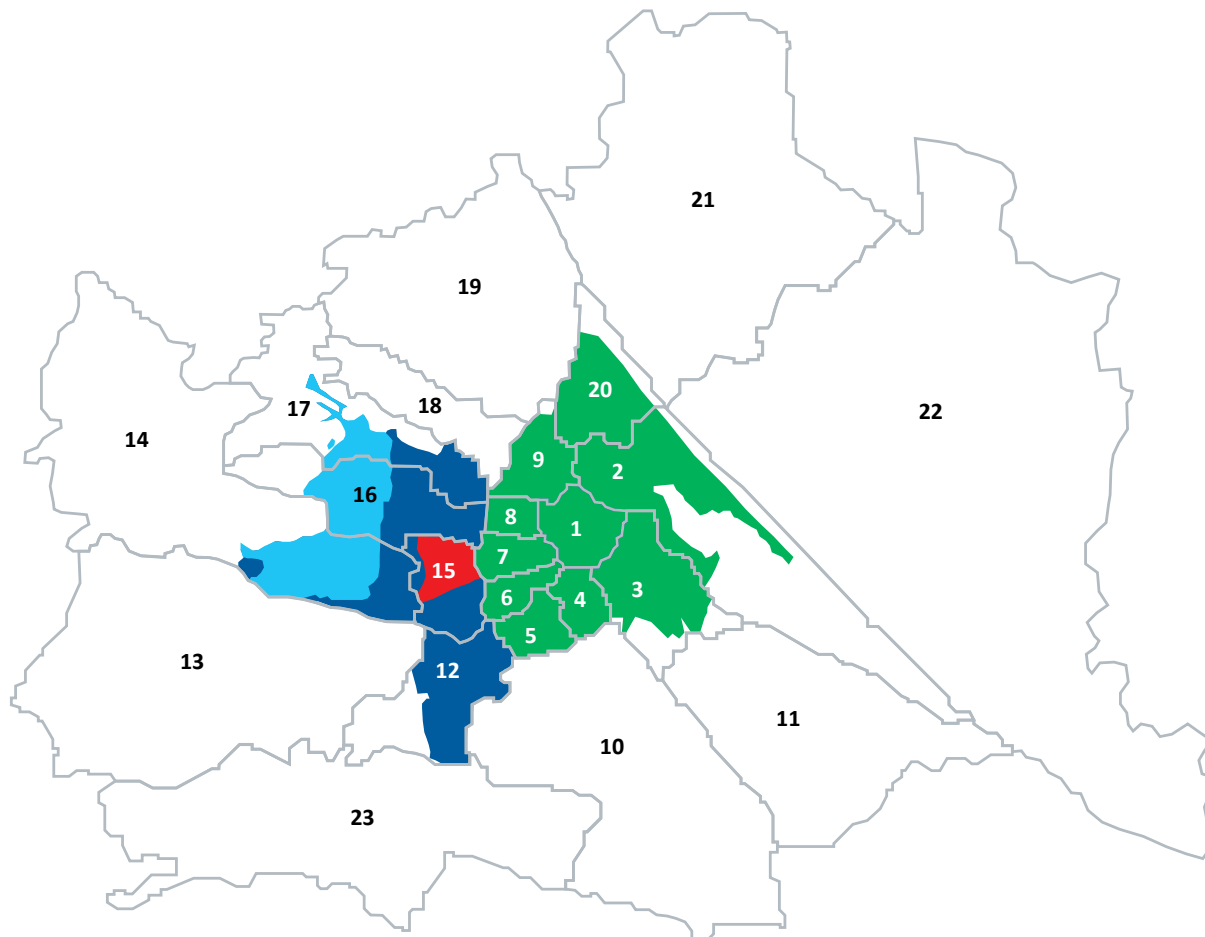
- Die Kurzparkzonen–Verordnungen²⁵ grenzten jene Gebiete ab, in denen das Parken in bestimmten Zeiträumen auf eine bestimmte Dauer begrenzt war (flächendeckend kundgemachte Kurzparkzonen). Daneben bestanden weiters gesondert kundgemachte Kurzparkzonen in Geschäftsstraßen mit anderen zeitlichen Regelungen.
- Gebietsverordnungen²⁶ bestimmten jene Gebiete, deren Bewohnerinnen und Bewohner berechtigt waren, ein Parkpickerl bzw. eine Parkkarte für eine flächendeckend kundgemachte Kurzparkzone zu erwerben. Diese sogenannten Berechtigungszonen umfassten jeweils das gesamte Bezirksgebiet unabhängig von der Größe der parkraumbewirtschafteten Zone, konnten sich aber auch auf Randbereiche benachbarter Wiener Gemeindebezirke erstrecken.

(5) Obwohl dem 12., 14., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk aufgrund der durchgeführten Studien Prognosen über eine hohe Stellplatzauslastung bzw. Verlagerungen in nicht bewirtschaftete Bereiche vorlagen, zogen sie für die Erweiterung im Oktober 2012 eine engere Abgrenzung des Parkraumbewirtschaftungsgebiets vor. Vor allem im 14. Wiener Gemeindebezirk wich die umgesetzte Zone deutlich vom auf fachlicher Ebene erarbeiteten „Hauptvorschlag“ ab. Aufgrund der schließlich eingetretenen Verlagerungseffekte erfolgte im 14., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk eine Erweiterung des Bewirtschaftungsgebiets nach drei Monaten im Jänner 2013 (siehe nachfolgende Abbildungen).

²⁵ Verordnungen des Magistrats der Stadt Wien betreffend Kurzparkzonen im jeweiligen Gemeindebezirk, MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

²⁶ Verordnungen des Magistrats der Stadt Wien betreffend Parkraumbewirtschaftung im jeweiligen Gemeindebezirk, MA 65 – Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

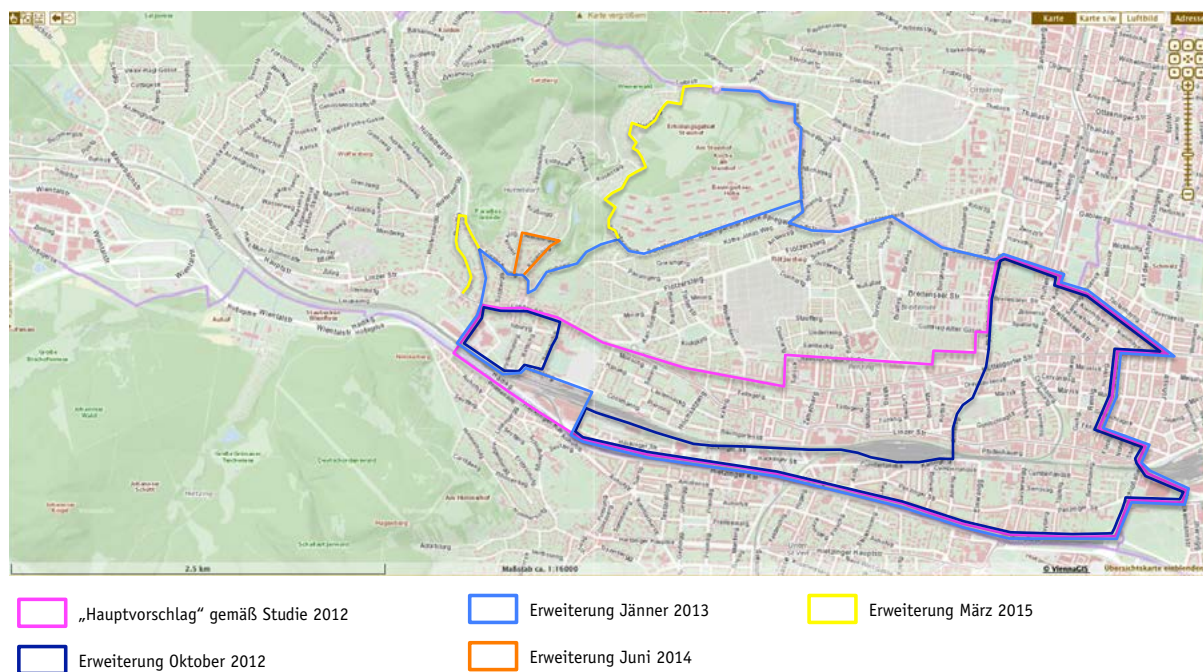
Abbildung 1: Entwicklung der parkraumbewirtschafteten Gebiete in Wien von 1993 bis 2013



	Parkdauer	Wochentag	Zeitraumen	Flächendeckende Kurzparkzone	
	2 Stunden	Montag bis Freitag	09:00 bis 19:00 Uhr	Bezirk	seit
	3 Stunden	Montag bis Freitag	09:00 bis 19:00 Uhr	1.	1. Juli 1993
	2 Stunden	Montag bis Freitag	09:00 bis 22:00 Uhr	6., 7., 8., 9.	1. September 1995
	2 Stunden	Montag bis Freitag	09:00 bis 22:00 Uhr	4., 5.	2. Juni 1997
		Samstag, Sonntag u. Feiertag	18:00 bis 22.00 Uhr	2., 20.	1. März 1999
				3.	2. November 1999
				15. Bereich Stadhalle	1. September 2005
				12., 14., 15., 16., 17. teilweise	1. Oktober 2012

Quellen: Stadt Wien; Darstellung RH

Abbildung 2: Bewirtschaftungsgebiet im 14. Wiener Gemeindebezirk: „Hauptvorschlag“ gemäß beauftragter Studie, Erweiterungen im Oktober 2012, Jänner 2013, Juni 2014 und März 2015



Quellen: Stadt Wien; Kurzparkzonenverordnungen; Darstellung RH

(6) Während die Stadt Wien zu Beginn des Erweiterungsprojekts einheitliche Bewirtschaftungszeiten von 9:00 Uhr bis 22:00 Uhr in allen parkraumbewirtschafteten Gebieten anstrebte, erfolgte die Ausweisung letztlich differenziert hinsichtlich der Geltungszeiten und Parkdauer mit drei unterschiedlichen Zeitmodellen (siehe nachfolgende Tabelle). Daneben galten für Geschäftsstraßen besondere Regelungen mit einer maximalen Parkdauer von 1,5 Stunden in Bezirken mit Parkraumbewirtschaftung.

Tabelle 3: Geltungszeiten der Parkraumbewirtschaftung

Bezirke	Geltungszeiten		max. Parkdauer
	Wochentage	Uhrzeit	
1.–9., 20. Bezirk	Montag – Freitag (werktags)	9:00 Uhr – 22:00 Uhr	2 Stunden
12., 14.–17. Bezirk (ohne Stadthallenzone)	Montag – Freitag (werktags)	9:00 Uhr – 19:00 Uhr	3 Stunden
15. Bezirk – Stadthallenzone	Montag – Freitag (werktags)	9:00 Uhr – 22:00 Uhr	2 Stunden
	Samstag, Sonntag, Feiertag	18:00 Uhr – 22:00 Uhr	2 Stunden

Quelle: Stadt Wien

5.2

Der RH zeigte auf, dass sich nicht alle untersuchten Wiener Gemeindebezirke für eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung aussprachen, wiewohl aufgrund der vorliegenden Untersuchungen Verlagerungseffekte in die angrenzenden nicht bewirtschafteten Gebiete zu erwarten waren.

Die im Oktober 2012 erfolgte Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebiets war für den RH auf Grundlage der vorliegenden Studien nicht in allen Bereichen (v.a. im 14. Wiener Gemeindebezirk) nachvollziehbar, weil sie absehbare Verlagerungseffekte nicht ausreichend berücksichtigte. Dadurch erfolgte bereits im Jänner 2013 – drei Monate nach der Erweiterung – eine Erweiterung der Bewirtschaftungsgebiete im 14., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk, die zusätzliche Kosten z.B. für Verkehrszeichen sowie Bodenmarkierungen verursachte (siehe auch [TZ 18](#)).

[Der RH empfahl der Stadt Wien, die Abgrenzung von Bewirtschaftungsgebieten nachvollziehbar unter Berücksichtigung absehbarer Verlagerungseffekte durchzuführen, um zusätzliche Kosten durch nachträgliche Änderungen zu vermeiden.](#)

Der RH wies darauf hin, dass die von der Stadt Wien ursprünglich angestrebten einheitlichen Bewirtschaftungszeiten nicht umgesetzt worden waren. Während die Stadt Wien zu Beginn des Erweiterungsprojekts einheitliche Bewirtschaftungszeiten in allen parkraumbewirtschafteten Gebieten anstrebte, erfolgte die Ausweisung letztlich differenziert hinsichtlich der Geltungszeiten und Parkdauer mit drei unterschiedlichen Zeitmodellen. Dadurch war der Überblick über das Parkraumregime für die Parkraumnutzerinnen und –nutzer erschwert.

5.3

Laut Stellungnahme der Stadt Wien sei die Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete eine Optimierungsaufgabe nach mehreren Kriterien, die einander zum Teil widersprechen würden. Es sei darum gegangen, die Parkraumbewirtschaftung nur dort einzuführen, wo sie notwendig sei. Darüber hinaus sollten mit der Grenzziehung die zu erwartenden unerwünschten Verlagerungseffekte minimiert werden und wäre die Grenze so zu wählen, dass sie im Stadtraum erkennbar und merkbar sei.

Die Erstreckung der Parkraumbewirtschaftung bis an den Stadtrand sei für Wien eine neue Situation gewesen. Die Erfahrung mit der Ausweitung 2012/2013 zeige, dass die Entscheidungsträger in den verschiedenen Bezirken unterschiedlich sensibel auf die Verlagerungseffekte reagieren würden und die Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete im Zweifel eher großzügig gewählt werden solle.

Die unterschiedlichen Geltungszeiten und Parkdauern hätten sich durch differenzierte Rahmenbedingungen in den Außenbezirken im Vergleich zu den Innenbezirken ergeben (wie etwa öffentliche Verkehrsanbindung oder geringerer Freizeitverkehr in den Abendstunden).

5.4

Der RH erachtete die von der Stadt Wien in ihrer Stellungnahme angeführten Kriterien – d.h. eine Parkraumbewirtschaftung nur dort einzuführen, wo sie notwendig war, Verlagerungseffekte zu minimieren sowie im Stadtraum erkennbare Grenzen zu wählen – grundsätzlich für nachvollziehbar. Er wies jedoch angesichts der eingetretenen Verlagerungseffekte und nachfolgenden Anpassungen darauf hin, dass dies mit der im Oktober 2012 erfolgten Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung nicht in allen Bereichen gelungen war.

Anpassungen der Abgrenzung nach Jänner 2013

6.1

(1) Die Stadt Wien erweiterte die Parkraumbewirtschaftungszone erneut in den Jahren 2014 und 2015 auf Antrag des 14., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirks aufgrund der hohen, durch Pendlerinnen und Pendler verursachten Stellplatzauslastung in einzelnen Straßenzügen in den Stadtrandbereichen (z.B. im Bereich Hüttelberg, Wilhelminenberg, Heuberg und Schafberg).

Im 14. Bezirk gab es zudem in den Jahren 2013 bis 2015 jährlich Änderungen bei den Kurzparkzonen für Geschäftsstraßen (einzelne Abschnitte der Linzer Straße und Hütteldorfer Straße). Dadurch änderten sich jeweils auch die Abschnitte, die der flächendeckend kundgemachten Kurzparkzone zuzuordnen waren.

Im Jahr 2014 erfolgte eine Verkleinerung der Stadthallenzone, weil sich die Stellplatzsituation in diesem Bereich verbessert hatte.

(2) Parallel zu den schrittweisen Ausweitungen gab es Anpassungen bei den Geltungszonen in den Nachbarbezirken (Überlappungszonen) sowie den Berechtigungszonen (siehe auch [TZ 5](#)). Das waren jene Gebiete, deren Bewohnerinnen und Bewohner berechtigt waren, ein Parkpickerl bzw. eine Parkkarte für eine flächendeckend kundgemachte Kurzparkzone zu erwerben.

Im Jahr 2013 erweiterte die Stadt Wien die Berechtigungszonen für den 17. bzw. 14. und 15. Bezirk und auf bestimmte Bereiche der Gürtelbögen (im 6. bzw. 8. Bezirk), weil für die dort ansässigen Betriebe keine andere Zufahrts- und Abstellmöglichkeit bestand²⁷. Im Jahr 2014 erfolgte die Ausweitung der Berechtigungszone für den 14. Bezirk auch auf einen im 13. Bezirk gelegenen Straßenabschnitt²⁸, obwohl dieser mehr als 3,5 km vom parkraumbewirtschafteten Gebiet entfernt war²⁹. Die Einbeziehung dieses Straßenzugs war in der Niederschrift der Verhandlung am 31. Oktober 2013 weder dokumentiert noch begründet. Im Zuge der Gebarungs-

²⁷ Amtsblatt Nr. 14/2013

²⁸ Amtsblatt Nr. 13/2014

²⁹ Hofjägerstraße 4–8 in Weidlingau

überprüfung argumentierte die Stadt Wien die Ausweisung als Berechtigungszone mit der nahezu zwingenden Notwendigkeit für die betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner, ihre Fahrzeuge im 14. Wiener Gemeindebezirk abzustellen.

6.2

Der RH anerkannte das Bestreben der Stadt Wien, bei den parkraumbewirtschafteten Gebieten lokale Anforderungen zu berücksichtigen und entsprechende Anpassungen der Kurzparkzonen vorzunehmen. Er gab jedoch zu bedenken, dass erneute Erweiterungen auf einzelnen Straßenzügen (v.a. im 14. und 17. Wiener Gemeindebezirk) und häufige Änderungen bei den Geschäftsstraßen in den bewirtschafteten Gebieten (v.a. im 14. Wiener Gemeindebezirk) die Transparenz für die Nutzerinnen und Nutzer erschwerten und zusätzliche Kosten z.B. für Verkehrszeichen sowie Bodenmarkierungen verursachten.

Während die Ausweitung der Berechtigungszone auf Teile der Gürtelbögen im 6. und 8. Wiener Gemeindebezirk sachlich nachvollziehbar war, fehlte eine plausible Begründung für die Einbeziehung eines Straßenabschnitts im 13. Wiener Gemeindebezirk in die Berechtigungszone für den 14. Wiener Gemeindebezirk. Der RH konnte die Einbeziehung dieses Straßenabschnitts nicht nachvollziehen, weil die parkraumbewirtschaftete Zone mehr als 3,5 km entfernt lag.

[Der RH empfahl der Stadt Wien, die Berechtigungszeiten unter Berücksichtigung einheitlicher Kriterien abzugrenzen.](#)

6.3

Laut Stellungnahme der Stadt Wien würden sich die Berechtigungszeiten grundsätzlich auf das gesamte Straßennetz des jeweiligen Bezirks inklusive allfälliger Überlappungszeiten in benachbarten parkraumbewirtschafteten Bezirken erstrecken. Die Aufnahme von bestimmten einzelnen, in anderen Bezirken gelegenen Straßenzügen in eine Berechtigungszone sei zur Vermeidung von Härtefällen bzw. Unschärfen in Ausnahmefällen geboten.

6.4

Der RH wies darauf hin, dass Ausnahmen bei der Festlegung von Berechtigungszeiten im behördlichen Verfahren sachlich zu begründen wären, was im beschriebenen Fall nicht erfolgte. Weiters hätte seiner Ansicht nach die Gewährung von Ausnahmen nach einer einheitlichen Vorgangsweise zu erfolgen. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung an die Stadt Wien, die Berechtigungszeiten unter Berücksichtigung einheitlicher Kriterien abzugrenzen.

Zielerreichung

Erfolgsmaßstäbe zur Beurteilung der Zielerreichung

7.1 (1) Die Stadt Wien legte im Masterplan Verkehr (MPV) 2003 Kriterien und Erfolgsmaßstäbe zur Beurteilung der Zielerreichung fest und entwickelte diese in nachfolgenden Dokumenten weiter. Im Hinblick auf die Ziele im Bereich der Parkraumpolitik waren v.a. folgende Kriterien relevant (siehe nachfolgende Tabelle):

Tabelle 4: Relevante Kriterien und Erfolgsmaßstäbe für Ziele im Bereich der Parkraumpolitik (gemäß MPV 2003, STEP 2025 und Smart City Rahmenstrategie)

Kriterium	Erfolgsmaßstab
Modal Split – Wienerinnen und Wiener (Verkehrsmittelwahl – Wege der Wiener an allen Tagen)	MPV 2003: Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs bis 2020 auf 25 % (Basis: 2001)
	MPV 2003: Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs auf 40 % (Basis: 2001)
	STEP 2025: Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs bis 2025 auf 20 %
	Smart City Rahmenstrategie: Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs bis 2030 auf 15 %, bis 2050 < 15 %
Modal Split – Einpendlerinnen und Einpendler (Verkehrsmittelwahl – Wege der Einpendler an allen Tagen)	MPV 2003: Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr bis 2020 von 35 % zu 65 % auf 45 % zu 55 % (Basis: 2001)
Verkehrsbelastung in Wien	MPV 2003: Keine weitere Steigerung der Fahrleistung mit Kraftfahrzeugen (Kfz–km) gegenüber dem Jahr 2002
Anzahl der Park & Ride–Stellplätze	MPV 2003: Erhöhung um 8.200 Stellplätze bis 2010 (Basis: 2002), laut Fortschreibung Erhöhung um 5.000 Stellplätze bis 2013 (Basis: 2008)
Anzahl der gewerblichen Stellplätze	MPV 2003: Erhöhung um 5.000 Stellplätze – 6.000 Stellplätze bis 2010 (Basis: 2002), laut Fortschreibung weitere Erhöhung um 5.000 Stellplätze – 6.000 Stellplätze bis 2013 (Basis: 2008)
Stellplatzrückbau	MPV Fortschreibung 2008: Reduktion um mindestens ein Drittel der Stellplätze bei Errichtung von öffentlichen Garagen und Wohnsammelgaragen, Kriterium der Qualitätsverbesserung

Quelle: Stadt Wien

In den genannten Plänen fehlten jedoch Erfolgsmaßstäbe zur Beurteilung des Ziels der Schaffung ausreichender Stellplätze für die Fahrzeuge der Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe (siehe **TZ 3**), beispielsweise anhand der Entwicklung der Stellplatzauslastung, die in der Evaluierung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung untersucht wurde (siehe **TZ 8**). Erschwerend wirkte hierbei, dass der Stadt Wien die Anzahl der vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Raum nicht flächendeckend bekannt war. Laut Mobilitätskonzept zum STEP 2025 beabsichtigte die Stadt Wien, längerfristig auch die umfassende digitale Erfassung aller Stellplätze zu prüfen.

(2) Zum Modal Split der Wienerinnen und Wiener erhielt die Stadt Wien jährlich Daten von den Wiener Linien, zum Modal Split der Einpendlerinnen und Einpendler lagen unterschiedliche Erhebungen vor:

- Mobilitätserhebungen (Befragung der Wohnbevölkerung in Wien und dem Wiener Umland³⁰), auf denen die Zielwerte des Modal Split im Masterplan Verkehr 2003 beruhten, wurden nach dem Jahr 2006 nicht fortgeführt.
- Kordonerhebungen, die eine Zählung aller Personen bzw. Fahrzeuge an der Stadtgrenze umfassen, fanden aufgrund des Erhebungsaufwands nur in größeren Zeitabständen statt, zuletzt im Zeitraum 2008 bis 2010.

Die Ergebnisse dieser beiden Erhebungen waren wegen der unterschiedlichen Erhebungsmethodik und der unterschiedlichen Aussage jedoch nicht direkt miteinander vergleichbar.

Im Mobilitätskonzept zum STEP 2025 erachtete es die Stadt Wien als nicht zweckmäßig, Aussagen über die angestrebte Entwicklung im Modal Split der Einpendlerinnen und Einpendler (Zielverkehr an der Stadtgrenze) zu treffen. Sie sah jedoch auch das Mobilitätsverhalten im Wiener Umland als entscheidend für eine effektive Senkung der Umweltbelastungen an.

(3) Für die zur Beurteilung der Verkehrsbelastung in Wien heranzuziehende Fahrleistung (Kfz–km) der Wienerinnen und Wiener in Wien war laut Evaluierung der Stadt Wien³¹ aufgrund einer Änderung der Erhebungsmethode ab 2010 keine konsistente Zeitreihe darstellbar. Für die Fahrleistung der Nicht–Wienerinnen und –Wiener in Wien standen keine Daten zur Verfügung. Das Mobilitätskonzept zum STEP 2025 sah vor, die Entwicklung der Kfz–Verkehrsstärken anhand von Zählungen an Straßenquerschnitten zu beurteilen.

(4) Hinsichtlich der Garagen–Stellplätze waren im Masterplan Verkehr 2003 Zielwerte für die Anzahl der gewerblichen Stellplätze sowie der Stellplätze in Park & Ride–Garagen festgelegt. Im Zuge der Fortschreibung des Masterplans Verkehr im Jahr 2008 nahm die Stadt Wien die Auslastung der Park & Ride–Anlagen und der geförderten gewerblichen Garagen als Erfolgsmaßstäbe auf. Im Zuge der Evaluierung im Jahr 2013 sowie im Mobilitätskonzept zum STEP 2025 fand dieser Indikator jedoch keine Berücksichtigung mehr. Im STEP 2025 sowie dem darauf aufbauenden Mobilitätskonzept war zwar ein Förderprogramm für Garagen³² vorgesehen, Zielwerte für die Anzahl der zu schaffenden Stellplätze in Garagen fehlten jedoch.

³⁰ im Auftrag des Verkehrsverbunds Ost Region (VOR) und der Wiener Linien

³¹ im Jahr 2013

³² „Garagenprogramm Neu“ bzw. „Garagenprogramm 2014“

Die Stadt Wien verfügte über Daten zur Anzahl der Stellplätze in Wohnsammelgaragen und Park & Ride–Anlagen in Wien. Über die Anzahl der Stellplätze in gewerblichen Garagen lag der Stadt Wien keine Übersicht vor, die Wirtschaftskammer Wien verwaltete diese Daten.

Über die Auslastung der Wohnsammelgaragen und gewerblichen Garagen lagen der Stadt Wien keine Informationen vor. Auslastungszahlen für Park & Ride–Anlagen in Niederösterreich und Wien bestanden nur für den Zeitraum unmittelbar nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im Herbst 2012.

(5) Im Rahmen des Mobilitätskonzepts zum STEP 2025 sah die Stadt Wien den Aufbau eines Datenverbunds zur Verwaltung und zum Austausch mobilitätsbezogener Daten zwischen verschiedenen Magistratsabteilungen bzw. Institutionen (z.B. Wiener Stadtwerke) vor. Derartige Daten tauschten die beteiligten Stellen bislang oftmals nur projektbezogen aus (z.B. Stadt Wien – ÖBB).

7.2

Der RH stellte kritisch fest, dass in den Plänen der Stadt Wien Erfolgsmaßstäbe zur Beurteilung des Ziels der Schaffung ausreichender Stellplätze für die Fahrzeuge der Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe fehlten.

[Der RH empfahl der Stadt Wien, messbare Erfolgsmaßstäbe zur Überprüfung der Zielerreichung festzulegen.](#)

Die Stadt Wien verfügte weiters nicht über alle erforderlichen Datengrundlagen, um die Erreichung ihrer verkehrspolitischen Ziele zu beurteilen: Während die Stadt Wien die Daten zum Modal Split (Verkehrsmittelwahl) der Wienerinnen und Wiener regelmäßig von den Wiener Linien bezog, lagen zur Erhebung des Modal Split der Einpendlerinnen und Einpendler im Zusammenhang mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung keine aktuellen Daten und keine konsistente Zeitreihe vor. Warum für den Modal Split der Einpendlerinnen und Einpendler (Zielverkehr an der Stadtgrenze) Aussagen über eine angestrebte Entwicklung gemäß Mobilitätskonzept zum Stadtentwicklungsplan 2025 nicht zweckmäßig waren, konnte der RH nicht nachvollziehen, zumal die Stadt Wien das Mobilitätsverhalten auch im Wiener Umland als entscheidend für eine effektive Senkung der Umweltbelastungen ansah.

[Er empfahl daher der Stadt Wien, hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Einpendlerinnen und Einpendler die angestrebte Entwicklungsrichtung und realistische Zielwerte zu definieren.](#)

Der RH kritisierte weiters, dass der Stadt Wien die Auslastung der Wohnsammelgaragen und gewerblichen Garagen nicht bekannt war; die vorliegenden Angaben zur Auslastung der Park & Ride–Anlagen im Burgenland, in Niederösterreich und Wien

waren nicht aktuell. Diese Daten wären nach Ansicht des RH jedoch als Planungsgrundlage im Verkehrsbereich zweckmäßig.

Der RH empfahl daher der Stadt Wien, die Daten über die Auslastung der Park & Ride-Anlagen in Wien jährlich zu aktualisieren und die jeweils aktualisierten Daten der Länder Burgenland und Niederösterreich einzuholen. Er empfahl der Stadt Wien weiters, Daten über die Auslastung der Wohnsammelgaragen und gewerblichen Garagen (in Kooperation mit der Wirtschaftskammer) zu erheben.

Den von der Stadt Wien im Rahmen des Mobilitätskonzepts zum STEP 2025 geplanten Aufbau eines Datenverbunds zur Mobilität sowie verbesserte Kooperationen erachtete der RH als wesentlich, damit die in der Verkehrsplanung tätigen Stellen und Institutionen auf fundierte, aktuelle und einheitliche Daten zurückgreifen können.

Er empfahl der Stadt Wien, die Arbeiten zum Aufbau eines Datenverbunds Mobilität und verbesserte Kooperationen (z.B. mit der Wirtschaft und benachbarten Bundesländern) voranzutreiben.

7.3

Die Stadt Wien sagte zu, die Empfehlung des RH hinsichtlich messbarer Erfolgsmaßstäbe zur Schaffung ausreichender Stellplätze für die Fahrzeuge der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der ansässigen Betriebe aufzugreifen und die Verankerung von Zielwerten für die Stellplatzauslastung in ihren verkehrspolitischen Programmen zu prüfen. Eine flächendeckende Erhebung der Stellplätze im Straßenraum sei nicht zielführend oder aus finanziellen Gründen nicht darstellbar. Die Vorgangsweise stelle eine wissenschaftlich fundierte Erhebungsmethode dar, die ausreichend Kenntnisse über die vorhandenen Stellplätze zulasse.

Die Darstellung des RH, wonach es die Stadt Wien im Mobilitätskonzept zum STEP 2025 als nicht zweckmäßig erachte, Aussagen über die angestrebte Entwicklung im Modal Split der Einpendlerinnen und Einpendler zu treffen, sei inhaltlich nicht zutreffend. Richtig sei, dass keine Zielwerte im Fachkonzept Mobilität angegeben worden seien.

Die Stadt Wien bekenne sich zu einem modernen Planungsansatz, in dem Kooperation mit den wesentlichen Partnern an oberster Stelle stehe und der als Weiterentwicklung der klassischen, hoheitlichen Ordnungsplanung gesehen werde. Es sei ein eigener Prozess gemeinsam mit dem Burgenland und mit Niederösterreich gestartet worden. Das Ergebnis sei das Kapitel „gemeinsam mit der Region“ im Fachkonzept Mobilität, das wortgleich auch im Mobilitätskonzept vom Burgenland und von Niederösterreich zu finden sei. Die Tatsache, dass ein gemeinsames Dokument erstellt und in den Gremien der Mobilitätskonzepte aller drei Bundesländer beschlossen worden sei, stelle einen wesentlichen Schritt der Kooperation dar. Dass dieses Kapitel nicht die alleinige Willensäußerung der Stadt Wien (wie auch der anderen

Bundesländer) sei, liege in der Natur der Sache. Die im Masterplan Verkehr 2003 festgelegten Zielgrößen für den grenzüberschreitenden Verkehr seien aus diesem Grund in der Form nicht übernommen worden.

Die Stadt Wien gab weiters an, entsprechend dem Ziel des Fachkonzepts Mobilität ein Datensystem für mobilitätsbezogene Daten für das Monitoring stadintern zu entwickeln. Auf Ebene der Ostregion würden regionale Daten über „ITS Vienna Region“ und „VOR“ vorgehalten.

Die Stadt Wien habe anlässlich der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung 2012/2013 die Auslastungsdaten der Park & Ride-Anlagen in Wien von den betreibenden Unternehmen erfragt und werde mit den Betreibern vereinbaren, künftig die Auslastung der Wiener Park & Ride-Anlagen jährlich zu erheben. Es gebe eine Park & Ride-Datenbank, in die halbjährlich von den Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Wien Daten eingepflegt würden. Die Erhebung der Auslastung burgenländischer und niederösterreichischer Park & Ride-Anlagen erfolge anlassbezogen, wobei neuralgische Standorte öfter überprüft würden. Eine jährliche Erhebung der Stellplatzauslastung aller Anlagen würde im Burgenland und in Niederösterreich einen hohen ökonomischen Aufwand bedeuten, weil der überwiegende Teil der Anlagen nur durch händische Zählungen ermittelt werden könne – anders als in Wien, wo infolge der Bewirtschaftung eine automatische Registrierung des Auslastungsgrads erfolge. Die Stadt Wien habe somit keinen Einfluss auf diesbezügliche Entscheidungen der beiden anderen Bundesländer. Jedoch solle im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost dieses Thema erörtert werden.

Die Stadt Wien sagte in ihrer Stellungnahme zu, mit den Betreibern der von ihr geförderten Wohnsammelgaragen die Rahmenbedingungen für die jährliche Erhebung der Auslastung zu klären. Die Bekanntgabe der Auslastung gewerblicher Garagen hänge im Wesentlichen von der Bereitschaft der jeweiligen Institutionen ab, ihre unternehmensbezogenen Daten weiterzugeben. Jedenfalls solle mit der Wirtschaftskammer Wien (Fachgruppe der Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen) diese Thematik erläutert werden, um einen Lösungsansatz anzustreben.

7.4

Der RH anerkannte, dass die Stadt Wien die Empfehlung des RH aufgriff, messbare Erfolgsmaßstäbe zur Schaffung ausreichender Stellplätze für die Fahrzeuge der Anwohnerinnen und Anwohner und der ansässigen Betriebe festzulegen. Er wies darauf hin, dass sich die Stadt Wien die Prüfung der umfassenden digitalen Erfassung aller Stellplätze im Mobilitätskonzept zum STEP 2025 selbst zum Ziel gesetzt hatte.

Hinsichtlich des Modal Splits der Einpendlerinnen und Einpendler verwies der RH auf die tabellarische Darstellung zum Mobilitätsverhalten im Fachkonzept Mobilität³³, in

³³ S. 25

der Aussagen über eine angestrebte Entwicklung als nicht zweckmäßig gekennzeichnet waren. Der RH anerkannte weiters die Bemühungen der Stadt Wien, mit den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich hinsichtlich des grenzüberschreitenden Verkehrs zu kooperieren. Er erachtete hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Einpendlerinnen und Einpendler aber auch die Definition realistischer Zielwerte als wesentlich und verblieb daher bei seiner diesbezüglichen Empfehlung.

Zu der von der Stadt Wien angeführten Park & Ride–Datenbank merkte der RH an, dass sich die Datensätze laut Angaben der Stadt Wien in der Planungsgemeinschaft Ost befanden. Die Stadt Wien verfügte zur Zeit der Gebarungüberprüfung über keine aktuellen Angaben zu Park & Ride–Anlagen im Burgenland und in Niederösterreich sowie zu deren Auslastung. Weiters waren auch die vorliegenden Angaben zur Auslastung der Park & Ride–Anlagen in Wien nicht aktuell, obwohl – wie die Stadt Wien in ihrer Stellungnahme selbst anführte – die technischen Voraussetzungen bestanden.

Wirkungen der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage

8.1 (1) Die Stadt Wien überprüfte die Wirkungen der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung anhand mehrerer Untersuchungen:

Tabelle 5: Überblick über Untersuchungen nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

Untersuchungen	Zeitraum	Ergebnis
Schnellerhebung der Stellplatznachfrage ¹ in ausgewählten Gebieten	Okt. 2012	deutliche Abnahme der Stellplatzauslastung
telefonische Befragung ² von Autobesitzerinnen und –besitzern mit Hauptwohnsitz im Erweiterungsgebiet der Parkraumbewirtschaftung	Sept./Nov. 2012	Verbesserung der Stellplatzsituation für 59 % der Befragten
„EinpendlerInnen nach Wien – Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale“ ³ im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost	Herbst 2012	Erhebung der Auslastung der Park & Ride–Anlagen: • Vollauslastung in allen Park & Ride–Anlagen in Wien, ausgenommen im 21. und 22. Bezirk sowie bei der S–Bahn Liesing • Vollauslastung der Park & Ride–Anlagen im Nahbereich von Wien, v.a. an West– und Südbahn Ermittlung von Verlagerungspotenzialen vom motorisierten Individualverkehr hin zu Park & Ride
„Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage“ ⁴	2013 bis 2014	Verringerung der Stellplatzauslastung in den Erweiterungsgebieten, Rückgang der „Nicht–Wiener“ und der ordnungswidrig abgestellten Fahrzeuge

¹ Ziviltechniker Ges.m.b.H. (2012): Schnellerhebung der Wirkungen der ausgeweiteten Parkraumbewirtschaftung, im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Oktober 2012

² Studie (2012): Parkpickerl Neu – Key–findings

³ Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft (2013): „EinpendlerInnen nach Wien – Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale“, im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost

⁴ Ziviltechniker Ges.m.b.H. (2012): Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien. Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage, im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, März 2014

Quelle: Stadt Wien

(2) Die Studie „Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage“ zeigte, dass sich die Parkraumauslastung der Bezirke mit Parkraumbewirtschaftung (12., 14., 15., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk) deutlich verringerte (siehe nachfolgende Abbildungen) und der Anteil an nicht aus Wien stammenden Fahrzeugen und ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen zurückging:

- Im Untersuchungsgebiet der neu parkraumbewirtschafteten Wiener Gemeindebezirke (12. und 14. bis 17. Bezirk) nahm die Stellplatzauslastung vormittags (9:00 bis 11:00 Uhr) laut Modellrechnung um 9 bis 19 %-Punkte ab, abends um 4 bis 13 %-Punkte. Es verblieben jedoch auch weiterhin Bereiche und Zeiten mit höherer Stellplatzauslastung (v.a. gürtelnahe Bereiche und abends).
- Die Auslastung in den untersuchten nicht bewirtschafteten Wiener Gemeindebezirken (10., 11., 13., 18. und 19. Bezirk) stieg zum Teil deutlich: die Zunahme in diesen Gemeindebezirken betrug zwischen 2 und 9 %-Punkten. Dadurch war die Stellplatzauslastung im Schnitt auch höher als in den neuen bewirtschafteten Gebieten vor der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung.

Abbildung 3: Stellplatzauslastung im Untersuchungsgebiet der Wiener Gemeindebezirke im Jahr 2011 vor und im Jahr 2013 nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, vormittags (9:00 Uhr bis 11:00 Uhr)

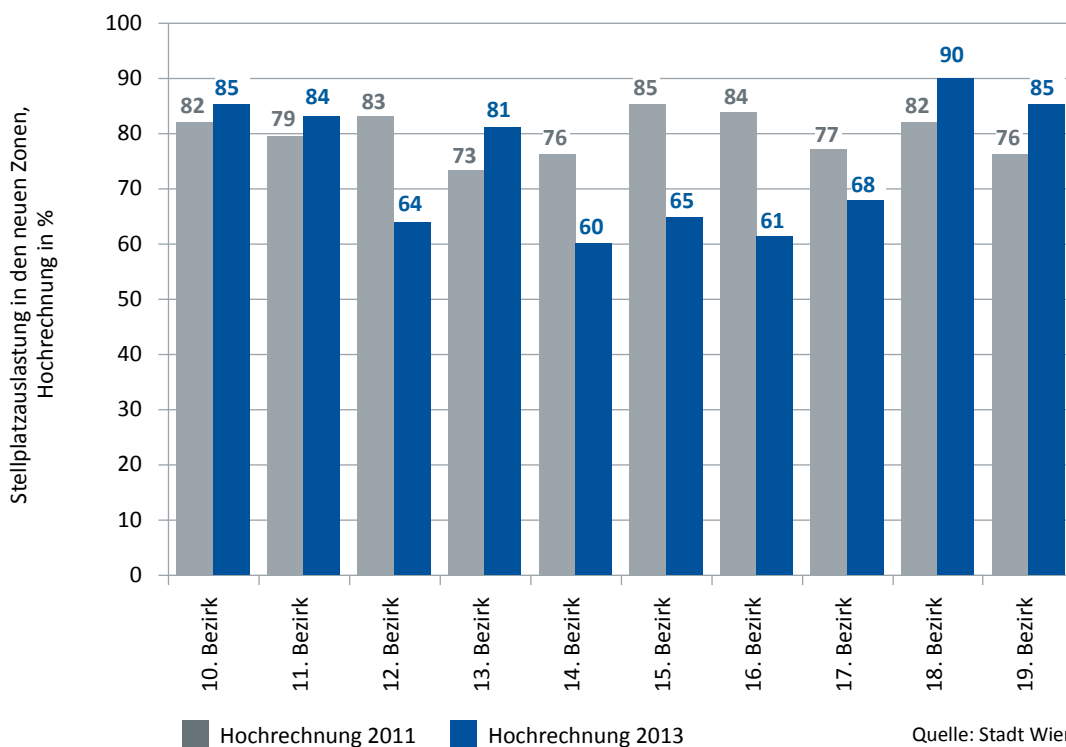


Abbildung 4: Stellplatzauslastung im Untersuchungsgebiet der Wiener Gemeindebezirke im Jahr 2011 vor und im Jahr 2013 nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, abends (20:00 Uhr bis 22:00 Uhr)

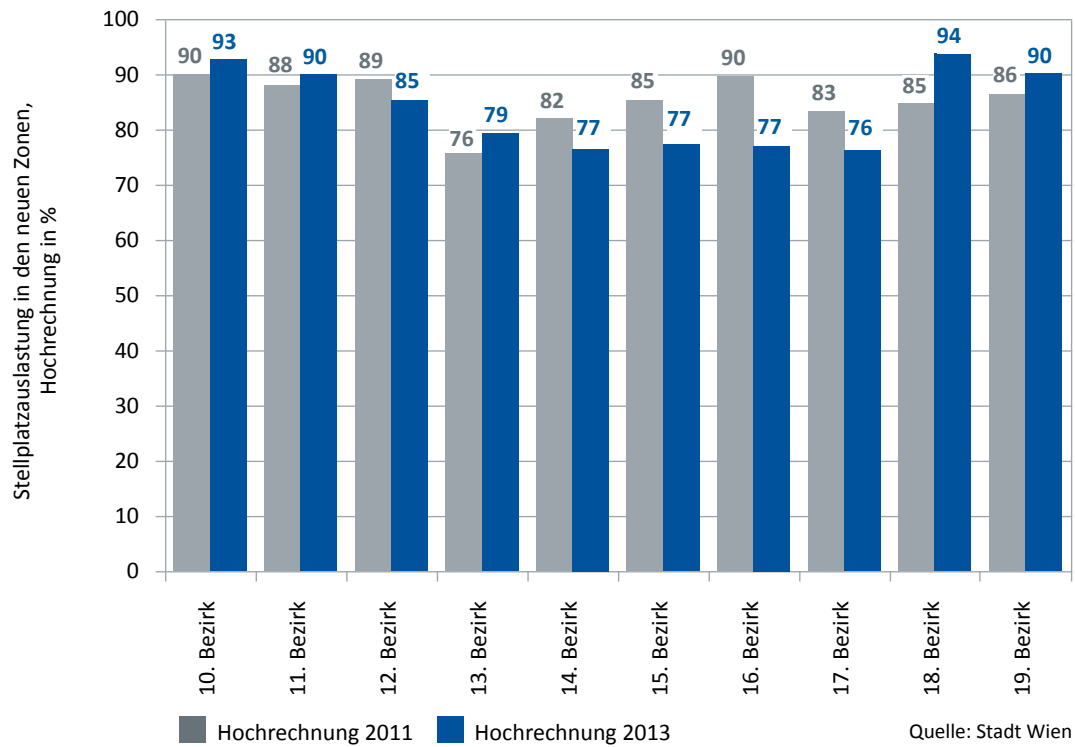
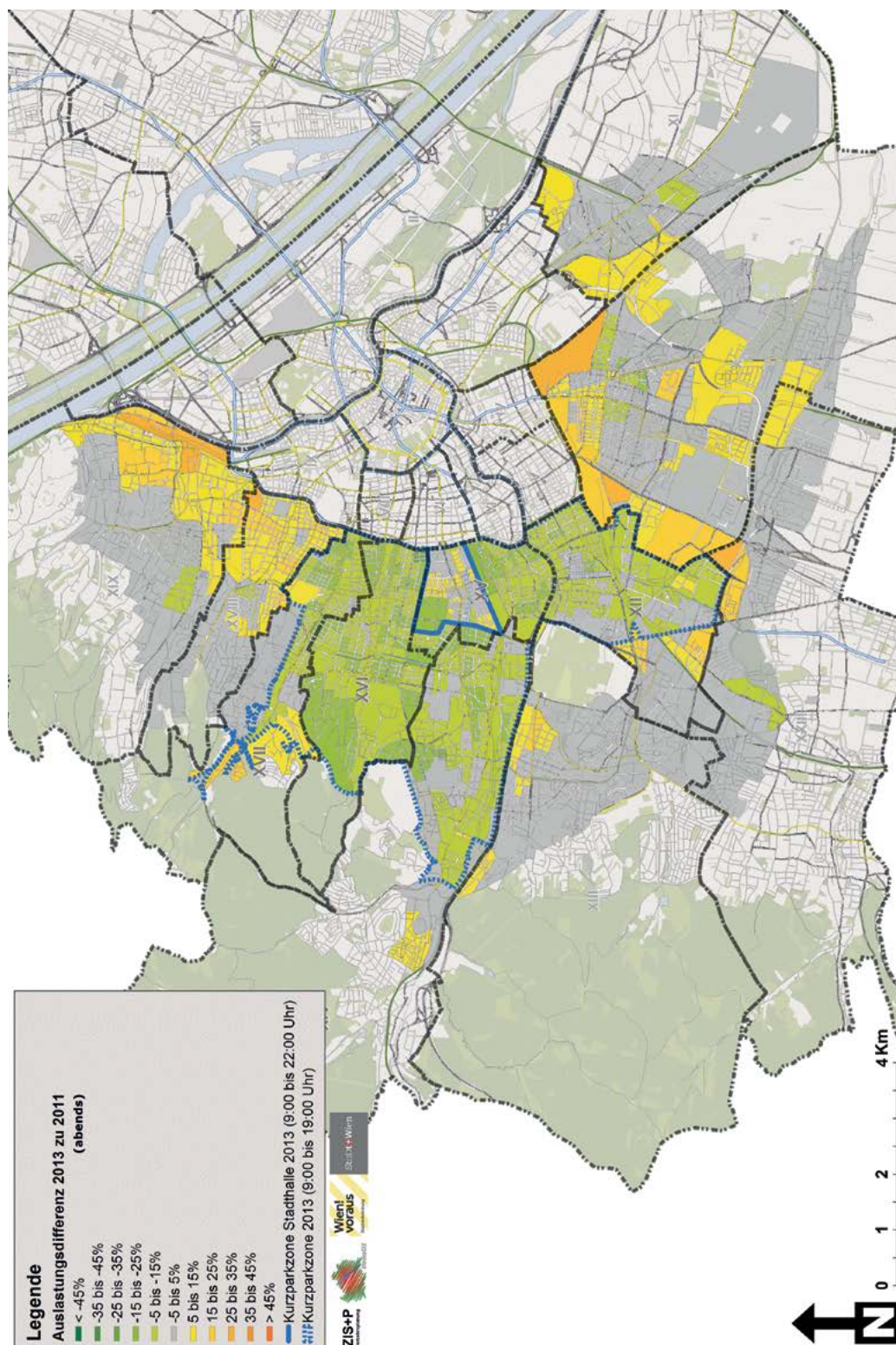


Abbildung 5: Vergleich der Stellplatzauslastung vor und nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung (Auslastungsdifferenz, abends (20:00 Uhr bis 22:00 Uhr))



Quelle: Stadt Wien

- Der Anteil der nicht aus Wien stammenden Fahrzeuge reduzierte sich in den Erhebungsgebieten mit Parkraumbewirtschaftung von 20 % auf 3 %, wohingegen er in den Erhebungsgebieten ohne Parkraumbewirtschaftung von 20 % auf 22 % stieg.
- Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung ging der Anteil der Fahrzeuge, die in Halte- und Parkverboten gemäß der StVO. 1960 abgestellt waren („Falschparker“), in den Erhebungsgebieten im 12. und 14. bis 17. Wiener Gemeindebezirk vormittags von 3,6 % auf 1 % und abends von 2,4 % auf 2,1 % zurück. In den Erhebungsgebieten ohne Parkraumbewirtschaftung lag der Anteil bei 2 % bis 3 %.

(3) Allfällige Verlagerungen der Parkraumnachfrage in die bestehenden parkraumbewirtschafteten Wiener Gemeindebezirke (1. bis 9. sowie 20. Bezirk) waren weder bezüglich der bestehenden Situation vor der Erweiterung noch bezüglich der Stellplatzauslastung nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Gegenstand der Untersuchungen. Diesbezüglich lag lediglich eine Abschätzung vor, die von einer Rückverlagerung von 1.100 Parkerinnen und Parkern in die Innenbezirke ausging. Untersuchungen nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Innenbezirken hatten deutliche Verlagerungen in die Bereiche außerhalb des Gürtels aufgezeigt³⁴.

(4) Die telefonische Befragung betreffend die Einstellung zum Parkpickerl nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung beschränkte sich auf Bewohnerinnen und Bewohner mit Hauptwohnsitz in den Erweiterungsgebieten, bezog aber nicht allfällige Besucherinnen und Besucher mit ein (wie das bei einer früheren Untersuchung³⁵ der Fall war).

8.2

Der RH hielt positiv fest, dass die Stadt Wien mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung eine Verringerung der Stellplatzauslastung im 12., 14., 15., 16. und 17. Wiener Gemeindebezirk erreichte. Er wies jedoch kritisch auf die Verschlechterungen durch Verlagerungswirkungen in die angrenzenden nicht bewirtschafteten Bereiche und fehlende fundierte Aussagen betreffend allfälliger Rückverlagerungen in die Innenbezirke hin. Die Befragung betreffend die Einstellung zum Parkpickerl ergab nach Ansicht des RH kein vollständiges Bild, weil sie nur Bewohnerinnen und Bewohner mit Hauptwohnsitz in den Erweiterungsgebieten berücksichtigte.

8.3

Laut Stellungnahme der Stadt Wien habe die vom RH angesprochene Befragung primär der Öffentlichkeitsarbeit gedient. Die Parkraumbewirtschaftung habe auf die Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler, die in die Bezirke mit Parkraumbewirtschaftung einpendeln, die stärkste Wirkung. Im Jahr 2015 habe die Stadt Wien

³⁴ Stadtplanung Wien, MA 18 (1997) (Hrsg.): Parkraumbewirtschaftung Wien

³⁵ Stadtplanung Wien, MA 18 (1997) (Hrsg.): Parkraumbewirtschaftung Wien

in Kooperation mit der Arbeiterkammer Wien eine große Befragung unter Berufstätigen über die Auswirkungen der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung von 2012/2013 auf ihr Verkehrsverhalten durchgeführt. Der Endbericht liegt seit März 2016 vor.

Die vom RH angemerkten Verschlechterungen aufgrund der Verlagerungswirkungen in die angrenzenden nicht bewirtschafteten Bereiche seien Bestandteil der vorgelagerten Untersuchungen gewesen und in der Studie im Vorfeld aufgezeigt worden. Da die Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf Antrag der jeweiligen Bezirksvertretung erfolge, komme es zu diesen Verlagerungswirkungen, wenn die Einführung in angrenzenden Bezirken nicht zeitgleich stattfinde.

Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Außenbezirke habe laut Stellungnahme der Stadt Wien sicher auch zu einer Rückverlagerung von parkenden Kfz in die Innenbezirke geführt. Da das Ausmaß als geringfügig eingeschätzt worden sei, sei es im Vorfeld auch nicht erhoben worden.

Zielerreichung hinsichtlich Modal Split

9.1 (1) In Hinblick auf die Ziele gemäß Masterplan Verkehr 2003 waren im Bereich der Parkraumpolitik hinsichtlich Modal Split folgende Erfolgsmaßstäbe relevant (siehe [TZ 3](#), [TZ 7](#)):

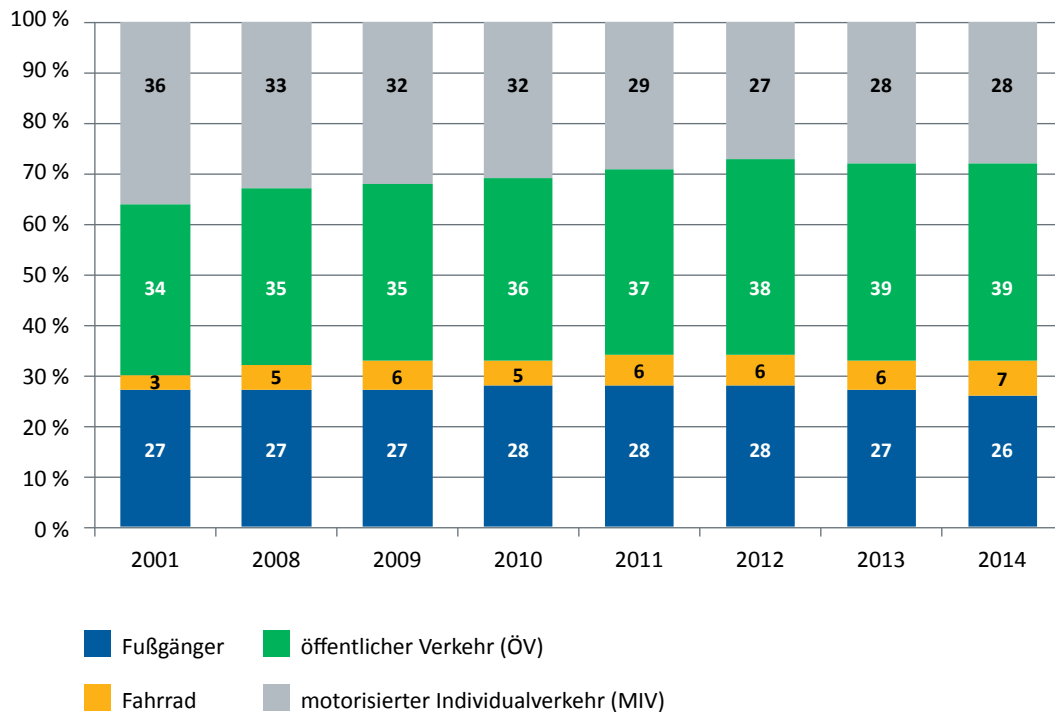
- eine Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bis 2020 auf 25 % hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Wienerinnen und Wiener³⁶ und eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs auf 40 %,
- eine Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr bei Einpendlerinnen und Einpendlern bis 2020 von 35 % zu 65 % auf 45 % zu 55 %.

(2) Laut Erhebungen des Mobilitätsverhaltens der Wienerinnen und Wiener³⁷ stieg der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen der Bevölkerung bis 2012 kontinuierlich auf 39 % an und stagnierte danach. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ging bis 2012 auf 27 % zurück und stieg danach wieder leicht auf 28 % an (siehe nachfolgende Abbildung).

³⁶ Modal Split – Wege der Wiener Bevölkerung an allen Tagen

³⁷ Studie (2014): Marktforschung für die Wiener Linien, Mobilitätsverhalten 2013; Studie (2015): Marktforschung für die Wiener Linien: Auswertungen für das Verkehrsmodell Wien 2014

Abbildung 6: Modal Split – Verkehrsmittelwahl der Wienerinnen und Wiener an allen Tagen



Quellen: Stadt Wien; Wiener Linien; Darstellung RH

Eine differenzierte Auswertung der Wiener Linien nach Bezirksgruppen zeigte, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in den westlichen Bezirken (14. bis 19. Bezirk), die im Jahr 2012 zum Teil die Parkraumbewirtschaftung einführten, von 2011 bis 2013 von 28 % auf 24 % zurückging.

Ursachen für diese Verhaltensänderungen (wie z.B. Verkehrsangebot, wirtschaftliche und soziale Faktoren) waren nicht Gegenstand der Auswertungen.

(3) Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Einpendlerinnen und Einpendler stammten die aktuellsten Erhebungsdaten aus den Jahren 2008 bis 2010.³⁸ Diese zeigten einen Anteil des motorisierten Individualverkehrs³⁹ von 68 %, was in etwa dem Anteil bei einer analogen Erhebung im Jahr 1996 entsprach. Die Werte waren aufgrund einer unterschiedlichen Erhebungsmethode nicht mit den Erfolgsmaßstäben des Masterplans Verkehr vergleichbar (siehe [TZ 7](#)).

Für den Zeitraum nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung lagen keine Daten über die Verkehrsmittelwahl der Einpendlerinnen und Einpendler vor, da Kordonerhebungen mit einer Zählung aller Personen bzw. Fahrzeuge an der Stadt-

³⁸ Kordonerhebung 2008 bis 2010

³⁹ an der Stadtgrenze stadteinwärts, von 6:00 bis 9:00 Uhr

grenze aufgrund des Aufwands nur in größeren Zeitabständen von etwa zehn Jahren stattfanden. Eine von der Stadt Wien beauftragte Studie über die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung auf das Verkehrsverhalten von Beschäftigten in Wien (mit Fokus auf Arbeitspendlerinnen und –pendler) war zur Zeit der Gebärungsüberprüfung in Ausarbeitung.

(4) Die verkehrliche Entwicklung war im Zusammenhang mit der Bevölkerungsentwicklung zu betrachten. Da die Einwohnerzahl in Wien stärker stieg als die Anzahl der gemeldeten Pkw, ging der Motorisierungsgrad zwischen 2008 und 2014 von rd. 391 auf rd. 380 Pkw pro 1.000 Einwohner zurück (siehe nachfolgende Tabelle). Laut Mobilitätskonzept zum STEP 2025 strebte die Stadt Wien einen weiteren Rückgang an.

Tabelle 6: Entwicklung der Bevölkerung und Motorisierung in Wien

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Änderung 2008 bis 2014
	Anzahl in Mio.							in %
Einwohnerinnen und Einwohner ¹	1,67	1,68	1,69	1,70	1,72	1,74	1,77	+5,7
	Anzahl							
Pkw ²	657.192	663.926	669.279	674.526	679.492	681.413	683.258	+4,0
	Anzahl Pkw pro 1.000 Einwohner							
Motorisierungsgrad ³	391,2	392,9	393,0	392,8	390,2	385,7	380,1	-2,8

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Stichtag: 1. Jänner

² Stichtag: 31. Dezember

³ Berechnung: Anzahl Pkw zum Stichtag 31. Dezember zu Anzahl Einwohner zum Stichtag 1. Jänner des nachfolgenden Jahres

Quellen: Stadt Wien; Statistik Austria; RH

9.2

Der RH stellte fest, dass sich die Verkehrsmittelwahl der Wienerinnen und Wiener in den parkraumbewirtschafteten Bezirken grundsätzlich im Sinne der im Masterplan Verkehr definierten Ziele veränderte. Er wies jedoch darauf hin, dass für diese Entwicklung eine Vielzahl von Faktoren eine Rolle spielen konnte.

Eine Verlagerung des Pendlerverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs gelang laut den vorliegenden Daten bis 2010 nicht; hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Einpendlerinnen und Einpendler nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung lagen keine aktuellen Daten vor.

Diesbezüglich verwies der RH auf seinen Bericht „Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.“ (Reihe Bund 2017/9), in dem er in TZ 3 empfahl, in einer bundesländerübergreifenden Strategie gemeinsame, quantifizierte Ziele für die Verkehrsmittelwahl von Pendlerinnen und Pendlern nach und von Wien auszuar-

beiten und eine handhabbare Form für die Erhebung der Verkehrsmittelwahl von Pendlerinnen und Pendlern sicherzustellen. Darauf aufbauend wären gemeinsame raumplanerische Maßnahmen, wie z.B. Parkraumbewirtschaftung oder die Errichtung von Park & Ride–Anlagen, zur Erreichung der gesteckten Ziele zu entwerfen und umzusetzen.

9.3

Laut Stellungnahme der Stadt Wien fänden im Zuge der Planungsgemeinschaft Ost zwischen den Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Wien bzw. den Umlandgemeinden regelmäßige Beratungen über raumplanerische Maßnahmen statt, so auch über die Parkraumbewirtschaftung in Wien und deren Auswirkungen auf die Pendlerinnen und Pendlern aus den Umlandgemeinden.

Zielerreichung hinsichtlich Garagen–Stellplätzen

10.1

Entsprechend der am 19. Dezember 2008 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Fortschreibung 2008 des Masterplans Verkehr 2003 konnte das Angebot an Park & Ride–Stellplätzen nur zum Teil umgesetzt werden. Von 2002 bis 2010 waren 8.200 Stellplätze geplant. Mit Ende 2008 bestanden insgesamt 5.865 bewirtschaftete Park & Ride–Stellplätze. Entsprechend der Fortschreibung 2008 des Masterplans Verkehr 2003 sollten bis 2013 5.000 zusätzliche Park & Ride–Stellplätze geschaffen werden. Von 2009 bis zum Sommer 2015 wurden 2.635 Park & Ride–Stellplätze geschaffen. Weitere rd. 7.200 bewirtschaftete Park & Ride–Stellplätze waren in Bau bzw. Planung.

Demgegenüber lag die Zunahme der gewerblichen Stellplätze von 2002 bis 2013 mit ca. 28.000 deutlich über den Zielwerten des Masterplans Verkehr von 10.000 bis 12.000 Stellplätzen.

Das Ziel der Stellplatzreduktion im öffentlichen Raum bei der Errichtung von öffentlichen Garagen und Sammelgaragen erreichte die Stadt Wien laut Evaluierung des Masterplans Verkehr 2013 nur eingeschränkt. Geplant war eine Reduktion um mindestens ein Drittel, tatsächlich lag der Anteil der rückgebauten Stellplätze an der Oberfläche bei Wohnsammelgaragen zwischen 6,0 % und 31,7 %.

Tabelle 7: Überblick Stellplatzrückbau an der Oberfläche bei realisierten Wohnsammelgaragen (2008 bis 2014)

Wohnsammelgarage	Stellplätze	Stellplätze rückgebaut	Stellplätze rückgebaut
	Anzahl		in %
13. Wiener Gemeindebezirk, Franz Boos Gasse	117	27	23,1
15. Wiener Gemeindebezirk, Rohrauerpark	150	9	6,0
19. Wiener Gemeindebezirk, 12.–Februar–Platz	199	63	31,7
11. Wiener Gemeindebezirk, Simmeringer Markt	103	10	9,7
14. Wiener Gemeindebezirk, Missindorfstraße 21–23	243	34	14,0
17. Wiener Gemeindebezirk, Geblergasse	150	50 (geplant)	33,3 (geplant)

Quelle: Stadt Wien

10.2

Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Realisierung von Park & Ride–Stellplätzen und der Stellplatzrückbau an der Oberfläche hinter den Planungen lagen. Im Gegensatz dazu lag die Zunahme der gewerblichen Stellplätze deutlich über den Zielwerten.

Zur Sicherstellung der Zielerreichung im Zusammenhang mit dem Garagenbau empfahl der RH der Stadt Wien, die geplanten Maßnahmen zügig umzusetzen.

10.3

Die Stadt Wien fördere laut ihrer Stellungnahme die Errichtung von Park & Ride–Anlagen, wenn bestimmte Qualitätskriterien erfüllt seien. Dies werde durch das bestehende Förderprogramm für Park & Ride–Anlagen geregelt. Die Realisierung von derartigen Stellplätzen hänge letztendlich jedoch von den tatsächlichen Projekteinreichungen Dritter ab. Beispielsweise sei Ende 2015 die Park & Ride–Anlage Perfektastraße mit 735 Stellplätzen eröffnet worden, die Bauarbeiten zur Erweiterung der Park & Ride–Anlage Hütteldorf mit 185 Stellplätzen hätten noch im Jahr 2016 begonnen.

Für Projekte, die auch den Stellplatzrückbau im öffentlichen Raum zum Inhalt haben, trügen laut Stellungnahme der Stadt Wien aufgrund rechtlicher Bestimmungen die Bezirke die Straßenbaukosten. Diese Investitionsaufwände könnten durch Fördermittel der Stadt unterstützt werden, was die Bezirke jedoch bisher kaum in Anspruch genommen hätten. Für die in den letzten Jahren initiierten Tiefgaragenprojekte sei mit den betroffenen Bezirksvorstehungen jedenfalls ein Stellplatzrückbau an der Oberfläche von 30 % vereinbart worden.

Weitere Erhebungen zur Parkraumsituation

11.1

(1) Die Stadt Wien⁴⁰ vereinbarte mit der LPD Wien im Rahmen des „Koordinationsgremiums Parkraumüberwachung“ (siehe auch [TZ 21](#)) Stichprobenerhebungen durch Organe der Parkraumüberwachungsgruppe. Ziel war es, das Verhältnis von freien zu verparkten Kurzparkplätzen (Stellplatzauslastung) und das Verhältnis der Anzahl ordnungsmäßig zu ordnungswidrig abgestellter Fahrzeuge (gemäß StVO. 1960 bzw. Parkometergesetz 2006) zu erheben. Die genannten Erhebungen sollten ab Herbst 2013 zweimal jährlich jeweils im Frühjahr und im Herbst in ausgewählten Stadtteilen (Rayonen der Parkraumüberwachung) stattfinden.

(2) Die Stichprobenerhebungen fanden ab Herbst 2013 halbjährlich im Zuge der Überwachungstätigkeit (in der Regel durch jeweils zwei Überwachungsorgane pro Erhebungsgebiet) statt. Abgesehen von Formularen mit Angabe der zu erhebenden Merkmale lagen keine weiteren Vorgaben zur Durchführung der Stichprobenerhebungen (z.B. hinsichtlich Wochentag, Uhrzeit) vor. Üblicherweise mit Verkehrserhebungen befasste Magistratsabteilungen⁴¹ waren in diesen Prozess nicht eingebunden.

Im Jahr 2013 fand eine Erhebung an einem Freitag vor einem Feiertag statt, der für Verkehrserhebungen nicht repräsentativ ist. Zwischen den tagsüber und abends durchgeführten Erhebungen zeigten die Daten teilweise deutliche, nicht plausible Unterschiede der Stellplatzzahl.

11.2

Der RH wertete das Bestreben der Stadt Wien und der LPD Wien positiv, die Stellplatzauslastung und den Anteil ordnungswidrig abgestellter Fahrzeuge in repräsentativen Gebieten durch Organe der Parkraumüberwachung zu erheben, um deren Entwicklung langfristig zu dokumentieren. Er wies jedoch kritisch darauf hin, dass Anleitungen für die Durchführung der Erhebung fehlten. Damit war nicht sichergestellt, dass die Daten unterschiedlicher Erhebungszeitpunkte aussagekräftig bzw. miteinander vergleichbar waren.

Der RH empfahl der Stadt Wien und der LPD Wien, die Erhebungsmethode für die halbjährlich stattfindenden Stichprobenerhebungen zur Stellplatzauslastung und zum Anteil ordnungswidrig abgestellter Fahrzeuge unter Einbeziehung weiterer, mit Verkehrsplanungen befasster Magistratsabteilungen (z.B. MA 18, MA 46) zu optimieren, um langfristig repräsentative Ergebnisse zu erhalten.

⁴⁰ MA 67 – Parkraumüberwachung

⁴¹ MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

11.3

(1) Das BMI sicherte in seiner Stellungnahme zu, eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit den genannten Magistratsabteilungen anzustreben, insbesondere im Hinblick auf eine Methodenverbesserung bei den durchzuführenden Erhebungen.

(2) Die Stadt Wien sagte in ihrer Stellungnahme zu, das Thema aufzugreifen. Die Optimierung der Stichprobenerhebungen zur Stellplatzzahl, zur Stellplatzauslastung und zu den ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen sei bereits durch Zusammenarbeit von LPD Wien und MA 18 eingeleitet worden.

Sonderformen der Parkraumnutzung

Anwohnerparken

12.1

(1) Um die Stellplatzsituation in den Wiener Innenbezirken für Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern, wurden eigens für sie freigehaltene Parkplätze zur Verfügung gestellt. Das Abstellen von Fahrzeugen auf Anwohnerparkplätzen war nur mit gültigem Parkpickerl des jeweiligen Bezirks möglich. Auch Fahrzeuge, die mit einem Behindertenausweis gemäß § 29b StVO. 1960 gekennzeichnet waren, durften auf diesen Parkplätzen ohne Zusatzkosten parken. Die Zonen wurden durch Halte- und Parkverbotsschilder (für alle Wochentage von 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr) mit Zusatztafeln „ausgenommen Fahrzeuge mit Parkkleber für den jeweiligen Bezirk sowie Behinderte“ ausgewiesen. Während bei der Parkraumbewirtschaftung in Form von flächendeckenden, gebührenpflichtigen Kurzparkzonen grundsätzlich jede bzw. jeder zumindest Kurzparken durfte, war in Anwohnerparkzonen für Personen außerhalb des oben angeführten Personenkreises selbst das Halten – auch zum Zweck der Liefertätigkeit – verboten.

(2) § 43 Abs. 1 StVO. 1960 ermöglichte die Verordnung von Halte- und Parkverboten, wenn es die Ordnung des ruhenden Verkehrs erforderte. Im Sinne der Benützbarkeit der öffentlichen Straßen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer war an das Kriterium der Erforderlichkeit ein strenger Maßstab anzulegen und eine Interessensabwägung vorzunehmen. Die über die bestehende Kurzparkzonenregelung hinausgehende Reservierung von Stellplätzen für Anwohnerinnen und Anwohner konnte bei hoher Stellplatzauslastung unter Beachtung der verfassungsrechtlichen Gebote der Verhältnismäßigkeit und Gleichheit als zulässig erachtet werden. Dies war unabhängig von der Frage zu betrachten, ob in dem betroffenen Gebiet eine Abgabepflicht bestand oder nicht.

Im Jahr 2011 ging die Stadt Wien von einem maximal zulässigen Anteil an Anwohnerparkplätzen in der Höhe von 10 % bezogen auf die Gesamtstellplätze pro Gebiet⁴² aus.

⁴² Beispielsweise war der 1. Wiener Gemeindebezirk in fünf Gebiete aufgeteilt.

Nach einer Tagung der entsprechenden Länderexpertinnen und –experten im Jahr 2013 erhöhte sie den maximal zulässigen Anteil an Anwohnerparkplätzen auf 20 % bezogen auf die Gesamtstellplätze. Voraussetzung dafür war laut Stadt Wien eine Stellplatzauslastung von 90 %. Während im Rahmen des Pilotprojekts für den 6., 7. und 8. Wiener Gemeindebezirk die Stellplatzauslastung an verschiedenen Werktagen zu unterschiedlichen Zeiten erhoben wurde, erfolgte für den 1. Wiener Gemeindebezirk im Zusammenhang mit der Einführung des Anwohnerparkens keine Stellplatzauslastungserhebung. Eine Bezug nehmende Erhebungsmethode war demnach nicht definiert. Eine entsprechende Judikatur lag zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht vor.

(3) Mit Stand Mai 2015 bestanden 2.741 Anwohnerparkplätze:

Tabelle 8: Überblick Stellplätze Anwohnerparken mit Stand Mai 2015

Wiener Gemeindebezirk	Stellplätze
	Anzahl
1. Bezirk	874
2. Bezirk	430
4. Bezirk	87
6. Bezirk	581
7. Bezirk	306
8. Bezirk	364
9. Bezirk	99
Summe	2.741

Quelle: Stadt Wien

Insgesamt bestanden im 1. Wiener Gemeindebezirk 7.921 Stellplätze⁴³. Davon waren im Mai 2015 874 Stellplätze, somit rd. 11,0 %, als Anwohnerparkplätze verordnet.

(4) Bei einem gemeinsamen Kontrollgang mit einem Vertreter der Parkraumüberwachungsgruppe stellte das RH-Prüfteam fest, dass Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer Anwohnerparkzonen nicht als solche erkannten bzw. sich nicht über die Folgen des Abstellens eines Kraftfahrzeugs auf einem Anwohnerparkplatz bewusst waren. Dementsprechend wurden Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer – wiewohl sie die Parkometerabgabe entrichtet hatten – für das Abstellen des Kraftfahrzeugs in Anwohnerparkzonen (Halteverbot) bestraft (siehe [TZ 25](#)).

⁴³ legale Stellplätze ohne Halte- und Parkeinschränkungen

Die MA 46 teilte während der Gebarungsüberprüfung dazu mit, dass sie hinsichtlich einer zusätzlichen Kenntlichmachung der Anwohnerparkzonen mit Bodenmarkierungen einen Pilotversuch unternehmen werde.

12.2

Der RH hielt fest, dass das Anwohnerparken gegenüber der Parkraumbewirtschaftung mit Kurzparkzonen eine schwerwiegendere Maßnahme darstellte. Im 1. Wiener Gemeindebezirk waren im Mai 2015 mit 874 von wienweit 2.741 Anwohnerparkplätzen mit Abstand die meisten Anwohnerparkplätze verordnet. Dies entsprach rd. 11,0 % der Stellplätze im 1. Wiener Gemeindebezirk.

Der RH kritisierte, dass keine Erhebungsmethode zur Bestimmung der Stellplatzauslastung normiert war, zumal die Stadt Wien als Voraussetzung für die Verordnung von Anwohnerparkplätzen eine Stellplatzauslastung von 90 % angab.

Er empfahl der Stadt Wien, zur Bestimmung der Auslastung von Stellplätzen im Zusammenhang mit der Verordnung von Anwohnerparkplätzen eine Methode festzulegen.

Der RH anerkannte das Bestreben der Stadt Wien hinsichtlich des Pilotversuchs zur zusätzlichen Kenntlichmachung der Anwohnerparkplätze mit Bodenmarkierungen.

Er empfahl der Stadt Wien, basierend auf den Ergebnissen des Pilotversuchs gegebenenfalls die zusätzliche Kenntlichmachung der Anwohnerparkzonen in die Wege zu leiten.

12.3

Laut Stellungnahme der Stadt Wien weiche die Vorgehensweise im 1. Wiener Gemeindebezirk insofern von anderen ab, als in diesem Fall der Bezirk als Auftraggeber fungiert habe. Eine Stellplatzauslastungserhebung sei weder beauftragt noch durchgeführt worden und sei aus Sicht der MA 46 auch nicht erforderlich gewesen, weil das Ausmaß der Verparkung als notorisch anzusehen sei.

Sofern die MA 46 als Auftraggeberin für die Studienerstellung fungiere, erfolge dies aus methodischen Überlegungen. Sie stellte dies exemplarisch anhand der Bezirke Landstraße und Meidling dar: Nach Festlegung der sogenannten „maßgeblichen Wochentage“ für Verkehrszählungen – dies seien in der Regel die Tage Dienstag bis Donnerstag – seien die jeweiligen Zählmodi mit dem Bezirk abgestimmt worden, wobei durch den Bezirk die jeweilige räumlich unterschiedliche Verparkungssituation beurteilt werde. Die Erhebungen im 3. Wiener Gemeindebezirk seien an den klassischen Zähltagen Dienstag und Donnerstag durchgeführt worden. Im 12. Wiener Gemeindebezirk sei im Hinblick auf die räumliche Nähe zu Schönbrunn darüber hinaus auch der Samstag als weiterer Zähltag festgelegt worden.

Die MA 46 habe laut Stellungnahme der Stadt Wien im Sommer 2015 einen Probeversuch zur Prüfung, inwiefern Bodenmarkierungen als zusätzliches Instrument zur

Kenntlichmachung von Parkzonen für Anwohnende geeignet sind, durchgeführt. Der Versuch sei bei drei Zonen im 7. Bezirk realisiert worden. Dabei seien die Schriftzüge „ANWOHNERPARKEN“ bzw. „ANWOHNERINNENPARKEN“ alternierend angebracht und die Monate August und September (mit Bodenmarkierung) den Monaten Juni und Juli (ohne Bodenmarkierung) gegenübergestellt worden. Die Anzahl der Beanstandungen habe sich nach Anbringung der Bodenmarkierung erheblich verringert, während ein Vergleich über denselben Zeitraum hinsichtlich solcher Zonen, bei denen keine Bodenmarkierungen angebracht worden seien, eine Stagnation der Beanstandungen zeige.

Das von der MA 46 im Pilotversuch entwickelte Modell werde hinsichtlich aller neu verordneten Parkzonen für Anwohnende angewendet. Bezüglich bereits kundgemachter Parkzonen für Anwohnende sei die Empfehlung an die Bezirke ergangen, das neue Modell zu implementieren. Somit werde der Empfehlung des RH Rechnung getragen.

12.4

Zu den im 1. Wiener Gemeindebezirk nicht durchgeführten Erhebungen der Stellplatzauslastung wies der RH darauf hin, dass eine notorische Verparkung auch in anderen Bezirken innerhalb des Gürtels anzunehmen war (z.B. im 6., 7. und 8. Wiener Gemeindebezirk), in denen die Stadt Wien dennoch entsprechende Untersuchungen durchgeführt hatte. Er vertrat weiterhin die Ansicht, dass eine Erhebung der Stellplatzauslastung im Zusammenhang mit der Verordnung von Anwohnerparkplätzen erforderlich war.

Carsharing

13.1

(1) Carsharing stellte laut dem Fachkonzept Mobilität zum STEP 2025 ein optimales Zusatzangebot für regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs, die kein eigenes Auto besaßen, dar. Der Anteil der Bevölkerung, der Carsharing-Angebote in max. 500 m Entfernung zur Verfügung hatte, sollte von 38,5 % im Jahr 2013 auf 50 % im Jahr 2025 steigen. In Wien wurden zwei Carsharing-Systeme angeboten, das klassische Carsharing⁴⁴ und das Freefloating Carsharing⁴⁵. Im Jahr 2012 entwickelte die Stadt Wien unter aktiver Beteiligung der Wiener Linien eine Carsharing-Strategie. Ziel war, dass beide Systeme in Wien koexistieren konnten und sollten.

(2) Das klassische Carsharing war gekennzeichnet durch fixe Stellplätze. Die erforderlichen Grundflächen überließ die Stadt Wien Carsharing-Betreibern zum Betrieb von Carsharing-Parkplätzen. Dafür war ein jährliches Entgelt pro Stellplatz zu leisten. Eine Parkometerabgabe war für diesen Stellplatz nicht zu entrichten. Mit Stand 15. Mai 2015 existierten 60 Standorte mit 76 Stellplätzen im öffentlichen Raum.

⁴⁴ fixe Stellplätze

⁴⁵ stationsungebunden

Tabelle 9: Überblick Carsharing-Standorte mit Stand 15. Mai 2015

Wiener Gemeindebezirk	Standorte	Stellplätze
	Anzahl	
2. Bezirk	5	7
3. Bezirk	10	12
4. Bezirk	3	3
5. Bezirk	1	1
6. Bezirk	1	2
7. Bezirk	10	14
8. Bezirk	5	6
9. Bezirk	8	12
11. Bezirk	1	1
12. Bezirk	3	3
13. Bezirk	1	1
14. Bezirk	1	1
16. Bezirk	2	2
17. Bezirk	1	1
18. Bezirk	4	6
19. Bezirk	1	1
21. Bezirk	1	1
22. Bezirk	1	1
23. Bezirk	1	1
Summe	60	76

Quelle: Stadt Wien

Das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (1999) hatte ein Maßnahmenprogramm „Car Sharing“ mit dem Ziel vorgesehen, bis zum Jahr 2010 mit 2.500 Carsharing-Autos 50.000 Wienerinnen und Wiener als Carsharing-Teilnehmende zu gewinnen. Laut Evaluierung des Klimaschutzprogramms der Stadt Wien im Jahr 2012 war das attraktive Angebot zur Unterstützung von Standplätzen im öffentlichen Raum von Anlaufschwierigkeiten geprägt, da die Kooperation mit den Bezirken nicht wie erwartet verlief. Bis dahin bestanden 50 öffentliche Standplätze.

(3) Zusätzlich etablierte sich in Wien ab Dezember 2011 ein stationsungebundenes Freefloating Carsharing. Die Stadt Wien legte hinsichtlich der Parkregelungen fest, dass eine Ausnahme von der höchstzulässigen Abstelldauer in Kurzparkzonen ebenso wenig gewährt wurde wie eine Tarifreduktion bei der Parkometerabgabe.

(4) Eine Evaluierung des Carsharings in Wien aus dem Jahr 2015 zeigte eine wesentlich höhere Anzahl an Kundinnen und Kunden beim Freefloating Carsharing als beim klassischen Carsharing (rd. 112.000 Teilnehmende bzw. 1.130 Fahrzeuge im

Vergleich zu rd. 7.000 Teilnehmenden bzw. 114 Fahrzeugen). Die Zahl der Kundinnen und Kunden beim klassischen Carsharing blieb laut dem Fachkonzept Mobilität zum STEP 2025 bislang weit unter den Erwartungen.

13.2

Der RH erachtete die Ergänzung des Mobilitätsangebots um Carsharing als zweckmäßig. Er hielt jedoch fest, dass die Zahl der Kundinnen und Kunden beim klassischen Carsharing in Wien bislang weit unter den Erwartungen blieb. Dies lag auch entsprechend der Evaluierung des Klimaschutzprogramms der Stadt Wien an der Verfügbarkeit attraktiver Standplätze.

Sollte die Stadt Wien eine Forcierung des klassischen Carsharings anstreben, empfahl der RH, Maßnahmen zur Attraktivierung der Standplätze in Erwägung zu ziehen.

13.3

Carsharing sei laut Stellungnahme der Stadt Wien ein positiv zu bewertendes, zusätzliches Mobilitätsangebot. Durch die Koordination über die Carsharingstelle bei den Wiener Linien, die mit der Carsharing-Strategie 2012 eingerichtet worden sei, sei eine Abstimmung innerhalb des Umweltverbunds möglich und eine Ansprechstelle für neue Anbietende vorhanden. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Stellplätze im öffentlichen Raum seien geklärt und die erforderlichen Stellen zur Umsetzung eingerichtet worden. Der einzige Anbieter, der derzeit auf dieses Angebot zurückgreife, habe Pläne für eine Ausweitung des Angebots.

Carsharing in Wien werde derzeit von privaten Unternehmen auf eigenes wirtschaftliches Risiko angeboten. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und im Hinblick auf den Grundsatz, dass der Staat nur in begründeten Sonderfällen als Unternehmer tätig werden soll, sei es Strategie der Stadt Wien, Carsharing weiterhin der unternehmerischen Privatinitiative zu überlassen.

Auch das sogenannte Freefloating Carsharing unterstütze die Ziele der Mobilitätsstrategie. Die strikte Trennung in unterschiedliche Arten von Carsharing sei kaum möglich und auch nicht erforderlich. Die Marktentwicklung zeige, dass eine Trennung in klassisches („stationäres“) und Freefloating Carsharing künftig immer weniger sinnvoll und notwendig sein werde. Derzeit stelle auch die Stadt Wien Überlegungen an, sogenannte MobilityPoints, z.B. auch im öffentlichen Raum, zu installieren, an denen u.a. Carsharing angeboten werden solle.

Kundmachungen und Informationen

Kundmachungen und Informationen über die Kurzparkzonenregelung, über Anwohnerparken und Carsharing

14.1

(1) Die Kundmachung der Kurzparkzonen für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung erfolgte im Amtsblatt der Stadt Wien und im Straßenraum – wie in den bereits bestehenden parkraumbewirtschafteten Gebieten – mittels Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen an den Zonengrenzen sowie in Kreuzungsbereichen mit gesondert kundgemachten Kurzparkzonen in Geschäftsstraßen. In den Jahren 2012 und 2013 waren dafür Maßnahmen an rd. 2.600 Standorten zu Kosten von rd. 2,13 Mio. EUR (inkl. USt) erforderlich. Innerhalb der flächendeckend bewirtschafteten Bereiche erfolgten keine gesonderten Kennzeichnungen.

(2) Über eine im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung neu aufbereitete Website zum Thema Parken in Wien⁴⁶ waren Informationen zu Kurzparkzonen und Gebühren, Regelungen für bestimmte Nutzergruppen, Strafen und Zuständigkeiten verfügbar.

Die Informationen zum Anwohnerparken waren allerdings nicht tagesaktuell: Hinsichtlich des vom RH im Zuge der Einschau festgestellten fehlenden Eintrags für die Anwohnerparkplätze in der Rathausstraße führte die Stadt Wien am 18. Mai 2015 an, dass die Meldung über die Kundmachung der Anwohnerparkplätze zwar am 8. April 2015 erfolgt war, deren Kontrolle – eine Voraussetzung für die Darstellung auf der Website – aber aus Zeitgründen noch nicht stattgefunden hatte. Kontrollen von Kundmachungen für den fließenden Verkehr betrachtete die Stadt Wien als prioritär. Die MA 46 veranlasste die Ergänzung zur Zeit der Einschau des RH an Ort und Stelle.

Die Abgrenzung der Kurzparkzonen sowie der Geltungsbereiche und Berechtigungszonen für Parkpickerl waren im digitalen Stadtplan der Stadt Wien⁴⁷ ersichtlich.

(3) Auf der Website der Stadt Wien waren am 2. Juni 2015 nur Verlinkungen zu drei von vier Carsharing-Anbietern vorhanden. Die MA 28 veranlasste die Ergänzung zur Zeit der Einschau des RH an Ort und Stelle.

(4) Die seit dem Jahr 2010 bestehende, im Auftrag der Stadt Wien entwickelte App für Handy-Parken umfasste seit dem Jahr 2014 erweiterte Funktionalitäten, wie z.B. die grafische Darstellung der Parkzonen. Weiters stellte die Stadt Wien Datensätze als „Open Government Data“ frei zur Verfügung (z.B. Kurzparkzonen, Gara-

⁴⁶ www.parken.wien.at

⁴⁷ www.wien.gv.at/stadtplan/

genstandorte, Verkaufsstellen von Parkscheinen)⁴⁸. Entwickler konnten mit den angebotenen Daten selbst neue Anwendungen und Dienste erstellen. Im Zeitraum der Gebarungsüberprüfung verwendeten mindestens 14 der auf der Internetseite „data.gv.at – offene Daten Österreichs“ aufgelisteten Anwendungen Datensätze der Stadt Wien mit Bezug zum Parken.

14.2

Der RH stellte fest, dass mehrere Möglichkeiten bestanden, Informationen über die Kurzparkzonenregelungen einzuholen, und erachtete die digitale Aufbereitung und Verbreitung von Daten als „Open Government Data“ als positiv. Er kritisierte jedoch, dass Informationen zum Anwohnerparken auf der Website der Stadt Wien nicht tagesaktuell waren.

Der RH empfahl der Stadt Wien, den Zeitraum zwischen der Kundmachung der Anwohnerparkplätze und deren Darstellung auf der Website möglichst kurz zu halten.

14.3

Laut Stellungnahme der Stadt Wien stelle die Darstellung der Parkzonen für Anwohnende im Stadtplan der Stadt Wien – wie die meisten der angebotenen Verkehrsinhalte – eine „pre-trip Information“ für die Bürgerinnen und Bürger dar. Die MA 46 sei selbstverständlich bestrebt, eine möglichst zeitnahe Information zur Verfügung zu stellen. Aus den Inhalten im elektronischen Stadtplan der Stadt Wien könne aber kein Rechtsanspruch abgeleitet werden und entbinde die Lenkerinnen und Lenker nicht davon, ihr Verhalten nach den tatsächlichen Verkehrsvorschriften vor Ort zu richten.

Informationen über die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

15.1

(1) Im Zuge des Erweiterungsprojekts der Parkraumbewirtschaftung informierte die Stadt Wien die Bevölkerung mittels laufender Presseaussendungen zu den aktuellen Entwicklungen, insbesondere über folgende Informationskanäle:

- Informationsveranstaltungen bzw. Bürgerversammlungen⁴⁹ von Jänner bis März 2012 bzw. im September 2012 im 12., 14. bis 17. Bezirk mit Ausstellungstafeln der Stadt Wien über die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung und mit bezirksspezifischen Informationsfoldern,
- eine von der Stadt Wien herausgegebene und als Postwurfsendung an alle Wiener Haushalte verteilte Zeitschrift⁵⁰ monatlich von August bis Dezember 2012,

⁴⁸ <https://open.wien.gv.at/site/open-data/>

⁴⁹ gemäß § 104 c der Wiener Stadtverfassung (WStV)

⁵⁰ Zeitschrift „wien.at“

- einen Bürgerbrief im September 2012 an alle Haushalte in den von der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung betroffenen Bezirken⁵¹,
- Infofolder mit Regelungen und der ab Oktober 2012 bzw. Jänner 2013 geltenden Zonenabgrenzung an die Haushalte in den von der jeweiligen Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung betroffenen Bezirken⁵².

15.2

Der RH hielt positiv fest, dass die Stadt Wien die Bevölkerung über die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in den Jahren 2012 und 2013 über verschiedene Informationskanäle informierte. Er kritisierte jedoch, dass gesonderte Informationsveranstaltungen mit Ausstellungen über die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung nur in jenen Bezirken stattfanden, die sich letztlich zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung entschlossen. Damit standen der Bevölkerung in den im Diskussionsprozess hinsichtlich einer Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung befindlichen Bezirken nicht dieselben Informations-Möglichkeiten offen.

15.3

Laut Stellungnahme der Stadt Wien habe sie die Wiener Bevölkerung in den Jahren 2012 und 2013 in verschiedenster Weise über die geplante Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung informiert. Dadurch sei gewährleistet gewesen, dass jede interessierte Bürgerin bzw. jeder interessierte Bürger der Stadt Kenntnis über die bevorstehenden Maßnahmen gehabt habe. Die vom RH erwähnten, nur in bestimmten Bezirken abgehaltenen Informationsveranstaltungen hätten dazu gedient, der jeweiligen Bezirksbevölkerung die konkreten Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung in ihrem Bezirk näher zu bringen. Diese Veranstaltungen seien zudem öffentlich zugänglich und medial angekündigt gewesen. Eine Teilnahme auch von Bürgerinnen und Bürgern aus Bezirken, die sich gegen die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ausgesprochen hatten, sei somit ohne Weiteres möglich gewesen.

15.4

Der RH gab gegenüber der Stadt Wien zu bedenken, dass Bürgerinnen und Bürger aus anderen Bezirken einen geringeren Nutzen aus den in den genannten Bezirken abgehaltenen Informationsveranstaltungen gezogen hätten, weil diese Veranstaltungen – wie die Stadt Wien in ihrer Stellungnahme festhielt – der Information der jeweiligen Bezirksbevölkerung über die konkreten Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung im jeweiligen Bezirk dienten.

⁵¹ 12. und 14. bis 17. Bezirk

⁵² Oktober 2012: 12. und 14. bis 17. Bezirk, Jänner 2013: 14., 16. und 17. Bezirk

Rahmenverträge für Verkehrszeichen

16.1

(1) Die Beauftragung zur Aufstellung der Verkehrszeichen für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung erfolgte auf Basis bestehender Rahmenverträge. Die Stadt Wien (Magistratsdirektion) sah per Erlass⁵³ Rahmenverträge für wiederkehrende Leistungen vor, deren Erfüllungszeitpunkt sowie konkreter Umfang nicht von vornherein festlegbar war. Der darauf aufbauende Arbeitsbehelf⁵⁴ definierte die zu vergebenden Leistungen als „bestimmte unregelmäßig wiederkehrende kleinere Adaptierungs- und Erhaltungsarbeiten, die innerhalb einer festgelegten Vertragslaufzeit über Abruf des Auftraggebers vom Auftragnehmer erbracht werden“. Rahmenverträge „dienten nicht zur Vermeidung von Projektausschreibungen“. Der Arbeitsbehelf enthielt u.a. die Vorgabe, in der Regel das Preisaufschlags- und Preisnachlassverfahren anzuwenden.

(2) Das Kontrollamt der Stadt Wien hatte in seinem Bericht im Jahr 2006 über die Kosten für die Umsetzung der generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h⁵⁵ die Preisbildung für Rahmenverträge betreffend Verkehrszeichen untersucht und dabei beträchtliche Unterschiede bei Einheitspreisen bestimmter Leistungspositionen sowie das Bestehen eines regionalen Anbieteroligopols aus nur vier bis fünf Firmen thematisiert. Daraufhin wählte die Stadt Wien bei den betroffenen Rahmenverträgen ab dem Jahr 2006 das Preisaufschlags- und Nachlassverfahren, um einer spekulativen Preisbildung vorzubeugen.

(3) Bei drei Vergabeverfahren für Rahmenverträge für Verkehrsschildenaufstellung zwischen 2010 und 2014 (siehe nachfolgende Tabelle) gab es insgesamt vier bis sieben Bieter, zumeist zwei bis drei Bieter pro Obergruppe⁵⁶. Bei den Vergaben 2010/2011, 2013 und 2014 erhielten in sechs von acht Obergruppen jeweils dieselben Bieter den Zuschlag. Insgesamt gab es bei den 24 (Teil-)Vergaben vier Auftragnehmer. Teilweise waren Zuschlagsempfänger einer Obergruppe als Subauftragnehmer bei einer anderen Obergruppe genannt.

⁵³ Erlass MDA-1158-2/03 vom 27. Juni 2003; MDS-K-270-1/06 vom 3. Februar 2006

⁵⁴ Erlass MD BD-3741-1/2003 vom 13. August 2004, Arbeitsbehelf für die Vorgangsweise bei der Vergabe, Beilage 1, i.d.F. Erlass MD BD-3741-3/2003 vom 15. Februar 2006

⁵⁵ Kontrollamt der Stadt Wien (2006): MA 46, Kosten für die Umsetzung der generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h als Maßnahme gemäß dem Immissionsschutzgesetz-Luft (KA-K-1/06), Tätigkeitsbericht 2006

⁵⁶ In einer Obergruppe waren zwei bis fünf Bezirke zusammengefasst.

Tabelle 10: Rahmenverträge für Verkehrszeichenaufstellung in Wien

Rahmenvertrag	Laufzeit	Art des Vergabeverfahrens	Erstellung der Preise
Straßenbau: Verkehrszeichenaufstellung in Wien	1. Jänner 2011 bis 30. April 2013	Offenes Verfahren (für den Oberschwellenbereich)	Preisauflags-/ –nachlassverfahren
Straßenbau: Schlosserarbeiten und Verkehrszeichenaufstellung in Bezirksgruppen ¹	1. Mai 2013 bis 30. April 2014	Offenes Verfahren (für den Unterschwellenbereich)	Preisangebotsverfahren
Schlosserarbeiten und Verkehrszeichenaufstellung	1. Mai 2014 bis 30. April 2015	Offenes Verfahren (für den Unterschwellenbereich)	Preisangebotsverfahren
Schlosserarbeiten und Verkehrszeichenaufstellung in Wien 2015	1. Mai 2015 bis 30. April 2018 (mit Verlängerungsoption bis 30. April 2021)	Offenes Verfahren	Preisangebotsverfahren

¹ Getrennte Ausschreibung nach Obergruppen (Bezirksgruppen) im Jahr 2013 (entsprechend der Obergruppen bei den Ausschreibungen 2011, 2014, 2015)

Quelle: Stadt Wien

(4) Das im Arbeitsbehelf der Magistratsdirektion vorgesehene Preisauflags- und –nachlassverfahren kam bei der Vergabe des Rahmenvertrags für Verkehrszeichenaufstellung im Jahr 2010/2011 zur Anwendung, in den Jahren 2013, 2014 und 2015 das Preisangebotsverfahren.

Die zuständige MA 28 begründete dies mit einer kürzeren Vertragslaufzeit von einem Jahr (in den Jahren 2013 und 2014) und der vertraglichen Zusammenlegung der Verkehrszeichenaufstellung mit Schlosserarbeiten. Der Aufwand für die Erstellung einer amtlichen Basiskalkulation sei laut MA 28 in diesen Fällen nicht zu rechtfertigen gewesen. Zudem hätten ausreichende Erfahrungswerte für die Mengen- und Preiskalkulation vorgelegen. Sie verwies weiters darauf, dass gemäß Bundesvergabegesetz 2006⁵⁷ grundsätzlich gemäß dem Preisangebotsverfahren auszuschreiben und das Preisauflags- und Preisnachlassverfahren nur in zu begründenden Ausnahmefällen zulässig sei.

Für die Durchführung des Preisangebotsverfahrens im Jahr 2013 war die Kenntnisnahme der Magistratsdirektion aus dem Jahr 2012 dokumentiert. In diesem Zusammenhang wies sie aber darauf hin, zukünftig wieder das Preisauflags- und –nachlassverfahren zu wählen, um Spekulationen auf Positionsebene hintanzuhalten.

(5) Bei dem (nach dem Preisauflags- und –nachlassverfahren ausgeschriebenen) Rahmenvertrag 2011 ergaben sich Differenzen zwischen maximalen und minimalen Einheitspreisen aus den unterschiedlichen Aufschlägen der Bieter (auf Ebene

⁵⁷ § 24 Abs. 1

der Leistungsgruppen) auf die amtliche Basiskalkulation. Diese Preisdifferenzen lagen gemäß den dem RH vorliegenden Preislisten bei den gemäß Ausschreibung als wesentlich geltenden Positionen⁵⁸ bei durchschnittlich rd. 6 % und bezogen auf alle Leistungspositionen bei durchschnittlich rd. 8 %.

Bei den (nach dem Preisangebotsverfahren ausgeschriebenen) Rahmenverträgen 2013 und 2014 betrugen die Differenzen zwischen maximalen und minimalen Einheitspreisen in den einzelnen Obergruppen bei den gemäß Ausschreibung als wesentlich geltenden Positionen durchschnittlich rd. 21 % und bezogen auf alle Leistungspositionen durchschnittlich rd. 88 %.

Hinsichtlich der Leistungsgruppe Baustellengemeinkosten lagen die Differenzen zwischen maximalen und minimalen Einheitspreisen beim Rahmenvertrag 2011 bei 30 %, während diese bei den Rahmenverträgen 2013 und 2014 durchschnittlich rd. 158 % betrugen.

16.2

Der RH hielt fest, dass bei Vergabeverfahren für Schlosserarbeiten und Verkehrszeichenaufstellung nur ein kleiner Bieterkreis vorhanden war, der regelmäßig Rahmenverträge erhielt.

Hinsichtlich der (nach dem Preisangebotsverfahren ausgeschriebenen) Rahmenverträge 2013 und 2014 verwies der RH auf die teilweise erheblichen Differenzen zwischen den maximalen und minimalen Einheitspreisen für Leistungspositionen in den verschiedenen Obergruppen (in einer Obergruppe waren zwei bis fünf Bezirke zusammengefasst) von durchschnittlich rd. 21 % bei den wesentlichen Leistungspositionen und von durchschnittlich rd. 88 % bezogen auf alle Leistungspositionen. Demgegenüber betrugen die Preisdifferenzen in den einzelnen Obergruppen bei dem (nach dem Preisaufschlags- und -nachlassverfahren ausgeschriebenen) Rahmenvertrag 2011 durchschnittlich rd. 6 % bzw. 8 %.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Ausschreibungen für Schlosserarbeiten und Verkehrszeichenaufstellung in den Jahren 2013 bis 2015 nach dem Preisangebotsverfahren erfolgten, obwohl der gemäß Erlass der Magistratsdirektion zu beachtende Arbeitsbehelf und eine entsprechende Abstimmung im Jahr 2012 mit der MA 28 das Preisaufschlags- und -nachlassverfahren als Regelfall für die Ausschreibung von Rahmenverträgen vorsahen.

⁵⁸ gemäß § 79 Abs. 4 BVerG 2006

Beauftragung der Verkehrszeichenaufstellung im Zuge der Parkraumbewirtschaftung

17.1

(1) Die Stadt Wien hatte vorgesehen, die Leistungen für die Aufstellung der Verkehrszeichen im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auszuschreiben. Letztlich beauftragte sie die Aufstellung der Verkehrszeichen jedoch auf Basis bestehender Rahmenverträge. Sie begründete dies damit, dass die Grenzen der Kurzparkzonen in den einzelnen Bezirken nicht zeitgerecht feststanden und damit die Zeit bis zum beabsichtigten Inkrafttreten der Kurzparkzonen-Verordnungen (1. Oktober 2012) für Ausschreibung und Durchführung der Arbeiten nicht ausgereicht hätte (siehe auch [TZ 4](#)).

Die Stadt Wien bestellte im Juli 2012 (auf Grundlage der Rahmenverträge) Leistungen zur Aufstellung der Verkehrszeichen für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im Umfang von insgesamt 1,52 Mio. EUR (exkl. USt), bevor die entsprechenden Verordnungen betreffend Kurzparkzonen⁵⁹ am 9. August 2012 vorlagen.

(2) Eine Auswertung des RH⁶⁰ des Rahmenvertrags „Straßenbau: Verkehrszeichenaufstellung in Wien“ für die Vertragslaufzeit von 1. Jänner 2011 bis 30. April 2013 ergab für die Obergruppe 03 (13., 14., 15. und 16. Wiener Gemeindebezirk) – ohne Berücksichtigung der Hauptstraßen B – eine Abrechnungssumme von etwa 3,77 Mio. EUR (inkl. USt) bei einer Vergabesumme von rd. 2,00 Mio. EUR (inkl. USt). Davon entfielen rd. 1,28 Mio. EUR (inkl. USt) auf die Verkehrszeichenaufstellung im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung.

Im Vergleich dazu betrug die Abrechnungssumme in der Obergruppe 02 (1., 4., 5. und 9. Bezirk) für dieselbe Laufzeit – ebenfalls ohne Berücksichtigung der Hauptstraßen B – etwa 1,61 Mio. EUR (inkl. USt) bei einer Vergabesumme von 2,24 Mio. EUR (inkl. USt). Die Stadt Wien begründete die Überschreitungen in der Obergruppe 03 (13., 14., 15. und 16. Bezirk) damit, dass bei Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für einen Rahmenvertrag der Umfang der Arbeiten nur schätzungsweise festgelegt werden konnte und spätere politische Entscheidungen (wie z.B. die Parkraumbewirtschaftung) nicht bekannt gewesen waren.

(3) Laut dem unter der [TZ 16](#) beschriebenen Arbeitsbehelf der Magistratsdirektion musste u.a. die Streuung zwischen geringster und höchster Einzelauftragssumme kalkulatorisch beherrschbar sein und war die Einzelauftragssumme „auf einem entsprechend niedrigen Niveau zu begrenzen“. Die Bestellschnein lagen⁶¹ mit bis zu 458.000 EUR (exkl. USt) zum Teil über der je Obergruppe in der Ausschreibung angegebenen maximalen Höhe von Einzelabru-

⁵⁹ im 2., 3., 12., 14., 15., 16. und 17. Bezirk

⁶⁰ auf Grundlage der von den zuständigen Werkmeistern geführten Listen

⁶¹ mit Ausnahme des 2. und 3. Bezirks

fen von 50.000 EUR (exkl. USt).⁶² In den Ausschreibungsunterlagen für die Vergabe der Rahmenverträge für Verkehrszeichenaufstellung im Jahr 2010 waren (auf Grundlage von Stichproben des Jahres 2010) für die einzelnen Obergruppen Mittelwerte der Einzelbestellsummen zwischen rd. 940 EUR und 2.570 EUR (inkl. USt) sowie maximale Werte zwischen rd. 8.700 EUR und 56.300 EUR (inkl. USt) als Kalkulationsgrundlagen genannt.

17.2

Der RH kritisierte, dass Bestellungen für die Aufstellung von Verkehrszeichen im Umfang von 1,52 Mio. EUR (exkl. USt) für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung erfolgten, bevor die entsprechenden Rechtsgrundlagen (Kurzparkzonenverordnungen) vorlagen.

Der RH kritisierte, dass die Stadt Wien im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung die Aufstellung von Verkehrszeichen aufgrund von bestehenden Rahmenverträgen abrief, anstatt diese Leistungen neu auszuschreiben. Dies entsprach nach Ansicht des RH nicht dem Erlass der Magistratsdirektion der Stadt Wien, der Rahmenverträge für wiederkehrende Leistungen vorsah, deren Erfüllungszeitpunkt sowie konkreter Umfang nicht von vornherein festlegbar war.

So stellte der RH kritisch fest, dass beim Rahmenvertrag „Straßenbau: Verkehrszeichenaufstellung in Wien“ die Abrechnungssummen in einer Obergruppe (13., 14., 15. und 16. Bezirk) laut den vorliegenden Unterlagen die Vergabesumme von rd. 2,00 Mio. EUR (inkl. USt) um zumindest 1,77 Mio. EUR (inkl. USt) überstiegen, wovon rd. 1,28 Mio. EUR (inkl. USt) auf die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung zurückzuführen waren. Die im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung abgerufenen Einzelbestellsummen von bis zu 458.000 EUR (exkl. USt) überschritten die in den Ausschreibungsunterlagen definierte Grenze von 50.000 EUR (exkl. USt) zum Teil deutlich. Nach Ansicht des RH waren wirtschaftliche Nachteile für die Stadt Wien nicht auszuschließen, weil in den Ausschreibungsunterlagen kleinere Bestellsummen als Kalkulationsgrundlage genannt waren.

Der RH empfahl daher der Stadt Wien, die Aufstellung von Verkehrszeichen bei sachlich, räumlich und zeitlich zusammenhängenden Projekten, die über wiederkehrende kleinere Adaptierungs- und Erhaltungsarbeiten hinausgehen (z.B. zukünftige flächige Erweiterungen der Parkraumbewirtschaftung), nicht auf Basis von Rahmenverträgen abzuwickeln, sondern diese Leistung gesondert auszuschreiben, um Mengenvorteile zu lukrieren.

17.3

Laut Stellungnahme der Stadt Wien habe die MA 28 die Aufgabe gehabt, die Verordnungen der flächendeckenden Kurzparkzone und der linearen Kurzparkzonen der Geschäftsstraßen in den gegenständlichen Bezirken vor Ort kundzumachen,

⁶² Angebotsbestimmungen_GAO-17090-10, S. 6, 60.000 EUR inkl. USt

also mittels Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen die verordneten Kurzparkzonen im Straßenraum ersichtlich zu machen. Diese Leistungen seien durch befugte Unternehmen für die Stadt Wien zu erbringen gewesen.

Die für die Kundmachung zuständige MA 28 sei jedenfalls bestrebt gewesen, für die durchzuführenden Leistungen der Aufstellung von Verkehrszeichen eine entsprechende Ausschreibung durchzuführen; die notwendigen Vorbereitungen zur Durchführung einer Ausschreibung seien bereits getroffen gewesen. Da die Durchführung der Ausschreibung aufgrund des Zeitplans nicht möglich gewesen sei, sei auf Grundlage des bestehenden Rahmenvertrags eine rechtlich vertretbare Alternative gesucht worden.

Zur Empfehlung des RH, im Zusammenhang mit der Aufstellung von Verkehrszeichen die Leistungen gesondert auszuschreiben, merkte die Stadt Wien an, dass die MA 28 im Zuge der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den 18. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2016 eine eigene Ausschreibung für die Aufstellung der Verkehrszeichen zur Kundmachung der Verordnung durchgeführt habe.

Finanzierung der Kundmachungen im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung

18.1

(1) Laut Wiener Stadtverfassung verwalteten die Bezirke die Haushaltsmittel für die Errichtung und Instandhaltung von Verkehrsleiteinrichtungen, wie Verkehrszeichen, Wegweiser, Bodenmarkierungen und Verkehrslichtsignalanlagen auf Hauptstraßen⁶³ und Nebenstraßen⁶⁴. Laut Beschluss des Wiener Gemeinderats vom 27. Juni 2012 war die Aufstellung von Verkehrszeichen und die Anbringung von Bodenmarkierungen im Zuge der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Verhältnis 90 : 10 (Zentralbudget : Bezirksbudget) zu „fördern“. Die Bedeckung sollte aus dem Nettoertrag der Parkometerabgabe erfolgen.

(2) Nach Angaben der Stadt Wien wurden sämtliche anfallende Kosten für die Kundmachung der Kurzparkzonen im Zuge der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Aufstellung von Verkehrszeichen und Anbringung von Bodenmarkierungen) nach entsprechender Genehmigung durch die Bezirksvertretungen aus den jeweiligen Bezirksbudgets bedeckt⁶⁵. Die entsprechenden Beträge der Förderung wurden im Zuge des Rechnungsabschlusses den jeweiligen Bezirken gutgeschrieben.

⁶³ Gemeindestraßen mit besonderer Bedeutung

⁶⁴ § 103 Abs. 1 Z 7 Wiener Stadtverfassung (WStV)

⁶⁵ Im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung erfolgte auch die Abwicklung der Hauptstraßen B (im Rahmen der Verlängerung der Bundesstraßen übertragene Straßen) über die Bezirksgruppen und Bezirksbudgets.

Nach Angaben der zuständigen MA 28 beliefen sich die Kosten für das Aufstellen von Verkehrszeichen und das Anbringen von Bodenmarkierungen im Zusammenhang mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung bzw. der Einrichtung von Kurzparkzonen (im 2., 3., 12., 14., 15., 16. und 17. Bezirk) in den Jahren 2012 bis 2014 auf rd. 2,32 Mio. EUR (inkl. USt).

Tabelle 11: Kosten für die Kundmachung¹ der Kurzparkzonen im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

Wiener Gemeindebezirk	2012	2013	2014	Summe
in EUR (inkl. USt)				
2. Bezirk	22.987,56	1.308,23	2.269,81	26.565,60
3. Bezirk	8.540,04	–	–	8.540,04
12. Bezirk	211.359,22	4.724,59	2.888,56	218.972,37
14. Bezirk	257.561,81	267.862,08	96.972,11	622.396,00
15. Bezirk	392.727,56	32.544,60	69.876,10	495.148,26
16. Bezirk	413.877,22	15.471,23	6.305,35	435.653,80
17. Bezirk	494.949,84	9.511,05	7.591,57	512.052,46
Summe	1.802.003,25	331.421,78	185.903,50	2.319.328,53

¹ Aufstellen von Verkehrszeichen und Anbringen von Bodenmarkierungen im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung inkl. Anpassungen in den Folgejahren

Quellen: Stadt Wien; RH

Die Zuweisungen aus dem Zentralbudget an die Bezirke für Ausgaben für die Kundmachung der Kurzparkzonen im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung betrugen laut Angaben der MA 5 in den Jahren 2012 bis 2014 in Summe rd. 1,95 Mio. EUR. Sie entsprachen in den meisten Fällen der laut Gemeinderatsbeschluss vorgesehenen Förderung im Verhältnis von 90 % der Ausgaben (gerundet). Dies galt auch (mit zwei Ausnahmen⁶⁶) für die Änderungen der Bewirtschaftungsgebiete in den Jahren 2013 und 2014 (siehe auch [TZ 6](#)).

⁶⁶ Dies betraf Änderungen bei Geschäftsstraßen im 14. Bezirk und eine Änderung der Stadthallenzone im 15. Bezirk.

Tabelle 12: Zuweisung an die Bezirke für Ausgaben für die Kundmachung¹ der Kurzparkzonen im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

Wiener Gemeindebezirk	2012	2013	2014	Summe	Anteil an Kosten ²
	in EUR (inkl. USt)				in %
2. Bezirk	20.700,00	1.200,00	2.100,00	24.000,00	90,3
3. Bezirk	7.700,00	0,00	0,00	7.700,00	90,2
12. Bezirk	190.200,00	4.300,00	2.700,00	197.200,00	90,0
14. Bezirk	231.800,00	241.000,00	11.700,00	484.500,00	77,8
15. Bezirk	353.500,00	29.300,00	0,00	382.800,00	77,3
16. Bezirk	372.500,00	14.000,00	5.800,00	392.300,00	90,0
17. Bezirk	445.500,00	8.600,00	6.900,00	461.000,00	90,0
Summe	1.621.900,00	298.400,00	29.200,00	1.949.500,00	

¹ Aufstellen von Verkehrszeichen und Anbringen von Bodenmarkierungen im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung inkl. Anpassungen in den Folgejahren

² lt. Angabe der MA 28 (siehe Tabelle 11)

Quellen: Stadt Wien; RH

18.2

Der RH hielt fest, dass gemäß § 103 Abs. 1 Z 7 der Wiener Stadtverfassung die Verwaltung von Haushaltsmitteln für die Errichtung und Instandhaltung von Verkehrsleiteinrichtungen auf Hauptstraßen A und Nebenstraßen den Bezirken oblag. Tatsächlich erfolgte die Finanzierung gemäß Beschluss des Gemeinderats vom 27. Juni 2012 über die „Förderung“ der Aufstellung von Verkehrszeichen und der Anbringung von Bodenmarkierungen im Zuge der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Wesentlichen im Verhältnis 90 : 10 (Zentralbudget : Bezirksbudget). Der RH hielt fest, dass die Art der Finanzierung in einem Spannungsfeld zu den Bestimmungen der Wiener Stadtverfassung stand.

Parkraumüberwachung

19

Um das Funktionieren der Parkraumbewirtschaftung zu gewährleisten, war die Kontrolle des bewirtschafteten Parkraums erforderlich. In Wien erfolgte die Kontrolle durch Überwachungsorgane (Mitarbeiter der Parkraumüberwachungsgruppe bei der Landespolizeidirektion Wien), die einerseits die Entrichtung der Parkmeterabgabe (gemäß Parkometergesetz 2006) und andererseits den gesamten ruhenden Verkehr (Straßenverkehrsordnung) überwachten.

Überwachungsorgane

20.1

(1) Für die Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung in Wien waren bis September 2012 zwei Überwachungskörper – die Kurzparkzonenüberwachung (KPZ) und die Parkraumüberwachungsgruppe (PÜG) – zuständig:

- Gemäß § 5 Parkometergesetz 2006 erfolgte die abgabenrechtliche Überwachung der Kurzparkzonen bis zum 31. August 2012 durch besonders ermächtigte Organe der Stadt Wien (Kurzparkzonenüberwachung bzw. umgangssprachlich als „Blaukappen“ bezeichnet), welche der Magistratsabteilung 67 – Parkraumüberwachung (MA 67) organisatorisch zugeordnet waren.
- Die Überwachung des ruhenden Verkehrs umfasste die Einhaltung der StVO. 1960 und der Kurzparkzonen–Überwachungsverordnung⁶⁷. Darunter fielen u.a. die Kontrolle der Einhaltung der höchstzulässigen Parkdauer in den Kurzparkzonen, der Halte– und Parkverbote und des Parkverbots im 5–Meter–Bereich von Kreuzungen. Die Kontrolle erfolgte bis zum 31. August 2012 einerseits durch an die Bundespolizeidirektion Wien (**BPD Wien**) abgeordnete Gemeindebedienstete der Stadt Wien (Parkraumüberwachungsgruppe bzw. umgangssprachlich als „Weißkappen“ bezeichnet), und andererseits durch die Organe der Bundespolizei. Die Entlohnung der „Weißkappen“ erfolgte durch den Magistrat der Stadt Wien, die Fach– und Dienstaufsicht übte die Bundespolizeidirektion aus.

(2) Die Zerteilung der Überwachung hatte u.a. zur Folge, dass die jeweiligen Überwachungsorgane nur die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Delikte ahnden konnten (z.B. konnte ein Verstoß gegen die StVO. 1960, wie z.B. das Parken im 5–Meter–Bereich von Kreuzungen, nicht durch die „Blaukappen“ geahndet werden). Darauf hatte der RH bereits in seinem Bericht „Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung“, Reihe Wien 2006/3, hingewiesen und die Zusammenführung der beiden Kontrollbereiche empfohlen.

⁶⁷ BGBl. Nr. 857/1994 i.d.g.F.

(3) Im Jahr 2011 überprüfte die Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Organisation und Sicherheit (MD–OS) Möglichkeiten der Zusammenführung der beiden Überwachungskörper. Mit Inkrafttreten des novellierten Parkmetersgesetzes⁶⁸ am 1. September 2012 ging die Zuständigkeit zur Überwachung der Kurzparkzonen an die LPD Wien.⁶⁹

Die Zusammenführung der beiden Überwachungskörper zur Überwachungsgruppe „Parkraumüberwachung“ erfolgte durch Abordnung der Bediensteten der Stadt Wien (ehemals „Blaukappen“) an die LPD Wien. Während die Dienstgeberrechte und –pflichten beim Magistrat der Stadt Wien blieben, nahm die LPD Wien die Fachaufsicht sowie Teile der Dienstaufsicht wahr.

Mit der Zusammenführung der beiden Überwachungskörper war es möglich, dass ein und dasselbe Überwachungsorgan sämtliche Übertretungen im Zusammenhang mit abgestellten Fahrzeugen beanstanden konnte, wodurch Doppelgleisigkeiten (mehrfaches Begehen des zu überwachenden Gebiets) vermieden werden konnten. Weitere Synergieeffekte waren u.a. eine gemeinsame Dienst- und Einsatzplanung, eine Vereinheitlichung der Dienstzeiten und Ausweitung der Kontrollzeiten für den ruhenden Verkehr durch die Überwachungsorgane sowie eine Verwaltungsvereinfachung durch einen vollständigen Einsatz von elektronischen Überwachungsgeräten, womit die elektronische Erfassung und Weiterleitung der Anzeigen (Entfall des Einlesens der Belege in der MA 67) ermöglicht wurde.

20.2

Der RH hielt positiv fest, dass die Empfehlung des RH aus dem Jahre 2006, die damaligen beiden Überwachungskörper („Blaukappen“ und „Weißkappen“) im Bereich der Parkraumüberwachung zu einem Kontrollorgan (der nunmehrigen Parkraumüberwachungsgruppe) zusammenzulegen, mit Inkrafttreten des novellierten Parkmetersgesetzes am 1. September 2012 umgesetzt wurde. Weiters wertete er die durch die Zusammenführung erzielten Synergien, wie z.B. die Vermeidung von Doppelgleisigkeiten und die Verwaltungsvereinfachung durch die elektronische Anzeigenerstellung, als positiv.

⁶⁸ LGBl. 45/2012 vom 27. Juli 2012

⁶⁹ Mit der Neuorganisation der Sicherheitsbehörden des Bundes (Zusammenführung der acht Sicherheitsdirektionen, 14 Bundespolizeidirektionen und neun Landespolizeikommanden in neun Landespolizeidirektionen) ging die Kompetenz von der BPD Wien auf die LPD Wien über (BVG Sicherheitsbehörden–Neustrukturierung 2012; BGBl. 49/2012 vom 23. Mai 2012 und mit 1. September 2012 in Kraft getreten). Zum Zweck der leichteren Lesbarkeit wird in weiterer Folge die Bezeichnung LPD Wien verwendet, auch wenn zum gegenständlichen Zeitpunkt die Bezeichnung Bundespolizeidirektion Wien richtig wäre.

Abordnung der Überwachungsorgane

21.1

(1) Die damalige Bundesministerin für Inneres, Mag. Johanna Mikl-Leitner, und der Landeshauptmann von Wien, Dr. Michael Häupl, unterfertigten am 27. August 2012 eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über die Parkraumüberwachung in Wien⁷⁰, welche die Aufgabenwahrnehmung der neu geschaffenen Überwachungsgruppe „Parkraumüberwachung“ (Überwachung des ruhenden Verkehrs und der Kurzparkzonen) sowie die Schaffung organisatorischer Strukturen für die Zusammenarbeit der Vertragsparteien regelte (siehe auch [TZ 2](#)).

(2) In der gegenständlichen Vereinbarung waren neben den gegenseitigen Verpflichtungen (Land Wien: Bereitstellung des erforderlichen Personals, der erforderlichen Ausrüstung und der Räumlichkeiten; Bund: Verpflichtung zur effizienten Überwachung der Kurzparkzonen und des ruhenden Verkehrs) auch Festlegungen zur Überwachungseffizienz, zur Fach- und Dienstaufsicht sowie zur Einrichtung eines Koordinationsgremiums (aus Vertretern des Bundes und des Landes Wien) festgelegt.

(3) Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG sah unter Art. 3 vor, dass Maßnahmen des Bundes mit finanziellen Auswirkungen auf das Land Wien (z.B. Maßnahmen, die Aufwendungen für das zur Verfügung gestellte Personal betrafen) im Einvernehmen des Koordinationsgremiums festzulegen waren.

Seit der Zusammenführung der beiden Überwachungskörper leisteten die Überwachungsorgane rd. 73.500 Überstunden (Zeitraum September 2012 bis Mai 2015), wobei rd. 28.200 Stunden für polizeiliche Unterstützungsleistungen⁷¹ und rd. 45.300 Stunden für die Parkraumüberwachung anfielen.

Das Koordinationsgremium hatte jedoch keine Vereinbarung festgelegt, welche die Leistung von Überstunden durch die Organe der Parkraumüberwachung regelte. Für den Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistungen wurde dem RH ein Schreiben der BPD Wien vom 20. Februar 2012 – also vor der Zeit der Zusammenlegung – vorgelegt, wonach die Organe der Parkraumüberwachung, in Absprache und mit Zustimmung der MA 65 sowie der MA 67, zu Mehrleistungen im „Großen Sicherheits- und Ordnungsdienst“ herangezogen werden konnten.

21.2

Der RH stellte kritisch fest, dass das Koordinationsgremium aus Vertretern des Bundes und des Landes Wien keine Regelungen hinsichtlich der Leistung von Überstun-

⁷⁰ BGBl. II Nr. 66/2013 vom 27. Februar 2013 und LGBl. Nr. 15/2013 vom 8. April 2013

⁷¹ Die Aufgabe der Parkraumüberwachungsgruppe im Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistung bestand in der Überwachung des ruhenden Verkehrs und der Kurzparkzonen im Nahbereich von Veranstaltungen (z.B. Demonstrationen), Staatsbesuchen und dergleichen (im Einzelfall war sie u.a. auch berechtigt, Anordnungen für die Benützung der Straße zu erteilen).

den der Parkraumüberwachungsgruppe im Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistung festgelegt hatte.

Er empfahl der Stadt Wien und der LPD Wien, im Rahmen des Koordinationsgremiums eine schriftliche Vereinbarung zu erarbeiten, welche die Überstundenleistung der Organe der Parkraumüberwachungsgruppe im Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistung regelt.

21.3 Laut Stellungnahme des BMI und der Stadt Wien werde die Empfehlung thematisiert.

Personaleinsatz

Entwicklung der Mitarbeiteranzahl

22.1 Bei der Parkraumbewirtschaftung handelte es sich um eine Querschnittsmaterie mit unterschiedlichen Aufgaben und beteiligten Organisationseinheiten der Stadt Wien. So waren beispielsweise

- die MA 6 (Rechnungs- und Abgabewesen) für Angelegenheiten der Parkometerabgabe,
- die MA 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) für die Durchführung der Ermittlungsverfahren betreffend die Verordnung der jeweiligen Kurzparkzonen,
- die MA 65 (Rechtliche Verkehrsangelegenheiten) für legistische Angelegenheiten der Parkraumbewirtschaftung (z.B. Gebietsverordnungen) und die Erteilung von Ausnahmegewilligungen von Verkehrsgeboten und –verboten gemäß § 45 Abs. 2 StVO. 1960 (Parkkarten) und
- die MA 67 (Parkraumüberwachung) für die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren und die Wahrnehmung der administrativen Aufgaben im Zusammenhang mit dem zur LPD Wien abgeordneten Personal zuständig.

Weiters waren noch

- die MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) für die verkehrs- und stadtplanerischen Überlegungen betreffend die Parkraumbewirtschaftung sowie die Bereitstellung von Entscheidungsgrundlagen,
- die MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau) für die Kundmachung der Kurzparkzonenverordnungen durch Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen,

- die Magistratischen Bezirksämter für die Ausstellung der Parkpickerl und
- die LPD Wien im Bereich der neu geschaffenen Überwachungsgruppe „Parkraumüberwachung“ (vor dem 1. September 2012 im Bereich der Überwachung des ruhenden Verkehrs) beteiligt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die in den Jahren 2008 bis 2014 mit der Parkraumbewirtschaftung beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der verschiedenen Magistratsabteilungen der Stadt Wien, der Magistratischen Bezirksämter sowie der LPD Wien:

Tabelle 13: Bedienstete im Bereich der Parkraumbewirtschaftung

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Änderung 2008 bis 2014
	Anzahl in VBÄ per 31. Dezember							in VBÄ
MA 6	54,7	52,5	49,8	53,8	56,9	59,2	60,2	5,5
MA 65	7,5	7,5	7,6	7,8	7,8	21,8	21,8	14,3
MA 67	175,1	179,7	175,1	175,1	215,3	215,0	215,3	40,2
Überwachungsorgane	324,0	325,0	349,0	333,0	411,0	432,0	444,0	120,0
Sonstige MA (18, 28, 46)	0,1	0,1	0,1	0,1	2,7	3,4	3,4	3,3
MBÄ	16,5	16,5	17,0	17,0	35,0	36,5	38,0	21,5
LPD Wien	4,0	4,0	4,0	4,0	12,0	12,0	19,0	15,0
Gesamt	581,9	585,3	602,6	590,8	740,7	779,9	801,7	219,8

Rundungsdifferenzen möglich

Überwachungsorgane Kurzparkzonenüberwachung (KPZ) und Parkraumüberwachungsgruppe (PÜG)

MA Magistratsabteilung

MBÄ Magistratische Bezirksämter

LPD Landespolizeidirektion

VBÄ Vollbeschäftigungsäquivalent

Quelle: Stadt Wien

Die höchsten Zunahmen waren im Bereich der Überwachungsorgane (Steigerung um 120 VBÄ von 2008 bis 2014), der MA 67 (Steigerung um 40,2 VBÄ von 2008 bis 2014) und der Magistratischen Bezirksämter (Steigerung um 21,5 VBÄ von 2008 bis 2014) zu verzeichnen, wobei der größte Anteil im Jahr 2012, dem Jahr der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung (Ausweitung auf Teile des 12., 14., 16. und 17. Bezirks sowie den gesamten 15. Bezirk), erfolgte.

In der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über die Parkraumüberwachung in Wien war festgelegt, dass im Falle einer Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Wien zusätzliches Personal von der Stadt Wien an die LPD Wien zur Dienstleistung

abgeordnet werden musste, um das bestehende Verhältnis⁷² (etwa 660 Stellplätze pro Bedienstetem) zwischen der Summe der zu kontrollierenden Stellplätze und der Zahl der damit befassten Bediensteten aufrecht zu erhalten. Die monatlichen Berichte an das Koordinationsgremium bezüglich der Auswertung zur Überwachungseffizienz sowie verschiedene andere Berichte⁷³ gingen von ca. 227.000 zu überwachenden Stellplätzen im parkraumbewirtschafteten Gebiet aus⁷⁴.

22.2

Der RH hielt fest, dass mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung v.a. eine Erhöhung der Mitarbeiteranzahl bei der Parkraumüberwachung erfolgte. Diese Erhöhung war dem Grunde nach nachvollziehbar.

⁷² Entsprechend den Erläuterungen zum Ministerratsvortrag war darunter die Anzahl der Bediensteten zur Kontrolle der Abgabenerichtung zu verstehen. Das Verhältnis der 660 Stellplätze pro Bedienstetem ergab sich aus der Division von etwa 132.000 Stellplätze durch etwa 200 Organe zur Kontrolle der Abgabenerichtung. Zusätzlich waren etwa 100 Bedienstete zur Überwachung des ruhenden Verkehrs bei der BPD Wien tätig.

⁷³ Bericht zur Kurzparkzonenauslastung der bisherigen Kurzparkzonen 2013 und Bericht zum Parkverhalten in den Kurzparkzonen 2013.

⁷⁴ 227.000 Stellplätze bei gleichbleibender Kontrolldichte (660 Stellplätze pro Bedienstetem) ergibt 344 Bedienstete. Die Summe aus diesen Bediensteten und den bisherigen 100 Bediensteten zur Überwachung des ruhenden Verkehrs entspricht 444 Bediensteten.

Frauenanteil

23.1

Die nachfolgende Tabelle stellt den Frauenanteil der wesentlichen, im Bereich der Parkraumbewirtschaftung tätigen Magistratsabteilungen dar.

Tabelle 14: Frauenanteil in ausgewählten Magistratsabteilungen

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Änderung 2008 bis 2014
	Anzahl per 31. Dezember							in %
MA 6								
Anzahl Bedienstete	81	77	76	82	86	89	89	9,9
davon								
Frauen	55	37	36	39	41	35	39	-29,1
in Prozent	67,9 %	48,1 %	47,4 %	47,6 %	47,7 %	39,3 %	43,8 %	–
MA 65								
Anzahl Bedienstete	9	9	9	9	9	22	22	144,4
davon								
Frauen	6	6	6	6	6	15	15	150,0
in Prozent	66,7 %	66,7 %	66,7 %	66,7 %	66,7 %	68,2 %	68,2 %	–
MA 67 inkl. Überwachungsorgane								
Anzahl Bedienstete	539	537	556	536	654	676	687	27,5
davon								
Frauen	322	319	325	314	363	360	357	10,9
in Prozent	59,7 %	59,4 %	58,5 %	58,6 %	55,5 %	53,3 %	52,0 %	–
davon Überwachungsorgane								
Anzahl Bedienstete	338	338	361	344	421	442	453	34,0
davon								
Frauen	180	178	188	179	202	196	190	5,6
in Prozent	53,3 %	52,7 %	52,1 %	52,0 %	48,0 %	44,3 %	41,9 %	–

Quelle: Stadt Wien

Im Bereich der Parkraumüberwachung erfolgte ein Rückgang des Frauenanteils im Zeitraum 2008 bis 2014 von 53,3 % auf 41,9 %.

23.2

Der RH stellte fest, dass der Frauenanteil im Bereich der Parkraumüberwachung rückläufig war.

Er empfahl der Stadt Wien und der LPD Wien, den Rückgang des Anteils der Frauen im Bereich der Parkraumüberwachung zu analysieren und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen zur Steigerung des Frauenanteils zu treffen.

23.3

(1) Laut Stellungnahme des BMI werde es diese Thematik einer Analyse zuführen. Es merkte dazu an, dass der Frauenanteil bei Bewerbungen bei durchschnittlich 25 % liege, und sich diese verhältnismäßig geringe Quote naturgemäß auf die Anzahl der letztlich bei der Parkraumüberwachungsgruppe Dienst versehenen Frauen auswirke.

(2) Die Stadt Wien sagte in ihrer Stellungnahme zu, dieser Empfehlung nachzukommen.

Beanstandungen

Überblick

24.1

Mit Stand November 2014 gab es 16 verschiedene Delikt-Codes im Bereich des Parkometergesetzes und 85 verschiedene Delikt-Codes im Bereich der StVO. 1960, die von den Überwachungsorganen geahndet wurden. Zu den Vergehen laut StVO. 1960 zählten beispielsweise das Halten in Halte- und Parkverbotszonen, vor Haus- und Grundstückseinfahrten, im 5-Meter-Bereich zu Kreuzungen oder das Überschreiten der maximal erlaubten Parkzeit in Kurzparkzonen sowie das Fehlen entsprechender Kurzparknachweise (z.B. fehlende oder falsch eingestellte Parkscheibe).

Im Bereich des Parkometergesetzes waren Delikte wie das Fehlen eines gültigen Parkscheins, das Manipulieren von Parkscheinen oder das zeitliche Kombinieren von Gratisparkscheinen enthalten. Die Überwachungsorgane erfassten die einzelnen Delikt-Codes im Falle einer Beanstandung mit Hilfe der elektronischen Überwachungsgeräte. Der Magistrat der Stadt Wien konnte die Strafgelder nur hinsichtlich der Gesamtzahl der Delikte nach dem Parkometergesetz bzw. der Kurzparkzonenüberwachungsverordnung auswerten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Beanstandungen der Überwachungsorgane⁷⁵ in den Jahren 2008 bis 2014. Die Beanstandungszahlen des ruhenden Verkehrs beinhalteten auch jene durch die Polizei und Sonstige (z.B. Wiener Linien, MA 48, Taxiinnung und Private).

⁷⁵ bis 31. August 2012: Überwachung durch die Überwachungsorgane für die Kurzparkzonen und die Überwachungsorgane für den ruhenden Verkehr; ab 1. September 2012: Überwachung durch die zusammengeführte Parkraumüberwachungsgruppe

Tabelle 15: Beanstandungen 2008 bis 2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Änderung 2011/2014
	Anzahl							in %
Überwachungsorgane	324	325	349	333	411	432	444	33,3
Parkometerabgabe	1.139.995	1.140.947	1.221.234	1.265.552	948.279	1.238.601	1.282.047	1,3
Ruhender Verkehr	295.472	304.716	365.281	417.880	369.900	392.359	404.797	-3,1
davon								
PÜG	169.072	170.542	194.652	238.199	211.784	249.552	275.882	15,8
Polizei	113.761	121.333	159.242	169.367	150.347	119.073	105.818	-37,5
Sonstige ¹	12.639	12.841	11.387	10.314	7.769	23.734	23.097	123,9
Gesamt	1.435.467	1.445.663	1.586.515	1.683.432	1.318.179	1.630.960	1.686.844	0,2
	Änderung zum Vorjahr							
In absoluten Zahlen	–	10.196	140.852	96.917	-365.253	312.781	55.884	
Prozentuelle Änderung	–	0,7 %	9,7 %	6,1 %	-21,7 %	23,7 %	3,4 %	

PÜG Parkraumüberwachungsgruppe

¹ Anzeigen durch Wiener Linien, MA 48, Taxiinnung und Private

Quellen: Stadt Wien; RH

Im Jahr 2012 erfolgte ein Rückgang der Anzahl an Beanstandungen von rd. 1,68 Mio. auf rd. 1,32 Mio., in Summe um rd. 365.000 bzw. rd. 21,7 %. Dieser resultierte laut Angabe der MA 67 aus signifikanten Ausfällen bei der Überwachungstätigkeit im Zuge der Zusammenführung der beiden Überwachungskörper (Kurzparkzonenüberwachung und Überwachung des ruhenden Verkehrs) in die Parkraumüberwachungsgruppe der LPD Wien durch:

- eine Dienststellenversammlung,
- zwei Informationsveranstaltungen,
- einen Festakt zum Abschluss der Ausbildungsphase und zum Abschluss der Zusammenführung,
- einen dreiwöchigen Kurs, den jedes Überwachungsorgan der Kurzparkzonenüberwachung zu absolvieren hatte, sowie
- einen einwöchigen Kurs, den jedes Überwachungsorgan des ruhenden Verkehrs zu absolvieren hatte.

Die Gesamtzahl der Beanstandungen erreichte im Jahr 2014 wieder das Niveau aus dem Jahr 2011. Dies resultierte aus der Zunahme der Beanstandungen im Bereich der Überwachung der Entrichtung der Parkometerabgabe (+ 1,3 %). Die Beanstan-

dungen im Bereich des ruhenden Verkehrs lagen hinter den Zahlen des Jahres 2011 (- 3,1 %), was in den stark rückläufigen Beanstandungen durch die Polizei begründet war. Die Anzahl der Beanstandungen im Bereich der Parkometerabgabe erhöhte sich im Zeitraum von 2008 bis 2014 von rd. 1,14 Mio. auf rd. 1,28 Mio. bzw. um rd. 12,5 %.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass die Anzahl der Beanstandungen je Überwachungsorgan im Jahr der Zusammenlegung zur Parkraumüberwachungsgruppe 2012 mit 2.823 gegenüber durchschnittlich 4.162 im Zeitraum 2008 bis 2011 stark zurückging. Während die Beanstandungen je Überwachungsorgan im Jahr 2014 hinsichtlich des ruhenden Verkehrs mit 621 um 7 % über dem Durchschnittswert des Zeitraums 2008 bis 2011 (580) lagen, lagen die Beanstandungen hinsichtlich der Parkometerabgabe mit 2.887 um 19,4 % unter dem Durchschnittswert 2008 bis 2011 (3.582).

Tabelle 16: Durchschnittliche Beanstandungen je Überwachungsorgan 2008 bis 2014

	2008	2009	2010	2011	Ø 2008 bis 2011	2012	2013	2014	Änderung Ø 2008 bis 2011/2014
	Anzahl ²								in %
Parkraumüberwachungsgruppe ¹									
Parkometerabgabe	3.519	3.511	3.499	3.800	3.582	2.307	2.867	2.887	-19,4
Ruhender Verkehr ³	522	525	558	715	580	515	578	621	+7,0
Gesamt	4.040	4.035	4.057	4.516	4.162	2.823	3.445	3.509	-15,7

Rundungsdifferenzen möglich

¹ bis 31. August 2012 getrennte Überwachungsorgane für die Kurzparkzonen und den ruhenden Verkehr; ab 1. September 2012 durch die zusammengeführte Parkraumüberwachungsgruppe

² gerundete Zahlen

³ Beanstandungen durch Überwachungsorgane (nicht durch Polizei und Sonstige)

Quellen: Stadt Wien; RH

24.2

Der RH hielt fest, dass es im Jahr 2012 im Zuge der Zusammenlegung der beiden Überwachungskörper, trotz Erweiterung der zu überwachenden Flächen und Erhöhung der Anzahl der Überwachungsorgane, zu einem Rückgang der Beanstandungen um 365.000 bzw. 21,7 % gekommen war, der bis zum Jahr 2014 wieder ausgeglichen wurde.

Dass es durch die Zusammenlegung der beiden Überwachungskörper und die damit verbundenen organisatorischen Änderungen (wie z.B. Dienststellenversammlungen und Schulungen) zu Ausfällen im Bereich der Überwachung und damit zu einem Rückgang der Beanstandungen gekommen war, war für den RH grundsätzlich nachvollziehbar. Der massive Rückgang war für ihn allerdings allein durch die mit der Zusammenlegung verbundenen Schulungs- und Informationsmaßnahmen nicht erklärbar.

Der RH empfahl der Stadt Wien und der LPD Wien, den Zusammenlegungsprozess der beiden Überwachungskörper in Hinblick auf allfällige weitere Verwaltungsreformsmaßnahmen mit organisatorischem Zusammenlegungscharakter zu evaluieren.

Der RH vermisste eine Auswertungsmöglichkeit der Beanstandungen nach den einzelnen Delikt-Codes.

Er empfahl der Stadt Wien, eine Auswertungsmöglichkeit nach den einzelnen Delikt-Codes einzurichten. Die Auswertungsergebnisse der vorhandenen Daten (Delikt-Codes werden von den Überwachungsorganen in ihre elektronischen Überwachungsgeräte eingegeben) könnten zur strategischen Steuerung verwendet werden.

24.3

(1) Laut Stellungnahme des BMI habe die Projektleitung hinsichtlich der Zusammenführung der Parkraumüberwachungsgruppe und der Kurzparkzonenüberwachung der Stadt Wien obliegen, weswegen eine diesbezügliche Evaluierung grundsätzlich im Zusammenwirken zwischen dem Magistrat der Stadt Wien und der LPD Wien vorzunehmen sei. Eine diesbezügliche Kontaktaufnahme werde erfolgen.

(2) Laut Stellungnahme der Stadt Wien habe sie bereits ein Projekt zur Weiterentwicklung der EDV-Unterstützung, das auch eine entsprechende Erweiterung der Auswertungs- und Analysemöglichkeiten bringen werde, gestartet. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität der Thematik sei jedoch eine kurzfristige Umsetzung nicht möglich.

In dem von Vertretern des Bundes und der Stadt Wien beschickten Koordinationsgremium finde ein laufender Erfahrungsaustausch über die Funktionsweise der Zusammenlegung der Überwachungskörper statt. Eine darüber hinausgehende spezifische Evaluierung des Zusammenlegungsprozesses werde von der Stadt Wien angedacht werden.

Beanstandungen – Anwohnerparken

25.1

Um die Parkplatzsituation für Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern, wurden in sieben Wiener Bezirken (1., 2., 4., 6., 7., 8. und 9. Bezirk) eigene Stellplätze geschaffen, die nur mit gültigem Parkpickerl des jeweiligen Bezirks und von Fahrzeugen mit Behindertenausweis genutzt werden durften (siehe auch [TZ 12](#)). Die Stellplätze waren durch eigene Halte- und Parkverbotsschilder mit Zusatztafeln⁷⁶ gekennzeichnet.

Die Anzahl der Anwohnerparkplätze erhöhte sich von 173 im Jahr 2012 auf 2.741 im Mai 2015. Die Beanstandungen aufgrund der unrechtmäßigen Benutzung der

⁷⁶ Zusatztafel mit der Aufschrift: „ausgenommen Fahrzeuge mit Parkkleber für den ... Bezirk sowie Behinderte“

Anwohnerparkplätze stiegen von 2.044 im Jahr 2013 auf 46.465 im Zeitraum Jänner bis 17. Mai 2015⁷⁷.

Durchschnittlich gab es im Jahr 2014 19,0 Beanstandungen je Anwohnerparkplatz bzw. von Jänner bis 17. Mai 2015 17,0 Beanstandungen je Anwohnerparkplatz. Vergleichsweise gab es im Jahr 2014 im Bereich des gesamten parkraumbewirtschafteten Gebiets näherungsweise 7,2 Beanstandungen je Stellplatz⁷⁸.

Tabelle 17: Anwohnerparkplätze und Beanstandungen

	1. Bezirk	2. Bezirk	4. Bezirk	6. Bezirk	7. Bezirk	8. Bezirk	9. Bezirk	Summe
Zeitpunkt der Einführung	September 2014	April 2015	April 2015	Juni 2012	Juni 2012	Juni 2012	Dezember 2014	
Stellplätze								
	Anzahl							
per Dezember 2012	0	0	0	60	43	70	0	173
per Dezember 2013	0	0	0	365	178	70	0	613
per Dezember 2014	874	0	0	581	306	364	99	2.224
per Mai 2015	874	430	87	581	306	364	99	2.741
Beanstandungen								
	Anzahl							
2012	keine Daten							
2013	0	0	0	849	515	680	0	2.044
2014	21.282	0	0	14.733	4.587	1.728	0	42.330
bis 17. Mai 2015	29.252	1.196	34	9.083	3.549	2.285	1.066	46.465
Durchschnittliche Beanstandung je Stellplatz								
	Anzahl							
2013	0,0	0,0	0,0	2,3	2,9	9,7	0,0	3,3
2014	24,4	0,0	0,0	25,4	15,0	4,7	0,0	19,0
bis 17. Mai 2015	33,5	2,8	0,4	15,6	11,6	6,3	10,8	17,0

Quellen: Stadt Wien; RH

Die Beanstandungszahlen für den Bereich des Anwohnerparkens stammten von der LPD Wien, welche die Beanstandungen mit einem händischen Vermerk „Anwohnerparkplatz“ getrennt erfasste. Eine Auswertung durch die MA 67 war nicht möglich, da diese einen eigenen Delikt-Code für das Anwohnerparken erst im Jahr 2015 geschaffen hatte.

⁷⁷ im Jahr 2014 waren es 42.330 Beanstandungen

⁷⁸ $(1.686.844 - 42.330) / 227.000$; 1.686.844 Beanstandungen gesamt 2014, 227.000 Stellplätze im parkraumbewirtschafteten Gebiet

25.2

Entsprechend einer Auswertung des RH gab es im Jahr 2014 im Bereich der Anwohnerparkplätze durchschnittlich wesentlich mehr Beanstandungen je Stellplatz als im Bereich des gesamten parkraumbewirtschafteten Gebiets. Der RH kritisierte, dass für die Stadt Wien – bis zur Einführung eines eigenen Delikt-Codes für das Anwohnerparken im Jahr 2015 – keine Auswertungsmöglichkeiten in diesem Bereich bestanden. Er wiederholte seine Empfehlung in **TZ 24**, wonach eine Auswertungsmöglichkeit nach einzelnen Delikt-Codes geschaffen werden sollte.

Ferner verwies der RH auf die Empfehlung in **TZ 12**, wonach – basierend auf den Ergebnissen des Pilotversuchs – gegebenenfalls die zusätzliche Kenntlichmachung der Anwohnerparkplätze in die Wege zu leiten wäre.

Einnahmen und Mittelverwendung

Einnahmen aus der Parkometerabgabe

Entwicklung der Höhe der Parkometerabgabe je halbe Stunde

26.1

Das Parkometergesetz 2006 ermächtigte die Gemeinde, für das Abstellen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen in Kurzparkzonen durch Verordnung die Entrichtung einer Abgabe vorzuschreiben. Die Parkometerabgabeverordnung⁷⁹ legte fest, dass ab dem 1. März 2012 eine Abgabe in der Höhe von 1 EUR für jede halbe Stunde Abstellzeit zu entrichten war.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Entwicklung der Entgelte für die Parkscheine (je halbe Stunde) dar.

Tabelle 18: Entwicklung der Parkscheingebühr

Wirksamkeit	Entgelt für Parkscheine je ½ Stunde
	in EUR
14. April 1975	0,15 (ATS 2,00)
12. Jänner 1981	0,30 (ATS 4,00)
1. April 1986	0,43 (ATS 6,00)
1. Jänner 2002 (Euro-Umstellung)	0,40
1. September 2007	0,60
1. März 2012	1,00

Quelle: Stadt Wien

⁷⁹ Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 51/2005 i.d.F. Nr. 52/2011

Ab November 2007⁸⁰ waren entsprechend § 4a der Parkometerabgabeverordnung die Abgabenbeiträge durch einen Preisindex (VPI 2005) zu valorisieren. Eine Erhöhung – um volle 5 Cent⁸¹ – der Abgaben für jede halbe Stunde Abstellzeit war bei Erreichen des Schwellenwerts (mindestens 5 Cent) mit dem der Indexanpassung folgenden 1. Jänner durchzuführen. Zweck der Einführung war gemäß den Erläuterungen zur Verordnung die Berücksichtigung der inflationsbedingten Kostensteigerung, die Kostenwahrheit im Vergleich zu den privaten Stellplätzen und der beabsichtigte verkehrspolitische Lenkungseffekt.

Dementsprechend wäre eine Valorisierung der Parkometerabgabe erstmals mit 1. Jänner 2012 – Erhöhung um 5 Cent auf 0,65 EUR je halbe Stunde – durchzuführen gewesen. Auf Beschluss des Wiener Gemeinderats⁸² wurde diese Valorisierung jedoch ausgesetzt und stattdessen eine Erhöhung der Parkometerabgabe um rd. 67 % auf 1 EUR je halbe Stunde mit Wirksamkeit vom 1. März 2012 beschlossen. Begründet wurde dies mit dem steigenden Finanzbedarf für die von der Zweckwidmung der Parkometerabgabe erfassten Aufgaben (siehe [TZ 29](#)) unter Mitverfolgung des Ziels der Verminderung des Individualverkehrs zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel.

Eine erneute Erhöhung der Parkometerabgabe wäre aufgrund der Entwicklung des VPI 2005 mit 1. Jänner 2016 durchzuführen gewesen, wurde jedoch durch Beschluss des Wiener Gemeinderats, wegen der Stärkung der Kaufkraft und Entlastung der Haushalte, ausgesetzt.

26.2

Der RH hielt fest, dass die mit Wirksamkeit vom 1. März 2012 erfolgte Erhöhung der Parkometerabgabe um rd. 67 % auf 1 EUR je halbe Stunde deutlich über der vorgesehenen Valorisierung gemäß § 4a Parkometerabgabeverordnung von 0,60 EUR auf 0,65 EUR je halbe Stunde lag. Dies trug zur Einnahmenerhöhung aus der zweckgewidmeten Parkometerabgabe bei (siehe [TZ 28](#)).

⁸⁰ Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 47/2007 vom 22. November 2007

⁸¹ Teilbeträge von weniger als 3 Cent sind auf die vorigen 10 Cent abzurunden und Teilbeträge von weniger als 8 Cent auf die vorigen 5 Cent abzurunden. Teilbeträge von mindestens 3 Cent sind auf die nächsten 5 Cent aufzurunden und Teilbeträge von mindestens 8 Cent auf die vorigen 10 Cent aufzurunden.

⁸² Ein Abgehen vom System der automatischen Erhöhung bzw. eine abweichende Festsetzung der Höhe der Abgabe ist jederzeit durch Verordnung des Gemeinderats möglich.

Entwicklung der pauschalierten Parkometerabgabe

27.1

Gemäß § 6 Parkometergesetz 2006 konnte die Gemeinde aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und der Vereinheitlichung durch Verordnung Pauschalierungsrichtlinien festlegen. Dies erfolgte in der Pauschalierungsverordnung, welche die Höhe und die Form der Abgabentrachtung regelte. Die Pauschalierungsverordnung sah u.a. für folgende Fälle die Möglichkeit einer pauschalen Entrichtung vor:

- Pauschale für Bewohnerinnen und Bewohner mit Hauptwohnsitz im jeweiligen Bezirk (umgangssprachlich als „Parkpickerl“ bezeichnet);
- Pauschale für Betriebe;
- Pauschale für Beschäftigte;
- Tagespauschale für Servicetätigkeiten im Außendienst;
- Tagespauschale für Kfz-Betriebe und Hotelgäste;
- „Übrige Fälle“ (z.B. Jahrespauschale).

Die Höhe der Parkometerabgabe betrug bei pauschaler Entrichtung für Bewohnerinnen und Bewohner mit Hauptwohnsitz im parkraumbewirtschafteten Bezirk (Parkpickerl) seit 2012 für ein Jahr 120 EUR (für die Innenbezirke⁸³ und den 15. Bezirk im Bereich der Stadthalle) bzw. 90 EUR (für die Außenbezirke⁸⁴). Die jährlichen Entgelte für die Pauschalen der Betriebe, Beschäftigten und „Übrigen Fälle“ lagen zwischen 60 EUR und 2.544 EUR (siehe Tabelle C im Anhang).

Während sich die Preise für die Parkscheine und der Jahres-Pauschalsatz für die „Übrigen Pauschalierungen“ ab März 2012 um rd. 67 % erhöhten (Parkscheine von 0,60 EUR auf 1 EUR und übrige Jahrespauschalen von 1.524 EUR auf 2.544 EUR), reduzierten sich die Kosten für die pauschale Entrichtung für Bewohnerinnen und Bewohner (Parkpickerl) und Betriebe (auf Basis des § 45 Abs. 2 StVO. 1960) um rd. 11 % (Reduktion um 15 EUR). Hauptgrund für diese Reduktion war die Erhaltung der Attraktivität der parkraumbewirtschafteten Bereiche als Wohngebiete, als Betriebsstandorte und für die Nahversorgung.

Die unterschiedliche Parkometerabgabe für die Parkpickerl in den Innen- und Außenbezirken begründete sich in der unterschiedlichen Geltungsdauer der Kurzparkzonen (siehe auch Tabelle 3).

⁸³ 1. bis 9. Bezirk und 20. Bezirk

⁸⁴ 12., 14., 15. (außerhalb der Stadthalle), 16. und 17. Bezirk

27.2

Der RH hielt fest, dass im Jahr 2012 die Pauschalbeträge für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Betriebe (auf Basis des § 45 Abs. 2 der StVO. 1960) um rd. 11 % reduziert wurden, v.a. um die Attraktivität der parkraumbewirtschafteten Bereiche als Wohngebiete, als Betriebsstandorte und für die Nahversorgung zu erhalten. Im Gegenzug wurden die „Übrigen Pauschalierungen“ analog der Erhöhung der Parkometerabgabe je halbe Stunde um rd. 67 % angehoben.

Entwicklung der Einnahmen

28.1

Die Einnahmen aus der Parkometerabgabe für die Jahre 2008 bis 2014 sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Tabelle 19: Einnahmen aus der Parkometerabgabe

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Änderung 2008/2014	Änderung 2011/2014
	in Mio. EUR							in %	
Pauschale Bewohnerinnen und Bewohner (Parkpickerl)	11,00	12,68	11,13	12,21	17,85	16,16	19,36	76,0	58,6
Pauschalierung Wirtschaftsverkehr	0,48	1,93	1,89	2,14	3,64	5,01	5,91	1.136,3	175,5
„Übrige Pauschalierungen“	3,98	4,74	4,47	5,76	3,36	2,53	1,61	-59,5	-72,1
Papier Parkscheine	37,87	33,53	31,45	28,65	41,40	41,49	41,09	8,5	43,4
Elektronische Parkscheine (m-parking)	11,79	14,63	17,52	20,18	29,99	37,11	34,09	189,1	68,9
Sonstige ¹	0,14	0,17	0,20	0,34	-0,752	0,03	0,00	–	–
Summe Parkometerabgabe	65,25	67,67	66,66	69,29	95,48	102,32	102,02	56,34	47,2
	Änderung zum Vorjahr								
In absoluten Zahlen	–	2,42	-1,01	2,63	26,19	6,84	-0,27		
Prozentuelle Änderung	–	3,7 %	-1,5 %	3,9 %	37,8 %	7,2 %	-0,3 %		

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Alle übrigen Beträge, wie z.B. nicht korrekt gewidmete Beträge und Beträge für Abgabenvorschriften bei Dauerdelikten

² In den Jahren 2012 und 2013 wurde eine hohe Anzahl der sonstigen Pauschalierungen gegen Rückerstattung der Abgabe für die verbleibenden Zeiträume retourniert.

Quellen: Stadt Wien; RH

Die gestiegenen Einnahmen im Jahr 2012 um rd. 26,2 Mio. EUR begründeten sich einerseits in der Abgabenerhöhung mit März 2012 (von 0,60 EUR auf 1 EUR je halbe Stunde) und andererseits in der Ausweitung der gebührenpflichtigen Zonen⁸⁵ im Jahr 2012, wodurch sich auch die Gesamtanzahl der Pauschalierungen im Bereich der Bewohnerinnen und Bewohner (Anzahl der Parkpickerl) – von 73.253 im

⁸⁵ Die Parkraumbewirtschaftung in Wien wurde mit 1. Oktober 2012 auf Teile der Bezirke 12, 14, 15, 16 und 17 ausgeweitet; die Kurzparkzonen im 14., 16. und 17. Bezirk wurden mit 1. Jänner 2013 erweitert (siehe Abbildung 1).

Jahr 2011 auf 125.244 im Jahr 2012 (siehe auch Tabelle A im Anhang) – und im Bereich des Wirtschaftsverkehrs erhöhten.

Der Rückgang bei den sonstigen Pauschalierungen seit dem Jahr 2012 war die Folge einer Tarifierhöhung um rd. 67 % und der verstärkten Kontrollen der gesetzlich vorgeschriebenen Anbringung der Parkuhr⁸⁶. Der negative Betrag von rd. 750.000 EUR im Jahr 2012 resultierte aus einer hohen Zahl von Rückzahlungen für zurückgegebene Pauschalierungen und Parkpickerl⁸⁷. In Summe erhöhten sich die Einnahmen seit dem Jahr 2011 von rd. 69,29 Mio. EUR um rd. 32,73 Mio. EUR auf rd. 102,02 Mio. EUR, was einer Steigerung von rd. 47,2 % entsprach.

28.2

Der RH hielt fest, dass sich die Einnahmen aus der Parkometerabgabe von 2011 bis 2014 von rd. 69,29 Mio. EUR um rd. 32,73 Mio. EUR auf rd. 102,02 Mio. EUR erhöhten, was einer Steigerung von rd. 47,2 % entsprach. Dies war im Wesentlichen auf die Ausweitung des parkraumbewirtschafteten Gebiets und die Abgabenerhöhung im Jahr 2012 zurückzuführen.

Zweckwidmung der Parkometerabgabe

Ermittlung des Nettoertrags

29.1

Gemäß § 7 Parkometerabgabeverordnung war der Nettoertrag der Parkometerabgabe für Maßnahmen zu verwenden, die der Erleichterung des innerstädtischen Verkehrs dienen (z.B. Bau von Garagen, Verbesserung von Einrichtungen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs und Maßnahmen, die zu einer Funktionsaufteilung zwischen Individual- und Massenverkehr führten). Unter dem Nettoertrag der Parkometerabgabe war der um die Kosten der Kontrolleinrichtungen (Personal- und Sachaufwand) verminderte Abgabenertrag zu verstehen. Für diese Geldmittel war eine Rücklage (siehe **TZ 30**) eingerichtet worden.

Der Nettoertrag der Parkometerabgabe entwickelte sich in den Jahren 2008 bis 2014 wie folgt:

⁸⁶ Die Bescheinigung berechnete nicht zum unbefristeten Parken. Da die höchstzulässige Abstelldauer (1,5 bis maximal drei Stunden je nach Zone) eingehalten werden musste, war zusätzlich eine Parkscheibe als Kurzparknachweis anzubringen.

⁸⁷ Durch die Verbilligung der Parkpickerl und der Pauschalierungen für die Wirtschaft im März 2012 kam bei jenen Fällen, bei denen Parkpickerl bzw. Pauschalierungen, die noch nach Februar 2012 gültig waren, nicht für eine weitere Laufzeit verlängert wurden, zu Rückzahlungen.

Tabelle 20: Nettoertrag der Parkometerabgabe

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Änderung 2008/2014	Änderung 2011/2014
	in Mio. EUR							in %	
Parkometerabgabe	65,25	67,67	66,66	69,29	95,48	102,32	102,02	56,3	47,2
Summe Ausgaben	-11,69	-11,08	-11,80	-13,23	-26,72	-26,67	-31,24	167,1	136,1
Nettoertrag	53,56	56,59	54,86	56,06	68,77	75,65	70,78	32,2	26,3

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Stadt Wien; RH

Für die Berechnung der Ausgaben wurden in den Jahren 2008 bis 2014 unterschiedliche Positionen (siehe auch Tabelle B im Anhang) in Abzug gebracht.

So wurden beispielsweise die Kosten für m-parking (Handy-Parken) – laut Auskunft der MA 6 „aus nicht mehr nachvollziehbaren Gründen“ – erst ab dem Jahr 2011 berücksichtigt. Für diesen Bereich wären aus dem Ansatz „Entgelt für die elektronische Parkraumbewirtschaftung“⁸⁸ jeweils rd. 1,2 Mio. EUR und die anteiligen Kosten des Ansatzes „Geldverrechnungsspesen“⁸⁹ zwischen rd. 260.000 EUR und rd. 380.000 EUR für die Jahre 2008 bis 2010 zu berücksichtigen gewesen.

Erst ab dem Jahr 2012 wurden zusätzlich Kosten der MA 6, der MA 65, der MA 67 und der Magistratischen Bezirksämter bei der Ermittlung des Nettoertrags in Abzug gebracht.

Nach der Zusammenführung der beiden Überwachungskörper waren in den Jahren 2012 bis 2014 Differenzen zwischen dem bei der Ermittlung des Nettoertrags berücksichtigten Personal- und Sachaufwand der Parkraumüberwachung und dem tatsächlichen Aufwand festzustellen.

⁸⁸ Ansatz: 1/9200/728007

⁸⁹ Ansatz: 1/9200/657000

Tabelle 21: Personal- und Sachaufwand der Kurzparkzonenüberwachung (2008 bis 2011) bzw. der Parkraumüberwachung (2012 bis 2014)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	in Mio. EUR						
Für die Berechnung des Nettoertrags berücksichtigte Aufwände							
Sachaufwand KPZ	0,94	0,46	0,74	0,57	1,37	10,38	11,77
Personalaufwand KPZ	7,34	7,57	8,10	8,14	7,02		
Summe	8,28	8,03	8,84	8,71	8,39	10,38	11,77
Vom RH ermittelte Aufwände							
Gehaltskosten	6,18	6,34	6,77	6,82	6,29	9,72	10,74
Jahresnetzkarte	0,09	0,13	0,15	0,14	0,13	0,18	0,12
Verwaltungskostenbeitrag	1,07	1,10	1,18	1,18	1,88	2,20	2,42
Zwischensumme 1	7,34	7,57	8,10	8,14	8,30	12,10	13,28
Sachaufwand	0,94	0,46	0,74	0,57	0,67	0,62	0,63
Personal Digital Assistants ¹					1,34		
Spinde ¹					0,17		
Zwischensumme 2	0,94	0,46	0,74	0,57	2,18	0,62	0,63
Summe	8,28	8,03	8,84	8,71	10,48	12,72	13,91
Differenz	0	0	0	0	-2,09	-2,34	-2,14

Rundungsdifferenzen möglich

KPZ Kurzparkzonenüberwachung

¹ wurden auf einer anderen Kostenstelle (670-0005) verbucht

Quellen: Stadt Wien; RH

Weiters wurden die Kosten des Ansatzes „Geldverrechnungsspesen“ in den Jahren 2012 bis 2014 zur Gänze und nicht nur die anteiligen Kosten für das Handy-Parken berücksichtigt. Wie aus der Gegenüberstellung der tatsächlich berücksichtigten Kosten und der anzuwendenden Kosten der beiden Ansätze laut nachfolgender Tabelle zu entnehmen ist, wurden in den Jahren 2008 bis 2010 zu geringe und in den Jahren 2012 bis 2014 zu hohe Kosten berücksichtigt:

Tabelle 22: Gegenüberstellung der Kosten für das Handy-Parken

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	in Mio. EUR						
Für die Berechnung der Ausgaben berücksichtige Beträge							
m-parking	0,00	0,00	0,00	1,24	1,60	1,59	2,02
Geldverrechnungsspesen	0,00	0,00	0,00	0,43	0,83	0,95	1,27
Summe	0,00	0,00	0,00	1,67	2,43	2,54	3,29
Für die Berechnung der Ausgaben zu berücksichtigende Beträge							
m-parking	1,15	1,18	1,17	1,24	1,60	1,59	2,02
Geldverrechnungsspesen	0,26	0,32	0,38	0,43	0,68	0,79	0,56
Summe	1,41	1,50	1,55	1,67	2,28	2,38	2,58
Differenz	-1,41	-1,50	-1,55	0,00	0,15	0,16	0,71

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Stadt Wien; RH

29.2

Der RH stellte kritisch fest, dass zum einen nicht alle Kosten der Kontrolleinrichtungen bei der Ermittlung des Nettoertrags der Parkometerabgabe berücksichtigt wurden und zum anderen in den Jahren 2012 bis 2014 im Bereich der Geldverrechnungsspesen zu hohe Beträge abgezogen wurden.

Er empfahl der Stadt Wien, bei der Ermittlung des Nettoertrags, wie in der Parkometerabgabeverordnung vorgesehen, nur die Kosten der Kontrolleinrichtungen (Personal- und Sachaufwand) vollständig zu berücksichtigen.

29.3

Die Stadt Wien sagte die Umsetzung der Empfehlung zu.

Entwicklung der Sonderrücklage Parkometerabgabe und Ausgleichsabgabe nach dem Wiener Garagengesetz

30.1

Für die nicht verwendeten zweckgebundenen Einnahmen aus der Parkometerabgabe wurde die Sonderrücklage 7822 „Sonderrücklage Parkometerabgabe und Ausgleichsabgabe nach dem Wiener Garagengesetz“⁹⁰ eingerichtet, die neben der Parkometerabgabe auch die Ausgleichsabgabe nach dem Wiener Garagengesetz 2008⁹¹ enthielt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Rücklage.

⁹⁰ Die Bezeichnung der Sonderrücklage wurde ab dem Jahr 2013 auf „Wirtschaftsförderung“ geändert.

⁹¹ LGBl. Nr. 34/2009 i.d.g.F.

Tabelle 23: Entwicklung der Sonderrücklage Parkometerabgabe und Ausgleichsabgabe nach dem Wiener Garagengesetz (7822) 2008 bis 2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	in Mio. EUR						
Stand per 1. Jänner des Jahres	83,86	113,94	126,92	135,67	130,51	46,17	0,65
Nettoerträge	55,82	58,92	57,17	59,23	73,76	78,85	74,80
davon							
<i>Ausgleichsabgabe</i>	2,26	2,33	2,31	3,17	5,00	3,20	4,02
<i>Parkometerabgabe</i>	53,56	56,59	54,86	56,06	68,77	75,65	70,78
Darlehensrückführungen	5,63	1,59	5,69	2,68	6,27	9,93	9,47
Ausbezahlte Fördermittel	-31,37	-47,54	-53,35	-67,07	-164,37	-195,98	-164,86
Unterjähriger Mehraufwand ¹			-0,77				
Bedeckung aus dem allgemeinem Budget						61,68	80,44
Stand per 31. Dezember des Jahres	113,94	126,92	135,67	130,51	46,17	0,65	0,50

Rundungsdifferenzen möglich

¹ für Sachaufwand der MA 67: 0,68 Mio. EUR; für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: 0,08 Mio. EUR

Quellen: Stadt Wien; RH

Die jährlich ausbezahlten Fördermittel lagen zwischen rd. 31,37 Mio. EUR im Jahr 2008 und rd. 195,98 Mio. EUR im Jahr 2013 (siehe auch [TZ 31](#)). Von 2008 bis 2010 lagen die Nettoerträge über den ausbezahlten Fördermitteln, von 2011 bis 2014 unter den ausbezahlten Fördermitteln. Die Rücklage reduzierte sich folglich vom 31. Dezember 2010 von rd. 135,67 Mio. EUR auf rd. 0,50 Mio. EUR am 31. Dezember 2014. In den Jahren 2013 und 2014 wurde ein Teil der Förderausgaben (im Jahr 2013 rd. 61,68 Mio. EUR und im Jahr 2014 rd. 80,44 Mio. EUR) aus dem allgemeinem Budget finanziert.

30.2

Der RH hielt fest, dass sich die Rücklage seit dem Jahr 2010 von rd. 135,67 Mio. EUR bis zum Jahr 2014 auf rd. 0,50 Mio. EUR stark reduzierte. Die vorhandenen Mittel der Rücklage einschließlich der Nettoerträge und der Darlehensrückführung reichten zur Bedeckung der Fördermittel nicht mehr aus, die daher zum Teil aus dem allgemeinen Budget finanziert wurden.

Verwendung der Sonderrücklage Parkometerabgabe und Ausgleichsabgabe nach dem Wiener Garagengesetz

31.1

Die Parkometerabgabeverordnung sah vor, dass der Nettoertrag der Parkometerabgabe für Maßnahmen zu verwenden war, die der Erleichterung des innerstädtischen Verkehrs dienten. Darunter waren v.a. Maßnahmen zu verstehen, die den Bau von Garagen fördern, die der Verbesserung von Einrichtungen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs oder einer Funktionsaufteilung zwischen Individual- und Massenverkehr dienen.

Der Nettoertrag wurde im überprüften Zeitraum sowohl für Garagenprojekte als auch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet. Die nachfolgende Tabelle stellt die in den Jahren 2008 bis 2014 getätigten Förderausgaben dar.

Tabelle 24: Förderausgaben 2008 bis 2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Summe
	in Mio. EUR							
Garagenprojekte	11,11	28,62	24,61	2,91	14,11	25,16	7,90	114,41
Anteil an Gesamtausgaben	35,4 %	60,2 %	46,1 %	4,3 %	8,6 %	12,8 %	4,8 %	
davon								
<i>Ausgleichsabgabe</i>	2,27	2,33	2,39	2,91	5,00	3,20	4,02	22,11
<i>Parkometerabgabe</i>	8,84	26,29	22,22	0	9,11	21,96	3,88	92,30
Förderung öffentlicher Verkehr	20,26	18,91	28,73	64,16	150,26	170,81	156,94	610,06
Anteil an Gesamtausgaben	64,6 %	39,8 %	53,8 %	95,7 %	91,4 %	87,2 %	95,2 %	
davon								
<i>Ausgleichsabgabe</i>	0	0	0	0,27	0	0	0	0,27
<i>Parkometerabgabe</i>	20,26	18,91	28,73	63,89	150,26	170,81	156,94	609,80
Diverses	0,00	0,00	0,02	0,00	0,01	0,02	0,02	0,07
Anteil an Gesamtausgaben	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
Förderausgaben gesamt	31,37	47,54	53,35	67,07	164,37	195,98	164,86	724,54
Anteil an Gesamtausgaben	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Stadt Wien; RH

Während die Förderausgaben für Garagenprojekte in den Jahren 2008 bis 2010 zwischen rd. 35 % und rd. 60 % lagen, reduzierten sich diese in den darauffolgenden Jahren bis auf knapp 4 % der gesamten Fördermittel. Die Förderausgaben für den öffentlichen Verkehr lagen zwischen rd. 40 % im Jahr 2009 und rd. 96 % im Jahr 2011. Die Positionen mit den höchsten Fördersummen waren die Tarifreform (von 2012 bis 2014 rd. 164,80 Mio. EUR), die Anschaffung von U-Bahn-Wägen (2011 bis 2014 rd. 153,90 Mio. EUR) und die Errichtung des Hauptbahnhofs (2008 bis 2014 rd. 76,10 Mio. EUR).

31.2

Der RH hielt fest, dass die Einnahmen aus der Parkometerabgabe im überprüften Zeitraum (2008 bis 2014) den Bestimmungen des § 7 Parkometerabgabeverordnung entsprechend verwendet wurden. Der Garagenbau wurde mit Mitteln aus der Parkometerabgabe und der Ausgleichsabgabe in der Höhe von rd. 114,41 Mio. EUR gefördert; der öffentliche Verkehr in der Höhe von rd. 610,06 Mio. EUR. Der Anteil zur Förderung des öffentlichen Verkehrs stieg nach 2010 (rd. 54 %) bis 2014 (rd. 95 %) deutlich.

Strafgelder

Einnahmen

32.1

(1) Strafgelder wurden entweder aufgrund von Übertretungen des Parkometergesetzes (Kurzparkzonenüberwachung) oder aufgrund von Übertretungen der Straßenverkehrsordnung (ruhender Verkehr) vorgeschrieben.

Die Verwendung der Einnahmen aus den Strafen war zweckgebunden. Geldstrafen, die aufgrund von Übertretungen des Parkometergesetzes vorgeschrieben wurden, flossen gemäß § 15 Verwaltungsstrafgesetz 1991, BGBl. I Nr. 194/1999 i.d.g.F., dem Land für Zwecke der Sozialhilfe zu. Geldstrafen, die aufgrund von Übertretungen der Straßenverkehrsordnung vorgeschrieben wurden, waren nach Abzug verschiedener Kosten (z.B. Kosten für die Parkraumüberwachungsgruppe bzw. für das Tätigwerden von Exekutivbediensteten) an den Straßenerhalter zu übermitteln.

(2) Gemäß § 4 Parkometergesetz 2006 war die Hinterziehung oder fahrlässige Verkürzung der Parkometerabgabe als Verwaltungsübertretung mit Geldstrafen bis zu 365 EUR zu bestrafen. Für Übertretungen, die mittels einer Organstrafverfügung verhängt wurden, wurde eine Geldstrafe von 36 EUR (ab 1. Mai 2012; davor 21 EUR) vorgeschrieben.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Strafeinnahmen in den Jahren 2008 bis 2014.

Tabelle 25: Strafeinnahmen der Jahre 2008 bis 2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Änderung 2008/2014
	in Mio. EUR							in %
Strafeinnahmen								
Parkometerabgabe	31,63	31,41	33,02	34,76	31,68	58,59	64,95	105,4
Ruhender Verkehr	12,24	12,19	13,78	15,71	16,93	19,49	19,97	63,1
Strafeinnahmen gesamt	43,87	43,60	46,81	50,48	48,61	78,08	84,92	93,6

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Stadt Wien; RH

Im Jahr 2014 betrugen die Strafeinnahmen hinsichtlich der Parkometerabgabe rd. 64,95 Mio. EUR bzw. rd. 63,7 % der Einnahmen aus der Entrichtung der Parkometerabgabe in der Höhe von rd. 102,02 Mio. EUR (siehe auch Tabelle 20).

32.2

Der RH hielt fest, dass die Strafeinnahmen hinsichtlich der Parkometerabgabe von rd. 31,63 Mio. EUR im Jahr 2008 auf rd. 64,95 Mio. EUR im Jahr 2014 bzw. um rd. 105 % stiegen. Während sich die Anzahl der Beanstandungen in diesem Zeitraum von rd. 1,14 Mio. auf rd. 1,28 Mio. um rd. 12,5 % erhöhte (siehe auch [TZ 24](#)), erfolgte im gleichen Zeitraum eine Erhöhung der Geldstrafe für Übertretungen, die mittels einer Organstrafverfügung verhängt wurden, von 21 EUR auf 36 EUR, somit um rd. 71,4 %. Diese Erhöhung der Strafgelder im Jahr 2012 kompensierte auch annähernd den Rückgang der Beanstandungen im Jahr 2012 um rd. 21,7 %.

Im Jahr 2014 betrugen die Strafeinnahmen hinsichtlich der Parkometerabgabe rd. 64,95 Mio. EUR bzw. rd. 63,7 % der Einnahmen aus der Entrichtung der Parkometerabgabe in der Höhe von rd. 102,02 Mio. EUR. Insgesamt stiegen die Einnahmen und Strafeinnahmen aus der Parkometerabgabe von rd. 96,88 Mio. EUR im Jahr 2008 auf rd. 166,97 Mio. EUR im Jahr 2014, somit um 72,3 %.

Schlussempfehlungen

33 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

Stadt Wien

- (1) Bei künftigen Erweiterungen der parkraumbewirtschafteten Gebiete sollte ein angemessener Zeitraum für Planungen, Abstimmungen und Ausschreibungen vorgesehen werden. (TZ 4)
- (2) Die Abgrenzung von Bewirtschaftungsgebieten wäre nachvollziehbar unter Berücksichtigung absehbarer Verlagerungseffekte durchzuführen, um zusätzliche Kosten durch nachträgliche Änderungen zu vermeiden. (TZ 5)
- (3) Die Berechtigungszonen wären unter Berücksichtigung einheitlicher Kriterien abzugrenzen. (TZ 6)
- (4) Es sollten messbare Erfolgsmaßstäbe zur Überprüfung der Zielerreichung bei der Schaffung ausreichender Stellplätze für die Wohnbevölkerung und die ansässigen Betriebe festgelegt werden. (TZ 7)
- (5) Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Einpendlerinnen und Einpendler sollten die angestrebte Entwicklungsrichtung und realistische Zielwerte definiert werden. (TZ 7)
- (6) Die Daten über die Auslastung der Park & Ride–Anlagen in Wien sollten jährlich aktualisiert werden, die jeweils aktualisierten Daten der Länder Burgenland und Niederösterreich sollten eingeholt werden. (TZ 7)
- (7) Daten über die Auslastung der Wohnsammelgaragen und gewerblichen Garagen (in Kooperation mit der Wirtschaftskammer) sollten erhoben werden. (TZ 7)
- (8) Die Arbeiten zum Aufbau eines Datenverbunds Mobilität sowie verbesserte Kooperationen (z.B. mit der Wirtschaft und benachbarten Bundesländern) sollten vorangetrieben werden. (TZ 7)
- (9) Zur Sicherstellung der Zielerreichung im Zusammenhang mit dem Garagenbau sollten die geplanten Maßnahmen zügig umgesetzt werden. (TZ 10)
- (10) Zur Bestimmung der Auslastung von Stellplätzen im Zusammenhang mit der Verordnung von Anwohnerparkplätzen sollte eine Methode festgelegt werden. (TZ 12)

- (11) Basierend auf den Ergebnissen des Pilotversuchs wäre gegebenenfalls die zusätzliche Kenntlichmachung der Anwohnerparkplätze in die Wege zu leiten. (TZ 12, TZ 25)
- (12) Sollte die Stadt Wien eine Forcierung des klassischen Carsharings anstreben, wären Maßnahmen zur Attraktivierung der Standplätze in Erwägung zu ziehen. (TZ 13)
- (13) Der Zeitraum zwischen der Kundmachung der Anwohnerparkplätze und deren Darstellung auf der Website sollte möglichst kurz gehalten werden. (TZ 14)
- (14) Die Aufstellung von Verkehrszeichen bei sachlich, räumlich und zeitlich zusammenhängenden Projekten, die über wiederkehrende kleinere Adaptierungs- und Erhaltungsarbeiten hinausgehen (z.B. zukünftige flächige Erweiterungen der Parkraumbewirtschaftung), sollte nicht auf Basis von Rahmenverträgen abgewickelt, sondern diese Leistung gesondert ausgeschrieben werden, um Mengenvorteile zu lukrieren. (TZ 17)
- (15) Es sollte eine Auswertungsmöglichkeit nach den einzelnen Delikt-Codes eingerichtet werden. Die Auswertungsergebnisse der vorhandenen Daten könnten zur strategischen Steuerung verwendet werden. (TZ 24, TZ 25)
- (16) Bei der Ermittlung des Nettoertrags der Parkometerabgabe wären, wie in der Parkometerabgabeverordnung vorgesehen, nur die Kosten der Kontroll-einrichtungen (Personal- und Sachaufwand) vollständig zu berücksichtigen. (TZ 29)

Stadt Wien und Landespolizeidirektion Wien

- (17) Die Erhebungsmethode für die halbjährlich stattfindenden Stichprobenerhebungen zur Stellplatzauslastung und zum Anteil ordnungswidrig abgestellter Fahrzeuge sollte unter Einbeziehung weiterer, mit Verkehrsplanungen befasster Magistratsabteilungen (z.B. MA 18, MA 46) optimiert werden, um langfristig repräsentative Ergebnisse zu erhalten. (TZ 11)
- (18) Im Rahmen des Koordinationsgremiums sollte eine schriftliche Vereinbarung erarbeitet werden, welche die Überstundenleistung der Organe der Parkraumüberwachungsgruppe im Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistung regelt. (TZ 21)
- (19) Der Rückgang des Anteils der Frauen im Bereich der Parkraumüberwachung wäre zu analysieren und gegebenenfalls wären entsprechende Maßnahmen zur Steigerung des Frauenanteils zu treffen. (TZ 23)

- (20) Der Zusammenlegungsprozess der beiden Überwachungskörper sollte in Hinblick auf allfällige weitere Verwaltungsreformmaßnahmen mit organisatorischem Zusammenlegungscharakter evaluiert werden. (TZ 24)

BMI

- (21) Anträgen an den Ministerrat zur positiven Beschlussfassung betreffend die Aufgabenverlagerung von einem Land auf den Bund sollte erst nach Abschluss einer Art. 15a B-VG Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und dem Land mit konkreten Zielen sowie finanziellen und organisatorischen Festlegungen zugestimmt werden. (TZ 2)

Anhang: Tabellen

Tabelle A: Entwicklung der pauschalen Parkometerabgabe (Parkpickerl) nach Bezirken

Wiener Gemeindebezirk	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	Anzahl						
1. Bezirk	3.491	3.230	3.392	3.407	3.464	3.449	3.548
2. Bezirk	12.991	13.529	12.363	12.904	13.176	13.554	13.298
3. Bezirk	13.086	13.464	12.511	12.879	13.014	13.872	13.737
4. Bezirk	4.925	5.222	4.943	5.162	4.979	5.050	4.977
5. Bezirk	7.329	7.554	7.332	7.554	7.829	7.802	7.986
6. Bezirk	4.146	3.907	3.620	4.019	3.984	3.975	3.911
7. Bezirk	3.728	3.387	3.233	3.372	3.436	3.389	3.426
8. Bezirk	2.935	2.826	2.928	2.969	3.075	3.093	2.992
9. Bezirk	6.397	6.268	6.027	5.997	6.269	6.169	6.255
12. Bezirk	0	0	0	0	11.452	9.137	11.298
14. Bezirk	7	11	7	10	11.141	12.011	13.098
15. Bezirk	2.694	4.249	2.705	4.025	9.506	10.193	10.808
16. Bezirk	72	138	85	130	15.219	13.692	15.253
17. Bezirk	0	0	0	0	7.929	7.356	8.117
20. Bezirk	10.861	10.851	10.440	10.825	10.771	11.211	11.074
Gesamt	72.662	74.636	69.586	73.253	125.244	123.953	129.778

Quelle: Stadt Wien

Tabelle B: Ausgaben der Jahre 2008 bis 2014 für die Berechnung des Nettoertrags

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	in Mio. EUR						
Drucksorten	0,19	0,16	0,16	0,18	0,17	0,16	0,14
Verschleißprovision ¹	3,06	2,69	2,56	2,41	3,35	3,18	3,18
Einzahlungsspesen	0,16	0,20	0,24	0,26	0,19	0,28	0,25
Entgelt für elektronische Parkraumbewirtschaftung	–	–	–	1,24	1,60	1,59	2,02
Geldverrechnungsspesen m–parking	–	–	–	0,43	0,83	0,95	1,27
Sachaufwand KPZ	0,94	0,46	0,74	0,57	1,37	10,38	11,77
Personalaufwand KPZ	7,34	7,57	8,10	8,14	7,02		
MA 65 (Parkraumbewirtschaftung)	–	–	–	–	1,07	1,53	1,57
MA 6	–	–	–	–	1,00	1,20	2,00
zusätzlich MA 67	–	–	–	–	8,14	5,91	7,29
Personal Pickerlausgabe (alt); MBÄ's	–	–	–	–	0,78		
Personal Pickerlausgabe (neu)	–	–	–	–	1,19	1,48	1,75
Summe Ausgaben	11,69	11,08	11,80	13,23	26,72	26,67	31,24

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Provisionen für den Vertrieb von Parkscheinen (Wiener Linien, Trafiken)

KPZ Kurzparkzonenüberwachung
 MA Magistratsabteilung
 MBÄ Magistratische Bezirksämter

Quellen: Stadt Wien; RH

Bericht des Rechnungshofes

Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien

Tabelle C: Entwicklung der Pauschalierungen

Tarif gültig ab						01.07.1993	01.08.1995	01.01.2002 ¹	01.09.2007	01.03.2012	01.10.2012
Pauschalierungsverordnung	Grundlage StVO 1960	Begünstigte	Geltungsbereich	Zeitraum	Zone	in EUR					
§ 2 Abs. 1 lit. a	§ 45 (4)	Bewohnerinnen und Bewohner mit Hauptwohnsitz im jeweiligen Bezirk (Parkpickerl)	Ein verordnetes Gebiet (eigener Wohnbezirk)	pro Jahr	Innenbezirke ² und 15. Bezirk – Stadthalle	95,93 (ATS 1.320)	95,93 (ATS 1.320)	95,80	135,00	120,00	120,00
					Außenbezirke ^{3 5}	–	–	–	60,604	60,604	90,005
§ 2 Abs. 1 lit. b	§ 45 (2)	Vorliegen eines persönlichen oder wirtschaftlichen Interesses oder Durchführung der Aufgaben nicht oder nur mit besonderen Erschwernissen möglich (z.B. Betriebe und Beschäftigte)	Ein verordnetes Gebiet	pro Jahr	Innenbezirke ² und 15. Bezirk – Stadthalle	95,93 (ATS 1.320)	95,93 (ATS 1.320)	95,80	135,00	120,00	120,00
					Außenbezirke ^{3 5}	–	–	–	–	–	90,00
			Ein oder mehrere verordnete Gebiete	pro Jahr	Innenbezirke ² und 15. Bezirk – Stadthalle	–	218,02 (ATS 3.000)	218,00	279,60	249,00	249,00
					Außenbezirke ^{3 5}	–	–	–	–	–	186,00
			Für bestimmte Tage und/oder Bruchteile des täglichen Gültigkeitszeitraums	pro Jahr		–	–	–	60,60	60,60	60,00
§ 2 Abs. 1 lit. c	§ 45 (4a)	Antragsteller lt. Personenkreisverordnung (Art. II – Betriebe; Art. III – Beschäftigte)	Ein verordnetes Gebiet (Art. II, erstes Fahrzeug)	pro Jahr		–	–	–	60,60	60,60	60,00
			Ein verordnetes Gebiet (Art. II, jedes weitere Fahrzeug)	pro Jahr		–	–	–	138,00	138,00	138,00
			Ein verordnetes Gebiet (Art. III)	pro Jahr		–	–	–	60,60	60,60	60,00
§ 2 Abs. 1 lit. d	§ 45 (2)	Nachgewiesene Servicetätigkeit im Außendienst	In allen Kurzparkzonen in Wien mit Ausnahme der auf der Bewilligung angeführten Straßen oder Bezirken	pro Tag		–	3,63 (ATS 50)	3,60	4,60	4,10	4,10
§ 2 Abs. 1 lit. e	§ 45 (2)	Hotelgäste sowie Kundinnen und Kunden von Gewerbebetrieben, die Dienstleistungen an Kfz verrichten	Ein verordnetes Gebiet	pro Tag		–	3,63 (ATS 50)	3,60	4,60	4,10	4,10
§ 2 Abs. 1 lit. f		Alle übrigen Fälle	Gesamtes Wiener Gemeindegebiet mit Einhaltung der maximalen Abstelldauer (zwei oder drei Stunden)	pro Jahr		1.017,42 (ATS 14.000)	1.017,42 (ATS 14.000)	1.017,00	1.524,00	2.544,00	2.544,00

- 1 Euro-Umstellung
- 2 1. bis 9. Bezirk und 20. Bezirk
- 3 12., 14., 15. (außerhalb Stadthalle), 16. und 17. Bezirk; Geltungsbeginn der Kurzparkzone ab 18:00 bzw. bei einer Geltungsdauer der Kurzparkzone von nicht mehr als zehn Stunden an fünf Tagen pro Woche (ab 1. Oktober 2012)
- 4 Bei Geltungsbeginn der Kurzparkzone ab 18:00 Uhr
- 5 Bei einer Geltungsdauer der Kurzparkzone von nicht mehr als zehn Stunden an fünf Tagen pro Woche
- 6 Gültigkeit in allen Kurzparkzonen in Wien mit Ausnahme der auf der Ausnahmebewilligung angeführten Straßen oder Bezirke
- 7 Gültigkeit auf ein verordnetes Gebiet beschränkt

Kfz Kraftfahrzeuge

Quelle: Stadt Wien

Wien, im April 2017

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker

