



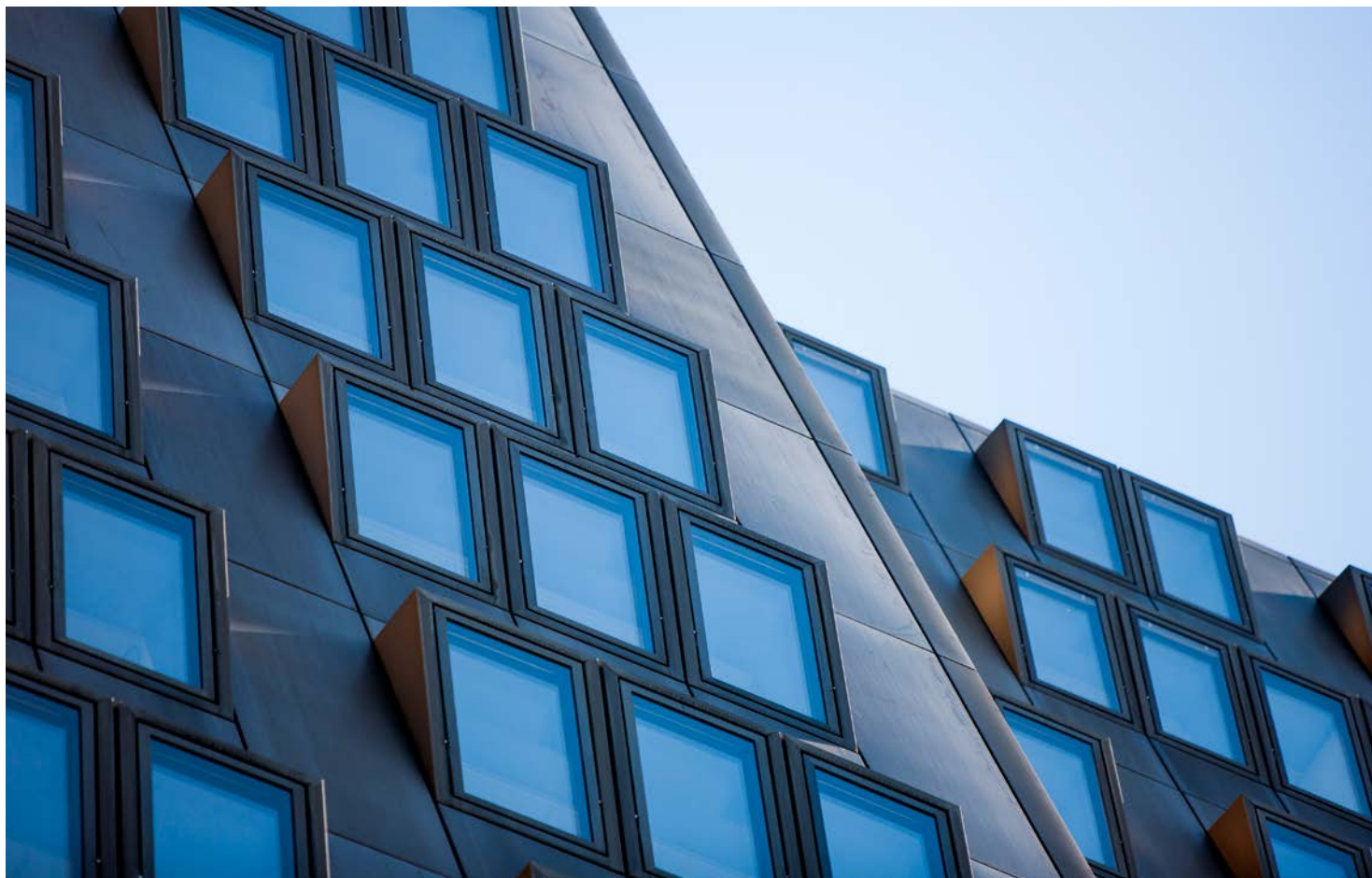
Reihe BUND 2020/41

Reihe WIEN 2020/7

## **Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien; Follow-up-Überprüfung**

### Bericht des Rechnungshofes

---





## Vorbemerkungen

### Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz und dem Gemeinderat der Stadt Wien gemäß Art. 127 Abs. 6 in Verbindung mit Art. 127 Abs. 8 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungüberprüfung getroffen hat.

### Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes [www.rechnungshof.gv.at](http://www.rechnungshof.gv.at) verfügbar.

### IMPRESSUM

Herausgeber:  
Rechnungshof Österreich  
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2  
[www.rechnungshof.gv.at](http://www.rechnungshof.gv.at)  
Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich  
Herausgegeben: Wien, im Oktober 2020

### AUSKÜNFTE

Rechnungshof  
Telefon (+43 1) 711 71 – 8946  
E-Mail [info@rechnungshof.gv.at](mailto:info@rechnungshof.gv.at)  
[facebook/RechnungshofAT](https://www.facebook.com/RechnungshofAT)  
Twitter: @RHSprecher

FOTOS

Cover: Rechnungshof/Achim Bieniek



---

## Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
Glossar	5
Prüfungsziel	7
Kurzfassung	7
Empfehlungen	9
Zahlen und Fakten zur Prüfung	10
Prüfungsablauf und –gegenstand	11
Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung	12
Erweiterungsprozess	12
Zielerreichung	15
Sonderformen der Parkraumnutzung	22
Kundmachungen und Informationen	28
Parkraumüberwachung	33
Abordnung der Überwachungsorgane	33
Frauenanteil	33
Beanstandungen	35
Entwicklung des Nettoertrags	37
Schlussempfehlungen	39



---

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Erweiterungen der parkraumbewirtschafteten Gebiete in Wien im Zeitraum 2015 bis Juli 2019 _____	12
Tabelle 2:	Überblick Stellplatzrückbau an der Oberfläche bei realisierten Wohnsammelgaragen (bis Oktober 2019) _____	19
Tabelle 3:	Überblick der Stellplätze Anwohnerparken mit Stand Mai 2015 und Juli 2019 _____	23
Tabelle 4:	Beanstandungen durch Bedienstete der Parkraumüberwachungsgruppe hinsichtlich der Missachtung des Halte- und Parkverbots in Anwohnerparkzonen im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk seit 1. Dezember 2018 _____	25
Tabelle 5:	Frauenanteil im Bereich der Parkraumüberwachung _____	34
Tabelle 6:	Bei der Berechnung des Nettoertrags berücksichtigte Ausgaben der Jahre 2015 bis 2018 _____	38

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Beispiel einer seit 1. Dezember 2018 nicht mehr geltenden Kundmachung einer Anwohnerparkzone im 1. Wiener Gemeindebezirk (fotografiert am 20. September 2019) _____	24
--------------	--	----



## Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
ausgen.	ausgenommen
BGBL.	Bundesgesetzblatt
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
EDV	elektronische Datenverarbeitung
etc.	et cetera
EUR	Euro
exkl.	exklusive
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
LGBl.	Landesgesetzblatt
LPD Wien	Landespolizeidirektion Wien
lt.	laut
MA 5	Magistratsabteilung 5 – Finanzwesen
MA 6	Magistratsabteilung 6 – Rechnungs- und Abgabewesen
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
m.b.H.	mit beschränkter Haftung
Mio.	Million(en)
rd.	rund
RH	Rechnungshof
StVO. 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
z.B.	zum Beispiel



## Glossar

### Berechtigungszone

Unter Berechtigungszone werden jene Bereiche verstanden, deren Bewohnerinnen und Bewohner oder Betriebe berechtigt sind, Parkkleber (Parkpickerl) bzw. eine Parkkarte für eine flächendeckend kundgemachte Kurzparkzone zu erwerben.<sup>1</sup>

### Carsharing

Darunter ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen zu verstehen.

### Kordon

Das ist ein System von Erhebungsstellen in der Verkehrsplanung. Am Kordon Wiener Stadtgrenze wurde der nach Wien in Fahrtrichtung stadteinwärts fahrende Verkehr erhoben.<sup>2</sup>

### Modal Split

Man versteht darunter die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi), im Allgemeinen darauf bezogen, welcher Anteil an der Gesamtheit der Wege mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wird.

### Park & Ride-System

Das ist eine Regelung, nach der Kraftfahrerinnen und -fahrer ihre Autos auf Parkplätzen am Stadtrand abstellen und von dort mit öffentlichen Verkehrsmitteln in das Stadtzentrum weiterfahren.

### Planungsgemeinschaft Ost

Die Planungsgemeinschaft Ost ist eine gemeinsame Organisation der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien zur Abstimmung raumplanerisch relevanter Fragen.

### Verkehrsstärke

Darunter wird die Anzahl von Fahrzeugen pro Zeiteinheit verstanden.

<sup>1</sup> <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/> (abgerufen am 18. November 2019)

<sup>2</sup> Quelle: Kordonerhebung 2010 im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost, vertreten durch die Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien



Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien;  
Follow-up-Überprüfung

---





## Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien; Follow-up-Überprüfung

### WIRKUNGSBEREICH

- Bundesministerium für Inneres
- Stadt Wien

## Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien; Follow-up-Überprüfung

### Prüfungsziel



Der RH überprüfte von Juli bis September 2019 die Stadt Wien und die Landespolizeidirektion Wien, um den Stand der Umsetzung der Empfehlungen aus seinem Vorbericht „Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien“ (Reihe Wien 2017/4 und Reihe Bund 2017/22) zu beurteilen.

### Kurzfassung

Die Stadt Wien setzte von 20 Empfehlungen elf um, sechs setzte sie teilweise und drei – davon eine wegen der Änderung der Rahmenbedingungen aus nachvollziehbaren Gründen – nicht um. Die Landespolizeidirektion Wien (**LPD Wien**) setzte von vier Empfehlungen zwei um, eine teilweise und eine nicht. (TZ 16)

Die Stadt Wien führte seit September 2016 die Parkraumbewirtschaftung im 10., 11., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk ein und setzte dabei Empfehlungen aus dem Vorbericht um: Bei allen vier Projekten sah sie für die Einführung einen genügend langen Zeitraum vor, um die erforderlichen Verkehrszeichen ausschreiben zu können. Im 10., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk legte die Stadt Wien nahezu die gesamte Fläche der Bezirke als parkraumbewirtschafteten Bereich fest. Nur im 11. Wiener Gemeindebezirk war dieser Bereich entsprechend einer Bürgerbefragung und einer Studie als Grundlage der Planungen relativ kleiner. Bei einer künftigen Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im 11. Wiener Gemeindebezirk sind zusätzliche Kosten nicht auszuschließen. (TZ 2, TZ 3)

Die Empfehlungen des Vorberichts hinsichtlich der Erfolgsmaßstäbe zur Beurteilung der Zielerreichung setzte die Stadt Wien teilweise um. So orientierte sich die Stadt Wien an einem Zielwert von 80 % bei der Stellplatzauslastung, da ab einem höheren Wert unerwünschter Parkraumsuchverkehr entsteht. Dieser Zielwert war jedoch in keinem verkehrspolitischen Programm festgeschrieben. In der im Juni 2019 aktuali-

sierten Fassung der Smart City Rahmenstrategie legte die Stadt Wien das Ziel der Senkung der Verkehrsstärke an der Stadtgrenze um 10 % bis 2030 fest. Wie vom RH empfohlen, aktualisierte die Stadt Wien jährlich die Auslastung der Park & Ride-Anlagen. Zuletzt lag die Auslastung bei rd. 76 %. (TZ 5)

Die Stadt Wien verfügte über rd. 10.500 Stellplätze in Park & Ride-Anlagen und erreichte damit nahezu ihr selbst gestecktes Ziel. Dagegen lag der Anteil der rückgebauten Stellplätze an der Oberfläche bei fünf von sechs Wohnsammelgaragen unter dem Zielwert einer Reduktion im Verhältnis eins zu drei außerhalb des Gürtels. (TZ 6)

Bei den Anwohnerparkplätzen traten im Dezember 2018 neue Verordnungen in Kraft. Parkplätze für Fahrzeuge mit Parkkleber für den jeweiligen Bezirk konnten so auch u.a. vom Wirtschaftsverkehr genutzt werden. Der dafür notwendige Austausch der Verkehrszeichen scheiterte jedoch im 1. und im 8. Wiener Gemeindebezirk, weil diese beiden Bezirke die Umstellung nicht finanzierten. So blieben die alten Verkehrszeichen stehen, obwohl sie inhaltlich nicht den neuen Verordnungen entsprachen. Die neuen Verordnungen waren für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Straßenraum nicht ersichtlich, da sie zwar durch Anschlag auf der Amtstafel und ortsübliche Verlautbarung im Amtsblatt der Stadt Wien kundgemacht, allerdings nicht durch Verkehrszeichen „Halten und Parken verboten“ und der Zusatztafel „Anwohnerparken für den xx. Bezirk lt. Amtsblatt Wien 41/2018“ gekennzeichnet waren. Entgegen dem Ersuchen der Stadt Wien an die LPD Wien, ab 1. Dezember 2018 im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk keine Organmandate wegen Missachtung des Halte- und Parkverbots auszustellen, erfolgten in einigen Fällen Beanstandungen durch die Parkraumüberwachungsgruppe. Weiters schrieb die Magistratsabteilung 67 Strafen vor. (TZ 8)

Durch stark einschränkende „Besondere Angebotsbestimmungen“ schloss die Stadt Wien bei den fünf durchgeführten Vergabeverfahren leistungsfähige Bieter von vornherein aus. Es traten immer dieselben drei bis vier Unternehmen als Bieter auf, wobei in vier Fällen jeweils derselbe Bieter den Zuschlag erhielt. Einen dieser Bieter schloss die Stadt Wien als erstgereihten Bieter aufgrund fehlender technischer Leistungsfähigkeit gemäß ihrer stark einschränkenden „Besonderen Angebotsbestimmungen“ vom Verfahren aus, obwohl der von ihm angegebene Subunternehmer über Referenzen für die Aufstellung von definitiv verordneten Verkehrszeichen auf Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich im Zeitraum von 2014 bis 2019 verfügte. Dem Bieter war es aber nicht möglich, eine Referenz für die kontinuierliche Aufstellung von definitiv verordneten Verkehrszeichen in der Bundeshauptstadt Wien über die letzten fünf Kalenderjahre vorzulegen. (TZ 11)

Der RH hatte in seinem Vorbericht die Zusammenlegung der beiden Überwachungskörper – der sogenannten „Blaukappen“ und „Weißkappen“ – im Jahr 2012 zu einem Kontrollorgan, der Parkraumüberwachungsgruppe, positiv bewertet. Gleichzeitig



hatte er empfohlen, diesen Zusammenlegungsprozess zu evaluieren, um die Erfahrungen für ähnliche Reformvorhaben nutzen zu können. Die Stadt Wien setzte diese Empfehlung nicht um. Ihrer Ansicht nach habe es sich um einen einmaligen spezifischen Zusammenlegungsprozess gehandelt und die Erfahrungen seien nicht auf andere Sachgebiete umlegbar. [\(TZ 14\)](#)

Die Empfehlung des RH, bei der Ermittlung des Nettoertrags der Parkometerabgabe nur die Kosten der Kontrolleinrichtungen vollständig zu berücksichtigen, setzte die Stadt Wien teilweise um. Sie berücksichtigte zwar sämtliche Positionen, bei der Position „Aufwand für die Überwachung von Kurzparkzonen“ jedoch 2015 und 2017 nur den Personal- und nicht auch den Sachaufwand. 2018 gab es bei dieser Position einen Berechnungsfehler. Im selben Jahr waren bei der Position „zusätzlich MA 67“, die sich auf den Innendienst in der Magistratsabteilung 67 – Parkraumüberwachung bezieht, zu hohe Kosten angesetzt. [\(TZ 15\)](#)

Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

#### **EMPFEHLUNGEN**

- Die Stadt Wien sollte die nicht mehr relevanten Beschilderungen im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk unverzüglich entfernen. Darüber hinaus sollten die neuen, geltenden Verordnungen für das Anwohnerparken – über die erfolgte Kundmachung durch Anschlag auf der Amtstafel und ortsübliche Verlautbarung im Amtsblatt der Stadt Wien hinaus – durch Verkehrszeichen mit entsprechenden Zusatztafeln gekennzeichnet werden. [\(TZ 8\)](#)
- Die Landespolizeidirektion Wien sollte im Rahmen ihrer Fachaufsicht für eine einheitliche Handhabung der Beanstandungen sorgen. [\(TZ 8\)](#)
- Die Stadt Wien sollte die stark einschränkenden Angebotsbestimmungen überarbeiten, um leistungsfähige Bieter nicht von vornherein auszuschließen und um auf einen größeren Bieterkreis zurückgreifen zu können. [\(TZ 11\)](#)
- Die Stadt Wien sollte den Zusammenlegungsprozess der beiden Überwachungskörper im Hinblick auf allfällige weitere Verwaltungsreformmaßnahmen mit organisatorischem Zusammenlegungscharakter evaluieren. [\(TZ 14\)](#)
- Die Stadt Wien sollte bei der Ermittlung des Nettoertrags der Parkometerabgabe, wie in der Parkometerverordnung vorgesehen, nur die Kosten der Kontrolleinrichtungen (Personal- und Sachaufwand) vollständig berücksichtigen. [\(TZ 15\)](#)



## Zahlen und Fakten zur Prüfung

Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien; Follow-up-Überprüfung	
<b>Rechtsträger</b> Stadt Wien – Organisations- einheiten und Aufgaben	MA 5   Finanzwesen
	MA 6   Rechnungs- und Abgabewesen
	MA 18   Stadtentwicklung und Stadtplanung
	MA 28   Straßenverwaltung und Straßenbau
	MA 46   Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten
	MA 65   Rechtliche Verkehrsangelegenheiten
	MA 67   Parkraumüberwachung
<b>Bund</b>	Bundesministerium für Inneres Landespolizeidirektion Wien
<b>Rechtsgrundlagen</b>	Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO. 1960), BGBl. 159/1960 i.d.g.F. Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kraftfahrzeuge (Parkometergesetz 2006), LGBl. 33/2007 i.d.g.F. Verordnungen des Magistrats der Stadt Wien betreffend die Parkraumbewirtschaftung, W 500–150 Verordnungen des Magistrats der Stadt Wien betreffend AnwohnerInnenparkzonen, W 500–155 Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über die Parkraumüberwachung in Wien, LGBl. 15/2013 i.d.g.F.

Quelle: RH



## Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 (1) Der RH überprüfte von Juli bis September 2019 bei der Stadt Wien und der Landespolizeidirektion Wien (**LPD Wien**) die Umsetzung der Empfehlungen, die er bei der vorangegangenen Gebarungsüberprüfung zum Thema „Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien“ abgegeben hatte. Der in der Reihe Wien 2017/4 und der Reihe Bund 2017/22 veröffentlichte Bericht wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Zur Verstärkung der Wirkung seiner abgegebenen Empfehlungen hatte der RH deren Umsetzungsstand bei der Stadt Wien und der Landespolizeidirektion Wien nachgefragt. Das Ergebnis dieses Nachfrageverfahrens findet sich auf der Website des RH ([www.rechnungshof.gv.at](http://www.rechnungshof.gv.at)).

Der überprüfte Zeitraum der nunmehrigen Follow-up-Überprüfung umfasste im Wesentlichen die Jahre 2015 bis 2018.

(2) Der RH wies in diesem Zusammenhang auf seine geübte Vorgehensweise und standardisierte Berichtsstruktur für Follow-up-Überprüfungen hin. Diese haben das Ziel, den Umsetzungsstand der Empfehlungen des Vorberichts unter Berücksichtigung der Angaben aus der Nachfrage zum Umsetzungsstand der Empfehlungen zu beurteilen und die Einstufung in „umgesetzt“, „teilweise umgesetzt“ und „nicht umgesetzt“ zu begründen.

(3) Zu dem im Jänner 2020 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das Bundesministerium für Inneres (in der Folge: **Ministerium**) und die Stadt Wien im April 2020 Stellung. Der RH erstattete im Oktober 2020 seine Gegenäußerung an die Stadt Wien.



# Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

## Erweiterungsprozess

### Projektentwicklung

2.1 (1) Der für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung festgelegte Zeitplan (Projektstart Jänner 2012 bis Zieltermin 1. Oktober 2012) war sehr ambitioniert bemessen, weshalb die veranschlagte Zeit nicht ausgereicht hatte, um die geplante Ausschreibung der erforderlichen Verkehrszeichen durchzuführen. Der RH hatte daher der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 4) empfohlen, bei künftigen Erweiterungen der parkraumbewirtschafteten Gebiete einen angemessenen Zeitraum für Planungen, Abstimmungen und Ausschreibungen vorzusehen.

(2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren blieb die bisherige Stellungnahme der Stadt Wien aufrecht, wonach sie etwa bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 18. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2016 aufgrund der beim Projekt 2012 gemachten Erfahrungen für die erforderlichen Vorlaufzeiten bis zur Realisierung der geplanten Maßnahmen einen angemessenen Zeitraum für die Projektentwicklung eingeplant habe.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass es im überprüften Zeitraum zu folgenden Erweiterungen der parkraumbewirtschafteten Gebiete in Wien gekommen war:

Tabelle 1: Erweiterungen der parkraumbewirtschafteten Gebiete in Wien im Zeitraum 2015 bis Juli 2019

Zeitpunkt und Art der Einführung		Wiener Gemeindebezirk
2. März 2015	Erweiterung	14.
	Erweiterung	17.
14. April 2016	Erweiterung	12.
5. September 2016	Erweiterung	17.
	Einführung	18.
4. September 2017	Erweiterung	3.
	Einführung	10.
4. Juni 2018	Erweiterung	12.
3. September 2018	Erweiterung	18.
5. November 2018	Erweiterung	3.
	Einführung	11.
Frühjahr 2019	kleinere Anpassungen	3.
	kleinere Anpassungen	10.
	kleinere Anpassungen	12.
	kleinere Anpassungen	14.
1. Juli 2019	Erweiterung	18.
	Einführung	19.

Quelle: Stadt Wien



Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 10., 11., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk erfolgte jeweils als Projekt, wobei die jeweilige Projektdauer (Projektstart bis Projektende) zwischen 234 und 417 Tagen lag. Die Ergebnisse der von der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (**MA 18**) beauftragten Studien aus dem Jahr 2012 bildeten die Grundlage für die Planung. Bei allen vier Projekten wurde, wie vom RH empfohlen, eine Ausschreibung der erforderlichen Verkehrszeichen durchgeführt (siehe TZ 11).

- 2.2 Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH um, indem sie bei den neu eingeführten parkraumbewirtschafteten Bezirken (10., 11., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk) einen genügend langen Zeitraum festlegte, um die für die Kennzeichnung des parkraumbewirtschafteten Bereichs notwendigen Verkehrszeichen ausschreiben zu können.

### Abgrenzung der parkraumbewirtschafteten Gebiete

- 3.1 (1) Da die im Oktober 2012 erfolgte Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebiets für den RH auf Grundlage der vorliegenden Studien nicht in allen Bereichen nachvollziehbar war – u.a. waren absehbare Verlagerungseffekte nicht ausreichend berücksichtigt worden –, hatte er der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 5) empfohlen, die Abgrenzung von Bewirtschaftungsgebieten nachvollziehbar unter Berücksichtigung absehbarer Verlagerungseffekte durchzuführen, um zusätzliche Kosten durch nachträgliche Änderungen zu vermeiden.

(2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren blieb die bisherige Stellungnahme der Stadt Wien aufrecht, wonach die Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete eine Optimierungsaufgabe nach mehreren Kriterien, die einander zum Teil widersprechen, sei. Weiters sei es darum gegangen, die Parkraumbewirtschaftung nur dort einzuführen, wo es notwendig ist. Darüber hinaus sollten mit der Grenzziehung die zu erwartenden unerwünschten Verlagerungseffekte minimiert werden.

Die Erfahrung mit der Ausweitung 2012/2013 hätte gezeigt, 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 sollte.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Abgrenzung der neu eingeführten parkraumbewirtschafteten Gebiete (im 10., 11., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk) aufgrund der Ergebnisse der von der MA 18 beauftragten Studien aus dem Jahr 2012 (siehe TZ 2) gemeinsam mit den Bezirken erfolgte. Während im 10., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk die Parkraumbewirtschaftung eine nahezu flächendeckende war – Ausnahmen bildeten landwirtschaftlich genutzte Bereiche, Industriegebiete oder einzelne Straßen in bewaldeten Gebieten –, umfasste das



Bewirtschaftungsgebiet im 11. Wiener Gemeindebezirk nur einen relativ kleineren Bereich. Dieser wurde aufgrund der Ergebnisse einer Bürgerbefragung und der Ergebnisse der oben angeführten Studie festgelegt.

- 3.2 Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH um, indem sie bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 10., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk nahezu die gesamte Fläche der Bezirke als parkraumbewirtschaftete Bereiche festlegte. Im 11. Wiener Gemeindebezirk erfolgte die Festlegung des parkraumbewirtschafteten Bereichs auf Grundlage des Ergebnisses einer Bürgerbefragung und einer Studie. Der RH wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass eine künftige Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im 11. Wiener Gemeindebezirk und damit verbundene zusätzliche Kosten durch nachträgliche Änderungen aufgrund des relativ kleineren gewählten Bewirtschaftungsgebiets nicht auszuschließen sind.

### Anpassung der Abgrenzung nach dem Jänner 2013

- 4.1 (1) Da eine plausible Begründung für die Einbeziehung eines Straßenabschnitts im 13. Wiener Gemeindebezirk in die Berechtigungszone für den 14. Wiener Gemeindebezirk gefehlt hatte, hatte der RH der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 6) empfohlen, die Berechtigungszone unter Berücksichtigung einheitlicher Kriterien abzugrenzen.
- (2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren blieb die bisherige Stellungnahme der Stadt Wien aufrecht, wonach sich die Berechtigungszone grundsätzlich auf das gesamte Straßennetz des jeweiligen Wiener Gemeindebezirks inklusive allfälliger Überlappungszone in benachbarten parkraumbewirtschafteten Bezirken erstrecken würden. Die Aufnahme von einzelnen, in anderen Bezirken gelegenen Straßenzügen in eine Berechtigungszone sei zur Vermeidung von Härtefällen bzw. Unschärfen in Ausnahmefällen geboten.
- (3) Der RH stellte nunmehr fest, dass in den vier neu parkraumbewirtschafteten Bezirken (siehe **TZ 2**) das gesamte Straßennetz des jeweiligen Wiener Gemeindebezirks durch die Erlassung einer Gebietsverordnung als Berechtigungszone definiert wurde. Alle vier Berechtigungszone umfassten auch Straßenzüge von Nachbarbezirken, die unmittelbar an die parkraumbewirtschafteten Zonen angrenzten.
- 4.2 Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH um, indem sie bei der Festlegung der vier neu parkraumbewirtschafteten Gebiete (im 10., 11., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk) das gesamte Straßennetz des jeweiligen Wiener Gemeindebezirks sowie ausschließlich unmittelbar an die parkraumbewirtschafteten Zonen angrenzende Straßenzüge als Berechtigungszone festlegte.





## Zielerreichung

### Erfolgsmaßstäbe zur Beurteilung der Zielerreichung

- 5.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 7) empfohlen,
- (a) messbare Erfolgsmaßstäbe zur Überprüfung der Zielerreichung bei der Schaffung ausreichender Stellplätze für die Wohnbevölkerung und die ansässigen Betriebe festzulegen,
  - (b) hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Einpendlerinnen und Einpendler die angestrebte Entwicklungsrichtung und realistische Zielwerte zu definieren,
  - (c) 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,
  - (d) Daten über die Auslastung der Wohnsammelgaragen und gewerblichen Garagen (in Kooperation mit der Wirtschaftskammer) zu erheben sowie
  - (e) die Arbeiten zum Aufbau eines Datenverbunds Mobilität und verbesserte Kooperationen (z.B. mit der Wirtschaft und benachbarten Bundesländern) voranzutreiben.
- (2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren
- (a) beabsichtige sie eine Prüfung der Verankerung von Zielwerten für die Stellplatzauslastung in den verkehrspolitischen Programmen der Stadt Wien, wobei sie anmerkte, dass die verkehrspolitischen Programme der Stadt ungefähr alle zehn Jahre beschlossen werden (das nächste Mal voraussichtlich im Jahr 2025),
  - (b) müsse hinsichtlich quantifizierter Ziele für den Pendelverkehr die Frage einer soliden, als Zeitreihe vorgesehenen Datengrundlage vorrangig gelöst werden,
  - (c) sei die jährliche Erhebung der Auslastung der geförderten Park & Ride-Anlagen in Wien in Abstimmung mit den Garagenbetreibern an einem ausgewählten Stichtag im Mai 2018 durchgeführt und die Ergebnisse in die gemeinsam von den Ländern Niederösterreich, Burgenland und Wien geführte Datenbank eingetragen worden. Diese gemeinsame Datenbank werde halbjährlich hinsichtlich geplanter Park & Ride-Vorhaben aktualisiert,

(d) würden von den privaten Garagenbetreibern keine Zahlen zu den Auslastungsgraden freigegeben werden, da es sich dabei um unternehmensbezogene Daten handle. Zudem bestünde für die Stadt Wien auch keine Einflussmöglichkeit, dies zu erwirken. Sie merkte im Nachfrageverfahren zudem an, dass die Magistratsabteilung 5 – Finanzwesen (**MA 5**) das wienweite Sonderprogramm zur Förderung von Wohnsammelgaragen eingestellt habe. Auch die Garagenaktion der Wirtschaftsagentur sei nicht weitergeführt und nur mehr die bestehenden Förderansuchen abgearbeitet worden,

(e) hätten im Zuge der laufenden Kooperation zwischen den Ländern der Ostregion zur Erreichung der in den Landesverkehrsstrategien selbstdefinierten Aufgaben Abstimmungen zwischen den Ländern Niederösterreich und Wien stattgefunden. Erste Schritte, die zu einer Verbesserung der Datengrundlage führen könnten, seien identifiziert worden und würden im Weiteren abgearbeitet.

(3) Der RH stellte nunmehr fest:

(a) Die Stadt Wien orientierte sich hinsichtlich der Stellplatzauslastung an einem Zielwert von 80 %, da ab einer höheren Stellplatzauslastung unerwünschter Parkplatzsuchverkehr entsteht. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH lag keine diesbezügliche Festlegung in entsprechenden verkehrspolitischen Programmen, Definitionen oder Entwürfen der Stadt Wien vor.

(b) Die Stadt Wien legte in der – vom Gemeinderat am 26. Juni 2019 beschlossenen – aktualisierten Fassung der Smart City Rahmenstrategie das Ziel der Senkung der Verkehrsstärke an der Stadtgrenze um 10 % bis zum Jahr 2030 fest.

(c) Die Betreuung der gemeinsam von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland geführten Datenbank über die Park & Ride-Anlagen der Ostregion war an ein Ingenieurbüro ausgelagert. Die Bundesländer aktualisierten ihre Projekte und Anlagen halbjährlich und leiteten die Daten an das Ingenieurbüro weiter, das die Daten im System erfasste. Die Stadt Wien verfügte gemäß Datenbank über 16 Park & Ride-Standorte mit insgesamt 10.467 Stellplätzen, die im Mai 2018 zu rd. 76 % ausgelastet waren. Die Erhebung der Auslastung für das Jahr 2019 sollte im Herbst 2019<sup>3</sup> erfolgen.

(d) Es lagen weiterhin keine Auslastungsdaten privater Garagen vor. Die Stadt Wien wies darauf hin, dass es über 300 gewerbliche Garagen mit über 90.000 Stellplätzen gebe und dass sie an einem Konzept arbeite, wie eine Erfassung bzw. Abschätzung der Stellplätze in privaten Garagen – in Kombination verschiedener Datenquellen und unter Beachtung der Eigentumsrechte der privaten Eigentümer – unter vertretbarem Aufwand gelingen könnte. Diesbezüglich lagen noch keine konkreten Ergebnisse vor.

<sup>3</sup> Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung lagen die Ergebnisse der Erhebung noch nicht vor.



(e) Für das Jahr 2020 war eine Kordonenerhebung des nach Wien ein- und ausfahrenden Verkehrs in Kooperation mit der Planungsgemeinschaft Ost in Aussicht genommen worden. Der vermehrte Einsatz von digitalen Methoden bzw. Datenquellen, wie z.B. das Nutzen von Mobilfunkbewegungsdaten oder auch neuer Zählgeräte mit optischen Sensoren, wurde untersucht. Eine technisch-verkehrswissenschaftliche Machbarkeitsstudie dazu sollte bis zum Jahresende 2019<sup>4</sup> vorliegen. Aus Sicht der Stadt Wien sollten Verkehrsmengen, Modal Split, Quell-Ziel-Beziehungen und Weglängen jedenfalls erhoben werden. Weiters wurden über die ITS Vienna Region Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. mobilitätsbezogene Daten aus der Region verwaltet. Ein gemeinsames Projekt von Niederösterreich und Wien mit Fokus auf Logistik war unter Einbindung der Wirtschaft im Laufen.

- 5.2 (a) Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie sich hinsichtlich der Stellplatzauslastung an einem Zielwert von 80 % orientierte. Eine diesbezügliche Festlegung in entsprechenden verkehrspolitischen Programmen, Definitionen oder Entwürfen der Stadt Wien lag allerdings nicht vor.

Der RH hielt daher seine Empfehlung an die Stadt Wien aufrecht, messbare Erfolgsmaßstäbe zur Überprüfung der Zielerreichung bei der Schaffung ausreichender Stellplätze für die Wohnbevölkerung und die ansässigen Betriebe festzulegen.

(b) Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH um, indem sie in der aktualisierten Fassung der Smart City Rahmenstrategie das Ziel der Senkung der Verkehrsstärke an der Stadtgrenze um 10 % bis zum Jahr 2030 festlegte.

(c) Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH um, indem sie die Daten über die Auslastung ihrer Park & Ride-Anlagen erhob und auswertete. Darüber hinaus war die Betreuung der gemeinsam von Wien, Niederösterreich und Burgenland geführten Datenbank über die Park & Ride-Anlagen der Ostregion an ein Ingenieurbüro ausgelagert. Die Daten wurden halbjährlich aktualisiert.

(d) Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH zur Erhebung der Auslastung der Wohnsammelgaragen und gewerblichen Garagen nicht um, wobei es daran lag, dass die privaten Garagenbetreiber unter Hinweis auf unternehmensbezogene Daten die Auslastungszahlen nicht bekanntgaben. Die Stadt Wien hatte darüber hinaus keine Möglichkeit, an die Auslastungsdaten zu gelangen, weshalb der RH von einer Weiterverfolgung der Empfehlung absah.

(e) Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH um, indem sie die Kooperationen mit der Wirtschaft und benachbarten Bundesländern verbesserte.

<sup>4</sup> Zur Zeit der Gebarungüberprüfung lagen die Ergebnisse der Studie noch nicht vor.



- 5.3 Laut Stellungnahme der Stadt Wien bekräftige die MA 18 ihre Zusage, die Verankerung von Zielwerten für die Stellplatzauslastung im nächsten verkehrspolitischen Programm zu überprüfen.

Die vom RH als Ziel der Stadt Wien dargestellte „Schaffung ausreichender Stellplätze für die Wohnbevölkerung und die ansässigen Betriebe“ sei so nicht im Masterplan Verkehr enthalten. Die Zielsetzung in der Fortschreibung des Masterplans Verkehr 2003 im Jahr 2008 laute vielmehr, dass im Sinne einer hohen Wohnqualität und zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts ausreichend Stellplätze für die Fahrzeuge der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der ansässigen Betriebe zur Verfügung stehen sollen. Dabei sei allerdings anzustreben, dass Dauerstellplätze verstärkt in Garagen bzw. auf Privatgrund verlagert werden. Das aktuelle Fachkonzept Mobilität 2025 sehe ebenfalls eine Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Raum zugunsten stadtverträglicher Verkehrsarten und Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor.

- 5.4 Der RH erinnerte die Stadt Wien daran, dass sie weder zum Vorbericht noch im Zuge des Nachfrageverfahrens eine entsprechende Stellungnahme zum dargestellten Ziel betreffend Stellplätze abgegeben hatte. Auch hatte der RH in seinem Vorbericht in TZ 3 – beziehungsweise auf die Empfehlung in TZ 7 des Vorberichts – die von der Stadt Wien in ihrer Stellungnahme thematisierte Verlagerung der Stellplätze entsprechend dem Masterplan Verkehr 2003 – Kapitel Ziele der Parkraumpolitik dargestellt.

In diesem Kapitel des Masterplans war zudem festgehalten, dass die „Schaffung“ von Stellplätzen außerhalb des Straßenraums keine alleinige kommunale Aufgabe war. Weiters verfolgte die Stadt Wien entsprechend dem Kapitel Maßnahmen und Aktivitäten den Schwerpunkt der Unterstützung der „Schaffung“ und Nutzung von privaten Stellplätzen außerhalb des öffentlichen Straßennetzes. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung.

### Zielerreichung hinsichtlich Garagen–Stellplätze

- 6.1 (1) Die Realisierung von Park & Ride–Stellplätzen und der Stellplatzrückbau an der Oberfläche – geplant war eine Reduktion um mindestens ein Drittel bei neu errichteten öffentlichen Garagen und Wohnsammelgaragen – hatten nach den Feststellungen des Vorberichts hinter den Planungen gelegen. Mit Ende 2008 hatten insgesamt 5.865 bewirtschaftete Park & Ride–Stellplätze bestanden. 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 waren 2.635 Park & Ride–Stellplätze errichtet worden. Weitere rd. 7.200 bewirtschaftete Park & Ride–Stellplätze waren in Bau bzw. Planung. Der RH hatte daher zur Sicherstellung der Zielerreichung im Zusammenhang mit dem Garagenbau der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 10) empfohlen, die geplanten Maßnahmen zügig umzusetzen.



## Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien; Follow-up-Überprüfung

(2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren habe sie im Zuge der U1-Verlängerung nach Oberlaa bei der Station Neulaa und an der Endstelle insgesamt rd. 350 Stellplätze errichtet. Aktuell gebe es in Wien 16 Park & Ride-Anlagen mit rd. 10.500 Stellplätzen, die die Stadt Wien unter Verwendung ihrer Budgetmittel realisiert habe. Derzeit gebe es keine Projekteinreichungen von Dritten.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass aus Fördermitteln der Stadt Wien bzw. im Rahmen des U-Bahn-Ausbaus Park & Ride-Anlagen mit rd. 10.500 Stellplätzen errichtet wurden. Zudem stellte er fest, dass der Anteil der rückgebauten Stellplätze an der Oberfläche bei Wohnsammelgaragen im Oktober 2019 zwischen 9,7 % und 36,6 % lag. Geplant war nach wie vor eine Reduktion der Stellplätze im Verhältnis von eins zu drei außerhalb des Gürtels. Folgende Tabelle gibt einen Überblick über den Stellplatzrückbau an der Oberfläche bei realisierten Wohnsammelgaragen:

Tabelle 2: Überblick Stellplatzrückbau an der Oberfläche bei realisierten Wohnsammelgaragen (bis Oktober 2019)

Wohnsammelgarage	Stellplätze	Stellplätze rückgebaut	Stellplätze rückgebaut
13. Wiener Gemeindebezirk, Franz-Boos-Gasse	117	27	23,1
15. Wiener Gemeindebezirk, Rohrauerpark	150	24	16,0
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
16. Wiener Gemeindebezirk, Wattgasse	235	86	36,6

Quelle: Stadt Wien

6.2 Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie über rd. 10.500 Stellplätze in Park & Ride-Anlagen verfügte. Damit waren die Ziele aus dem Vorbericht, wenn auch verspätet, nahezu erreicht. Der RH wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es, außer im Jahr 2008, zu keiner weiteren Anpassung der Ziele kam.

Der RH wies weiters darauf hin, dass vor allem der Stellplatzrückbau an der Oberfläche bei fünf von sechs Wohnsammelgaragen noch immer hinter den Planungen lag.

Zur Sicherstellung der Zielerreichung im Zusammenhang mit dem Garagenbau hielt der RH seine Empfehlung an die Stadt Wien daher weiterhin aufrecht, die geplanten Maßnahmen zügig umzusetzen.



- 6.3 Die Stadt Wien teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass eine Weiterführung der geplanten Maßnahmen (Stellplatzrückbau an der Oberfläche bei Wohnsammelgaragen) aufgrund der Dezentralisierung in der Einflussosphäre der Bezirke liege.

Von den angeführten „Wohnsammelgaragen“ habe die Stadt Wien nur die Anlage im 19. Wiener Gemeindebezirk, 12.–Februar–Platz, sowie die Anlage im 16. Wiener Gemeindebezirk, Wattgasse, als Wohnsammelgaragen im Sinne der Wohnsammelgaragenstrategie der Stadt Wien realisiert. Die weiteren Garagenanlagen habe sie hingegen auf Basis des früheren Volksgaragenprogramms realisiert.

- 6.4 Der RH wies darauf hin, dass es für die Beurteilung des Stellplatzrückbaus nicht maßgeblich war, ob die Umsetzung der Maßnahmen eine zentrale Angelegenheit darstellte oder ob sie den Bezirken oblag.

Zudem wies der RH darauf hin, dass sich seine Beurteilung nicht darauf bezog, im Rahmen welchen Programms die Stadt Wien ihre Garagen errichtete. Der RH verwendete den Begriff „Wohnsammelgarage“ als Oberbegriff für die von der Stadt Wien errichteten öffentlichen Garagen auf Basis der für die Stadtentwicklung maßgebenden übergeordneten Programme (Stadtentwicklungsplan 1984 und 1994, Masterplan Verkehr 2003).<sup>5</sup> Die Errichtung solcher Garagen erachtete die Stadt Wien vor allem in dicht bebauten Gebieten mit vorwiegend älterer Bausubstanz für notwendig. Dem RH ging es darum, dass der Stellplatzrückbau an der Oberfläche hinter den Planungen lag. Er erinnerte dabei auch an die Fortschreibung des Masterplans Verkehr 2003 und an das Garagenprogramm der Stadt Wien. Demnach war eine Reduktion der Stellplätze im Verhältnis von eins zu drei außerhalb des Gürtels weiterhin vorgesehen.

Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, die geplanten Maßnahmen zügig umzusetzen, auch wenn dies für die Stadt Wien bedeutet, verstärkt auf die Bezirke einzuwirken.

<sup>5</sup> Der RH verwies auch auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 12. Oktober 2006, in dem die Wohnsammelgarage als Überbegriff für die von der Stadt Wien errichteten öffentlichen Garagen – auch in den darin zitierten Stellungnahmen der Stadt Wien – verwendet wurde.



## Weitere Erhebungen zur Parkraumsituation

7.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien und der LPD Wien in seinem Vorbericht (TZ 11) empfohlen, 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, Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (**MA 46**)) zu optimieren, um langfristig repräsentative Ergebnisse zu erhalten.

(2) (a) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren würde die bereits eingeleitete Abstimmung zwischen der LPD Wien und dem Magistrat der Stadt Wien laufend stattfinden, wobei sie darauf hinwies, dass es sich (weiterhin) um eine hilfsweise durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Parkraumüberwachungsgruppe der LPD Wien selbst durchgeführte Erhebung für interne Zwecke handle.

(b) Die LPD Wien hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die permanente Zusammenarbeit und regelmäßige Besprechungen mit den genannten Magistratsabteilungen einer laufenden Verbesserung der Erhebungsmethoden dienen würden. Ein diesbezügliches konkretes Ergebnis liege noch nicht vor.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass in Zusammenarbeit der MA 18, der MA 46, der Magistratsabteilung 67 – Parkraumüberwachung (**MA 67**) und der Parkraumüberwachungsgruppe eine Erhebungsmethode konzeptiv erarbeitet wurde. Die Erhebungen sollen demnach wienweit entlang von definierten Begehungslinien, die einen Querschnitt durch alle im jeweiligen Wiener Gemeindebezirk gegebenen Beparkungsvarianten repräsentieren, durchgeführt werden. Dabei solle jedes Monat ein Wiener Gemeindebezirk begangen werden. Die genaue Festlegung der Begehungslinien lag noch nicht vor, sie war für Herbst 2019 geplant.

7.2 Die Stadt Wien und die LPD Wien setzten die Empfehlung des RH teilweise um, indem ein Konzept zur Optimierung der Erhebungsmethode zur Stellplatzauslastung vorlag. Die Festlegung der Details war noch nicht erfolgt und für Herbst 2019 geplant.

Der RH hielt daher seine Empfehlung an die Stadt Wien und die LPD Wien aufrecht, 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.



7.3 (1) Laut Stellungnahme der Stadt Wien sei das vom RH dargestellte Konzept um die letzten Details (Begehungslinie etc.) ergänzt und fertiggestellt worden. Die Erhebungen nach dem neuen System seien Ende 2019 gestartet worden.

(2) Das Ministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass aktuell in der MA 67 unter Einbeziehung der MA 18 an einer Verbesserung und Optimierung der Erhebungsmethoden gearbeitet werde.

## Sonderformen der Parkraumnutzung

### Anwohnerparken

8.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 12) empfohlen, zur Bestimmung der Auslastung von Stellplätzen im Zusammenhang mit der Verordnung von Anwohnerparkplätzen eine Methode festzulegen.

Weiters hatte er der Stadt Wien empfohlen, basierend auf den Ergebnissen des Pilotversuchs gegebenenfalls die zusätzliche Kenntlichmachung der Anwohnerparkzonen in die Wege zu leiten, weil Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer Anwohnerparkzonen nicht als solche erkannten bzw. sich nicht über die Folgen des Abstellens eines Kraftfahrzeuges auf einem Anwohnerparkplatz bewusst waren.

(2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren seien 2017 und 2018 Stellplatzauslastungserhebungen durchgeführt worden. Infolgedessen habe die MA 46 die Normtage Dienstag und Donnerstag untersuchen lassen, und zwar im Regelfall um 10, 16, 20 und 22 Uhr. Abweichungen hiervon seien sachlich geboten:

- Im 12. Bezirk ende die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung um 19 Uhr, weshalb eine Zählung um 22 Uhr nicht mehr sinnvoll sei. Eine flächendeckende Kurzparkzone sei als gelinderes Mittel grundsätzlich Voraussetzung dafür, dass in einem zweiten Schritt auch Anwohnerparkzonen eingeführt werden können.
- Im 15. Bezirk gelte rund um die Stadthalle die flächendeckende Kurzparkzone auch am Wochenende von 18 bis 22 Uhr, woraus sich die Zählung auch an diesen Tagen und zu diesen Uhrzeiten erklärt.

Nach weiterer Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren wende die MA 46 das im Pilotversuch entwickelte Modell weiter an und lasse bei neuen Anwohnerparkzonen die Bodenmarkierung anbringen, wenn die Voraussetzungen hinsichtlich deren Größe erfüllt sind.



(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass

(a) bei den seit dem Ende des überprüften Zeitraums des Vorberichts von Planungsbüros durchgeführten Stellplatzuntersuchungen die entsprechenden Erhebungen im Regelfall dienstags und donnerstags zu repräsentativen Zeiten stattfanden,

(b) im 3., 4., 9. und 12. Wiener Gemeindebezirk entsprechende Bodenmarkierungen angebracht wurden. Im 3., 6. und 7. Wiener Gemeindebezirk war die Aufbringung weiterer Bodenmarkierungen bis Ende des Jahres 2019 geplant.

Die Entwicklung der Anwohnerparkplätze stellte sich dabei laut Angabe der Stadt Wien wie folgt dar:

Tabelle 3: Überblick der Stellplätze Anwohnerparken mit Stand Mai 2015 und Juli 2019

Wiener Gemeindebezirk	Stellplätze Mai 2015	Stellplätze Juli 2019	Veränderung Mai 2015 bis Juli 2019
	Anzahl		
1. Bezirk	874	0	-874
2. Bezirk	430	512	82
3. Bezirk	0	620	620
4. Bezirk	87	663	576
6. Bezirk	581	814	233
7. Bezirk	306	785	479
8. Bezirk	364	0	-364
9. Bezirk	99	782	683
12. Bezirk	0	173	173
<b>Summe</b>	<b>2.741</b>	<b>4.349</b>	<b>1.608</b>

Quelle: Stadt Wien

Am 1. Dezember 2018 traten neue Verordnungen des Magistrats der Stadt Wien hinsichtlich der Anwohnerparkzonen für die Wiener Gemeindebezirke in Kraft, um u.a. dem Wirtschaftsverkehr eine Möglichkeit zur Nutzung der Anwohnerparkplätze zu bieten. Die zuvor geltenden Verordnungen waren gemäß § 44 Abs. 1 StVO. 1960 demnach durch Straßenverkehrszeichen (Verkehrszeichen „Halten und Parken verboten“ mit der Zusatztafel „ausgen. Fahrzeuge mit Parkkleber für den xx. Bezirk sowie Personen mit einer schweren Körperbehinderung“, siehe Abbildung 1) kundgemacht und traten mit 1. Dezember 2018 außer Kraft. Die neuen Verordnungen wurden gemäß § 44 Abs. 3 StVO. 1960 durch Anschlag auf der Amtstafel und ortsübliche Verlautbarung (im Amtsblatt der Stadt Wien) kundgemacht und entfalteten so ihre normative Wirkung. Die Stadt Wien wählte diese Form der Kundmachung wegen der Unmöglichkeit, die Inhalte der neuen Verordnungen auf einer Zusatztafel darzustellen. Zudem erschien es der Stadt Wien nicht zweckmäßig, es mit dieser

Kundmachung alleine bewenden zu lassen, da ansonsten der räumliche Wirkungsbereich der neuen Verordnungen für die Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer im Straßenraum nahezu unentdeckbar war. Die Anwohnerparkzonen sollten daher vor Ort mit Verkehrszeichen „Halten und Parken verboten“ und der Zusatztafel „Anwohnerparken für den xx. Bezirk lt. Amtsblatt Wien 41/2018“ gekennzeichnet werden.

Der beabsichtigte Austausch der Verkehrszeichen scheiterte im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk an den, nach den Bestimmungen der Wiener Stadtverfassung für die Finanzierung zuständigen Bezirken, die sich gegen die neue Regelung aussprachen. Im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk waren noch die alten Verkehrszeichen aufgestellt. Diese entsprachen inhaltlich jedoch nicht den neuen Verordnungen.

Abbildung 1: Beispiel einer seit 1. Dezember 2018 nicht mehr geltenden Kundmachung einer Anwohnerparkzone im 1. Wiener Gemeindebezirk (fotografiert am 20. September 2019)



Quelle: RH



## Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien; Follow-up-Überprüfung

Die Stadt Wien führte auf ihrer Website an, dass im „1. sowie 8. Wiener Gemeindebezirk das Anwohnerparken aufgehoben ist. Es gilt die flächendeckende Kurzparkzone für den 1. Wiener Gemeindebezirk beziehungsweise 8. Wiener Gemeindebezirk“. Die Stadt Wien ersuchte am 5. November 2018 die LPD Wien, ab 1. Dezember 2018 im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk diesbezüglich keine Organstrafverfügungen wegen Missachtung des Halte- und Parkverbots auszustellen. Die Stadt Wien begründete dies mit der anzunehmenden Einstellung Bezug nehmender Verwaltungsstrafverfahren. Dennoch lagen auch nach dem 1. Dezember 2018 in einigen Fällen Beanstandungen hinsichtlich der Missachtung des Halte- und Parkverbots in Anwohnerparkzonen vor.

Tabelle 4: Beanstandungen durch Bedienstete der Parkraumüberwachungsgruppe hinsichtlich der Missachtung des Halte- und Parkverbots in Anwohnerparkzonen im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk seit 1. Dezember 2018

Monat	1. Wiener Gemeindebezirk	8. Wiener Gemeindebezirk
	Anzahl	
Dezember 2018	0	2
Jänner 2019	0	11
Februar 2019	0	12
März 2019	1	3
April 2019	3	6
Mai 2019	3	8
Juni 2019	1	6
Juli 2019	1	5
August 2019	0	4
September 2019	0	4
Oktober 2019 (bis 13. Oktober)	1	0
<b>Summe</b>	<b>10</b>	<b>61</b>

Quelle: Stadt Wien

Aufgrund der EDV-unterstützten automatisierten Abwicklung von Organstrafverfügungen und Anonymverfügungen in der MA 67 war laut Auskunft der Stadt Wien ein Ausfiltern dieser Beanstandungen vorweg nicht möglich gewesen. In den meisten dieser Fälle wurden die Organstrafverfügungsbeträge bzw. die mit Anonymverfügung vorgeschriebenen Beträge bezahlt. Weiterführende Strafverfahren (ordentliche Verfahren) wurden von der MA 67 nicht geführt. Laut Auskunft der Stadt Wien war eine Rückzahlung der von den Beanstandeten offensichtlich als gerechtfertigt angesehenen und sohin bezahlten Strafbeträge nicht vorgesehen. Während der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle wies die Stadt Wien die Leitung der Parkraumüberwachungsgruppe auf die erfolgten Beanstandungen hin und ersuchte, auf eine diesbezügliche Vermeidung hinzuwirken.

Auf Antrag des Bezirksvorstehers des 1. und der Bezirksvorsteherin des 8. Wiener Gemeindebezirks überprüfte die Volksanwaltschaft, ob die Verordnungen der Stadt Wien zur Neuregelung des Anwohnerparkens (Öffnung u.a. für den Wirtschaftsverkehr) ab 1. Dezember 2018 gesetzwidrig waren. Als Zwischenergebnis hielt die Volksanwaltschaft in ihrer Erledigung vom 21. November 2019 dazu fest, dass die gegenständlichen Verordnungen in manchen Bereichen durchaus kritisierbar seien. Insbesondere sei die vorgenommene Interessensabwägung für Anwohnerinnen und Anwohner mit Nachteilen (Parkplatzverknappung) verbunden. Diese Nachteile begründeten jedoch keinen von der Volksanwaltschaft aufzugreifenden Verwaltungsmisstand, zumal die Volksanwaltschaft bei ihrer Prüftätigkeit einen breiten Ermessensspielraum der Behörden anerkenne. Die im Amtsblatt der Stadt Wien (somit nicht durch Straßenverkehrszeichen) kundgemachte Verordnung wies die Anwohnerparkplätze zumeist durch Nennung von Straße/Hausnummer samt dort vorhandener Anzahl an Parkplätzen aus. An manchen Orten (zumindest) im 8. Wiener Gemeindebezirk nannte die Verordnung allerdings weniger Parkplätze als tatsächlich vorhanden waren. In diesen Fällen blieb unklar, für welche Parkplätze die Verordnung galt. Fraglich war somit auch die Rechtmäßigkeit von Bestrafungen wegen Übertretung der Anwohnerparkregeln. Das Prüfungsverfahren der Volksanwaltschaft wurde daher fortgesetzt.

8.2 (a) Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH zu den Stellplatzauslastungsuntersuchungen um, indem die entsprechenden Erhebungen zu standardisierten Zeiten durchgeführt wurden.

(b) Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH zu den Bodenmarkierungen durch deren Anbringung bei neuen Anwohnerparkzonen teilweise um. Allerdings waren im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk seit 1. Dezember 2018 nicht mehr geltende alte Anwohnerparkzonen durch Verkehrszeichen im Straßenraum noch immer als ebensolche gekennzeichnet. Die neuen Verordnungen waren hingegen für die Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer im Straßenraum nicht ersichtlich, da sie zwar durch Anschlag auf der Amtstafel und ortsübliche Verlautbarung im Amtsblatt der Stadt Wien kundgemacht, allerdings nicht durch Verkehrszeichen „Halten und Parken verboten“ und der Zusatztafel „Anwohnerparken für den xx. Bezirk lt. Amtsblatt Wien 41/2018“ gekennzeichnet waren.

Der RH wies weiters darauf hin, dass entgegen dem Ersuchen der Stadt Wien an die LPD Wien, ab 1. Dezember 2018 im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk keine Organstrafverfügungen wegen Missachtung des Halte- und Parkverbots auszustellen, in einigen Fällen Beanstandungen durch die Parkraumüberwachungsgruppe erfolgten. Weiters schrieb die MA 67 Strafen vor. Der RH wies in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen auf der Website der Stadt Wien hin, dass im 1. sowie 8. Wiener Gemeindebezirk das Anwohnerparken aufgehoben war und die flächendeckende Kurzparkzone für den 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk galt.



Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien;  
Follow-up-Überprüfung

---

Der RH empfahl der Stadt Wien, unverzüglich die nicht mehr relevanten Beschilderungen im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk zu entfernen. Darüber hinaus sollten die neuen, geltenden Verordnungen für das Anwohnerparken – über die erfolgte Kundmachung durch Anschlag auf der Amtstafel und ortsübliche Verlautbarung im Amtsblatt der Stadt Wien hinaus – durch Verkehrszeichen mit entsprechenden Zusatztafeln gekennzeichnet werden.

Der LPD Wien empfahl er, im Rahmen ihrer Fachaufsicht für eine einheitliche Handhabung der Beanstandungen zu sorgen.

- 8.3 (1) Laut Stellungnahme der Stadt Wien komme ein straßenpolizeilicher Verpflichtungsbescheid zur Aufstellung von Verkehrszeichen mangels entsprechender Rechtspersönlichkeit der Bezirke nicht in Betracht.

Da die gegenwärtige Situation auch aus Sicht der Stadt Wien unbefriedigend sei, fänden laufend Gespräche zwischen der Verkehrsbehörde (MA 46) und der betroffenen Bezirksvorsteherin und dem betroffenen Bezirksvorsteher statt, um eine Lösung zu finden. Das Volksanwaltschaftsverfahren sei noch nicht abgeschlossen. Eine mögliche Verfahrenseinstellung könnte das Herbeiführen einer Lösung (Umbeschilderung in das neue Modell) begünstigen.

Die MA 28 werde veranlassen, dass nicht mehr relevante Beschilderungen betreffend Anwohnerparken im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk entfernt werden und dass die neuen, geltenden Verordnungen für das Anwohnerparken durch Verkehrszeichen mit entsprechender Zusatztafel gekennzeichnet werden, sobald die für diese Verkehrszeichenarbeiten benötigten finanziellen Mittel durch die jeweiligen Bezirksvorstehungen zur Verfügung gestellt werden.

(2) Laut Stellungnahme des Ministeriums werde die LPD Wien (Landesverkehrsabteilung Wien; Fachbereich 2.8 – Parkraumüberwachung) in Abhängigkeit von der Umsetzung der notwendigen Maßnahmen durch die Stadt Wien (insbesondere Kennzeichnung der Anwohnerparkzonen im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk) im Rahmen der Fachaufsicht über die Parkraumüberwachungsorgane die einheitliche Vorgangsweise bei Beanstandungen umsetzen.



## Carsharing

9.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 13) für den Fall, dass sie eine Forcierung des klassischen Carsharings anstrebe, empfohlen, Maßnahmen zur Attraktivierung der Standplätze in Erwägung zu ziehen.

(2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren werde die MA 18 im Jahr 2018 eine Carsharing-Strategie erstellen, in der diese Themenbereiche behandelt werden sollen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das geplante Carsharing-Aktionsprogramm von der MA 18 noch nicht zur Gänze fertiggestellt war. Laut Angabe der Stadt Wien sei in den nächsten Monaten mit einer politischen Abstimmung zu rechnen. Eine Carsharing Evaluierung aus dem Jahr 2018 belegte gegenüber dem Vorbericht eine steigende Anzahl von Kundinnen und Kunden beim Freefloating Carsharing<sup>6</sup>.

9.2 Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie ein Carsharing-Aktionsprogramm erarbeitete, das allerdings noch nicht fertiggestellt war.

Der RH hielt daher seine Empfehlung an die Stadt Wien aufrecht, dass, sollte die Stadt Wien eine Forcierung des klassischen Carsharings anstreben, Maßnahmen zur Attraktivierung der Standplätze in Erwägung zu ziehen wären.

9.3 Laut Stellungnahme der Stadt Wien werde das Thema Carsharing derzeit innerhalb der Stadt Wien politisch diskutiert.

## Kundmachungen und Informationen

### Kundmachungen und Informationen über die Kurzparkzonenregelung, über Anwohnerparken und Carsharing

10.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 14) empfohlen, den Zeitraum zwischen der Kundmachung der Anwohnerparkplätze und deren Darstellung auf der Website möglichst kurz zu halten.

(2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren würden von der MA 46 die Informationen zu neuen bzw. geänderten Anwohnerparkzonen nach eingelangter Meldung des Straßenerhalters, der Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau (**MA 28**), über die erfolgte Kundmachung zeitnah, d.h. noch im Laufe der jeweiligen Arbeitswoche eingegeben werden. Die Aktualisierung des Stadtplans erfolge standardisiert über das Wochenende.

---

<sup>6</sup> stationsungebundes Carsharing



(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass Informationen über die Dateneingabe nicht dokumentiert waren, weil die Stadt Wien eine Nachvollziehbarkeit präziser Daten nicht für erforderlich erachtete. Laut Auskunft der Stadt Wien deckte sich die Vollzugspraxis mit der Mitteilung im Nachfrageverfahren.

- 10.2 Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH um, indem sie – ihrer Mitteilung nach – den Zeitraum zwischen der Kundmachung der Anwohnerparkplätze und deren Darstellung auf der Website möglichst kurz hielt.

### **Beauftragung der Verkehrszeichenaufstellung im Zuge der Parkraumbewirtschaftung**

- 11.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 17) empfohlen, 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.

(2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren sei die MA 28 der Empfehlung zwischenzeitlich, auch im Zuge der Erweiterungen der Parkraumbewirtschaftung im 10., 11. und 12. Wiener Gemeindebezirk nachgekommen. Da aufgrund der Abwicklung mittels Projektkoordination ausreichende Vorlaufzeiten gegeben gewesen seien, habe die MA 28 die für die Kundmachung der Kurzparkzonen mittels Verkehrszeichen notwendigen Ausschreibungen durchgeführt.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass seit dem Vorbericht flächendeckende Kurzparkzonen im 10., 11., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk eingeführt wurden. Zudem kam es zu Erweiterungen von flächendeckenden Kurzparkzonen im 3., 12., 14., 17. und 18. Wiener Gemeindebezirk sowie zu diversen Anpassungen im 3., 10., 12. und 14. Wiener Gemeindebezirk.

Die MA 28 schrieb die Einführungen im 18. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2016, im 10. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2017, im 11. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2018 und im 19. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2019 aus. Auch die Erweiterung der Kurzparkzone im 12. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2018 war Gegenstand eines Vergabeverfahrens.

Bei den fünf Vergabeverfahren gab es jeweils drei oder vier Bieter. Es handelte sich dabei immer um dieselben Unternehmen. Drei der vier Bieter waren bereits seit dem Vorbericht bekannt. Bei den fünf Vergabeverfahren erhielt in vier Fällen derselbe Bieter den Zuschlag.

Ein Bieter wurde in zwei Vergabeverfahren, obwohl er jeweils der erstgereichte Bieter war, aufgrund fehlender technischer Leistungsfähigkeit vom Verfahren ausgeschlossen. Die technische Leistungsfähigkeit war unter den Eignungskriterien in den „Besonderen Angebotsbestimmungen“ der MA 28 festgelegt. Demnach war, aufgrund der Komplexität der Abwicklung des gegenständlichen Auftrags, vom Bieter eine Referenz über die kontinuierliche Aufstellung von definitiv verordneten Verkehrszeichen in der Bundeshauptstadt Wien über die letzten fünf Kalenderjahre anzugeben.

Im ersten Fall (Einführung der flächendeckenden Kurzparkzone im 10. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2017) gab der Bieter als Referenz für seine technische Leistungsfähigkeit die Ausführung von Schlosserarbeiten und die Montage von Verkehrszeichen in einer Wohnhausanlage im 22. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2016 an.

Der Bieter legte im zweiten Fall (Einführung der flächendeckenden Kurzparkzone im 19. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2019) eine Referenz über die Demontage und Neumontage von Verkehrszeichen in Wien (Wert der Leistung 97.297,20 EUR exkl. USt) betreffend Anwohnerparken im Zeitraum von November bis Dezember 2018 vor. Die Stadt Wien verwies darauf, dass bei diesem Projekt lediglich die bestehenden Zusatztafeln durch neue ersetzt wurden. Weiters beantragte der Bieter aus Gründen der technischen Leistungsfähigkeit die Genehmigung eines Subunternehmers, der die Aufstellung von definitiv verordneten Verkehrszeichen auf Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich im Zeitraum von 2014 bis 2019 durchgeführt hatte. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft als Auftraggeber des Subunternehmers bestätigte, dass das Schlüsselpersonal in technischer, terminlicher und fachlicher Hinsicht alle Arbeiten zur Zufriedenheit erledigt hatte. Die Stadt Wien teilte dazu mit, dass sich die Referenz über die Tätigkeit des Subunternehmers auf die Aufstellung von Verkehrszeichen auf Autobahnen und Schnellstraßen und nicht auf Wien bezog. Es war dem Bieter daher nicht möglich, eine entsprechende Referenz für die kontinuierliche Aufstellung von definitiv verordneten Verkehrszeichen in der Bundeshauptstadt Wien über die letzten fünf Kalenderjahre vorzulegen.

Bei den Erweiterungen der Kurzparkzonen führte die Stadt Wien, bis auf jene im 12. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2018, keine Ausschreibungen durch. Die Stadt Wien begründete ihre Vorgehensweise einerseits mit notwendigen Erweiterungsarbeiten („Lückenschlüssen“), die sie bereits bei den jeweiligen Ausschreibungen berücksichtigte, und andererseits mit Adaptierungen oder geringfügigen Erweiterungen der bestehenden Kurzparkzonen, die sie aufgrund der geringen Kosten über die Rahmenverträge abwickelte.

Der RH stellte fest, dass für 13 Adaptierungen bzw. Erweiterungen insgesamt rd. 53.500 EUR anfielen. Dabei lagen die Kosten für die durchgeführten Tätigkeiten zwischen rd. 2.600 EUR und rd. 21.300 EUR (inkl. USt).





- 11.2 Die Stadt Wien setzte die Empfehlung des RH um, indem sie die Aufstellung von Verkehrszeichen bei sachlich, räumlich und zeitlich zusammenhängenden Projekten, die über wiederkehrende kleinere Adaptierungs- und Erhaltungsarbeiten hinausgingen (z.B. flächige Erweiterungen der Parkraumbewirtschaftung), nicht auf Basis von Rahmenverträgen abwickelte, sondern diese Leistung gesondert ausschrieb.

Der RH hielt darüber hinaus fest, dass bei den Vergabeverfahren für Schlosserarbeiten und Verkehrsaufstellung nur ein kleiner Bieterkreis vorhanden war und bei vier von fünf Verfahren jeweils derselbe Bieter den Zuschlag erhielt.

Zudem wies der RH darauf hin, dass die Stadt Wien in zwei Vergabeverfahren den erstgereihten Bieter aufgrund der fehlenden technischen Leistungsfähigkeit gemäß ihrer stark einschränkenden „Besonderen Angebotsbestimmungen“ ausschied. Dies im zweiten Fall trotz einer positiven Beurteilung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft betreffend die Aufstellung von definitiv verordneten Verkehrszeichen auf Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich im Zeitraum von 2014 bis 2019 durch einen vom Bieter angegebenen Subunternehmer. Dem Bieter war es demnach nicht möglich, eine entsprechende Referenz für die kontinuierliche Aufstellung von definitiv verordneten Verkehrszeichen in der Bundeshauptstadt Wien über die letzten fünf Kalenderjahre vorzulegen.

Der RH empfahl der Stadt Wien daher, die stark einschränkenden Angebotsbestimmungen zu überarbeiten, um leistungsfähige Bieter nicht von vornherein auszuschließen und um auf einen größeren Bieterkreis zurückgreifen zu können.

- 11.3 In ihrer Stellungnahme begründete die Stadt Wien die „Besonderen Angebotsbestimmungen der Magistratsabteilung 28“ damit, dass sich die Verordnungen der Verkehrsbehörde für die flächendeckenden Kurzparkzonen in Wien ganz wesentlich von den sonst üblichen Verordnungen unterscheiden würden, indem ein exaktes Datum angegeben sei, ab dem die Verordnung ihre Gültigkeit erlangen würde. Erfolge die Kundmachung mittels Verkehrszeichen nicht fristgerecht bzw. ordnungsgemäß, weil die Leistungen der Ausschreibungen nicht rechtzeitig und technisch einwandfrei erbracht würden, habe die Verordnung, und somit die flächendeckende Kurzparkzone eines ganzen Wiener Gemeindebezirks, keine Gültigkeit. Der von der Verkehrsbehörde aufgrund der Verordnung geforderte Zustand wäre also nicht gegeben. Dies hätte wiederum einen Entgang an Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung für die Stadt Wien zur Folge. Nur die Vergabe der Leistungen zur Kundmachung von flächendeckenden Kurzparkzonen an einen Bieter mit entsprechender Erfahrung zum Aufstellen von definitiv verordneten Verkehrszeichen in Wien würde die Gültigkeit der Verordnung mit dem jeweiligen festgesetzten Datum garantieren.



- 11.4 Der RH wies nochmals darauf hin, dass die besonderen Angebotsbestimmungen den Bieterkreis zuletzt auf vier Unternehmen reduzierten und damit stark einschränkten. Er gab zu bedenken, dass z.B. bei künftigen Betriebsaufgaben der noch vorhandenen Bieter dieser Bieterkreis weiter reduziert werden würde. Keinesfalls lassen die besonderen Angebotsbestimmungen in ihrer derzeitigen Form eine Erweiterung des Bieterkreises zu.

Zudem wies der RH darauf hin, dass die Einhaltung von Terminen üblicherweise eine der Grundvoraussetzungen ordnungsgemäßer Leistungserfüllung darstellt. Dabei sah er keinen Unterschied darin, ob es sich bei der zu erbringenden Leistung um die Aufstellung von Verkehrstafeln im Wirkungsbereich der Stadt Wien oder auf Autobahnen bzw. Schnellstraßen handelte. Weiters rief der RH die Bestätigung des Auftraggebers des Subunternehmers in Erinnerung, dass die Arbeiten (Aufstellen von definitiv verordneten Verkehrszeichen auf Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich) durch das Schlüsselpersonal in technischer, terminlicher und fachlicher Hinsicht zur Zufriedenheit ausgeführt wurden.

Zu dem von der Stadt Wien in ihrer Stellungnahme angeführten Entgang an Einnahmen verwies der RH auch auf seine Ausführungen zum Anwohnerparken in TZ 8. Beim Aufstellen von Verkehrstafeln sollten vor allem nachvollziehbare und klare Regelungen für die Bevölkerung im Vordergrund stehen. Der RH wies darauf hin, dass es gerade in diesem Fall zum Ausfall von Einnahmen kam.

Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, die stark einschränkenden Angebotsbestimmungen zu überarbeiten, um leistungsfähige Bieter nicht von vornherein auszuschließen und um auf einen größeren Bieterkreis zurückgreifen zu können.



## Parkraumüberwachung

### Abordnung der Überwachungsorgane

12.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien und der LPD Wien in seinem Vorbericht (TZ 21) empfohlen, im Rahmen des Koordinationsgremiums eine schriftliche Vereinbarung zu erarbeiten, welche die Überstundenleistung der Organe der Parkraumüberwachungsgruppe im Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistung regelt.

(2) (a) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren sei eine entsprechende Vereinbarung in Ausarbeitung und es sei geplant, diese noch im Jahr 2018 im Koordinationsgremium zu beschließen.

(b) Die LPD Wien hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass ein Vorschlag für eine solche Vereinbarung vorliege und Thema der nächsten Gremiumssitzung sei. Die diesbezügliche Beschlussfassung sei in den nächsten Wochen geplant.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass eine Vereinbarung der Stadt Wien und der LPD Wien über die Heranziehung von Angehörigen der Parkraumüberwachungsgruppe zu Mehrdienstleistungen im Rahmen von Dienstverrichtungen, die über die Überwachung von Kurzparkzonen und den ruhenden Verkehr hinausgingen, vorlag.

12.2 Die Stadt Wien und die LPD Wien setzten die Empfehlung des RH um, indem sie eine Vereinbarung über die Überstundenleistung der Organe der Parkraumüberwachungsgruppe im Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistung abschlossen.

### Frauenanteil

13.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien und der LPD Wien in seinem Vorbericht (TZ 23) empfohlen, den Rückgang des Anteils der Frauen im Bereich der Parkraumüberwachung zu analysieren und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen zur Steigerung des Frauenanteils zu treffen.

(2) (a) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren hänge der Frauenanteil in der Parkraumüberwachungsgruppe im Wesentlichen von der Zahl der Bewerberinnen und deren im Auswahlverfahren festgestellten Eignung ab. Die das Auswahlverfahren durchführende LPD Wien habe zugesagt, dem Frauenanteil bei den Aufnahmeverfahren die erforderliche Aufmerksamkeit zu schenken. Angemerkt wurde auch, dass der Frauenanteil an den Aufnahmen in den Jahren 2017 und 2018 (kumuliert) bei 34 % liege.

(b) Die LPD Wien hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sich der derzeitige Frauenanteil im Bereich der Parkraumüberwachungsgruppe auf rd. 38 % belaufe.

Nach Aufstockung des Personals ab 10. September 2018 würde dieser Anteil gleichbleiben. Neuerlich wurde auf den Umstand hingewiesen, dass die Anzahl der bei der Parkraumüberwachungsgruppe beschäftigten Frauen von der Anzahl der diesbezüglichen Bewerbungen abhängt und dem Dienstgeber nicht zur Disposition stehe.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Anzahl der weiblichen Bediensteten im Bereich der Parkraumüberwachungsgruppe im überprüften Zeitraum zwar leicht gestiegen war, der prozentuelle Anteil jedoch weiterhin rückläufig und im Jahr 2018 mit rd. 38 % am geringsten war.

Tabelle 5: Frauenanteil im Bereich der Parkraumüberwachung

Bedienstete im Bereich der Parkraumüberwachung	2015	2016	2017	2018	Änderung 2015 bis 2018
	Anzahl				Anzahl
Männer	266	292	324	344	78
Frauen	185	189	202	211	26
<b>Summe</b>	<b>451</b>	<b>481</b>	<b>526</b>	<b>555</b>	<b>104</b>
	in %				in %-Punkten
Frauenanteil	41,0	39,3	38,4	38,0	-3,0

Quellen: Stadt Wien; LPD Wien

Zur Steigerung des Frauenanteils kommunizierte die LPD Wien den Bewerberinnen im Rahmen des Aufnahmeverfahrens u.a. die Möglichkeit von Teilzeit und flexiblen Arbeitszeitmodellen, die Förderung der Frauen hinsichtlich Aus- und Weiterbildung sowie im Hinblick auf Führungspositionen, die Möglichkeit eines unkomplizierten Wiedereinstiegs nach einer Karenzierung und die gehaltmäßige Gleichbehandlung von Frauen und Männern.

Als Grund für den Rückgang des Frauenanteils gab die Stadt Wien die Arbeitszeiten im Kontrolldienst – Außendienst bis nach 22 Uhr, Dienstzeiten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen – sowie das wahrgenommene Unsicherheitsgefühl bei den im Regelfall durchzuführenden Einzelfallbestrefungen an. Darüber hinausgehende Analysen führte die Stadt Wien aufgrund der ihrer Ansicht nach fehlenden sozialwissenschaftlichen Kompetenzen und des daraus resultierenden hohen Aufwands für eine externe Untersuchung nicht durch.

Auf ihrer Website kommunizierte die Stadt Wien im Bereich „Überwachungsorgan für den Parkraum – Berufsbild“, dass im Sinne des bei der Stadt Wien geltenden Frauenfördergebots Frauen bei gleicher Eignung wie männliche Bewerber bevorzugt aufgenommen würden.



- 13.2 Die Stadt Wien und die LPD Wien setzten die Empfehlung des RH um, indem sie einerseits die Gründe für den Rückgang des Anteils der Frauen im Bereich der Parkraumüberwachung analysierten und andererseits die Vorteile für Frauen im Überwachungsdienst, wie z.B. die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, im Zuge des Aufnahmeverfahrens kommunizierten.

## Beanstandungen

- 14.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien und der LPD Wien in seinem Vorbericht (TZ 24) empfohlen, den Zusammenlegungsprozess der beiden Überwachungskörper, sogenannte „Blaukappen“ und „Weißkappen“, im Hinblick auf allfällige weitere Verwaltungsreformmaßnahmen mit organisatorischem Zusammenlegungscharakter zu evaluieren.

Weiters hatte er der Stadt Wien empfohlen, 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.

(2) (a) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren bleibe die bisherige Stellungnahme in Bezug auf den Zusammenlegungsprozess aufrecht, wonach in dem von Vertretern des Bundes und der Stadt Wien beschickten Koordinationsgremium ein laufender Erfahrungsaustausch über die Funktionsweise der Zusammenlegung der Überwachungskörper stattfinde und eine darüber hinausgehende spezifische Evaluierung des Zusammenlegungsprozesses von der Stadt Wien ange-dacht werde.

Das in der Stellungnahme der Stadt Wien zum Vorbericht angeführte Projekt zur Weiterentwicklung der EDV-Unterstützung befinde sich derzeit in der Roll-out-Phase, das damit verbundene „Statistik- und Auswertungstool“ werde allerdings voraussichtlich erst im Laufe des Jahres 2019 zur Verfügung stehen.

(b) Die LPD Wien hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Projektleitung hinsichtlich der Zusammenführung von Parkraumüberwachungsgruppe und Kurzparkzonenüberwachung im Jahr 2012 und somit auch die Durchführung einer Evaluierung des Projekts beim Magistrat der Stadt Wien gelegen sei. In den viermal jährlich stattfindenden Sitzungen des Koordinationsgremiums Parkraumüberwachungsgruppe werde zumindest laufend die Tätigkeit der Parkraumüberwachung evaluiert.



(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass der Zusammenlegungsprozess der Überwachungskörper nicht evaluiert wurde. Aus Sicht der Stadt Wien bestand dafür auch keine zwingende Notwendigkeit, weil es sich dabei um einen einmaligen spezifischen Zusammenlegungsprozess gehandelt habe und die gemachten Erfahrungen nicht ohne Weiteres auf allfällige andere Sachgebiete umzulegen seien. Aus Sicht der LPD Wien lag die Projektleitung für die Zusammenlegung und somit auch die Durchführung der Evaluierung im Verantwortungsbereich des Magistrats der Stadt Wien.

Das dazu von der Stadt Wien geplante Analyse- und Auswertungstool befand sich weiterhin im Entwicklungsstadium und die Fertigstellung war im Jahr 2020 geplant.

- 14.2 Die Stadt Wien und die LPD Wien setzten die Empfehlung des RH, den Zusammenlegungsprozess der beiden Überwachungskörper zu evaluieren, nicht um, wobei die LPD Wien die Durchführung der Evaluierung im Verantwortungsbereich des Magistrats der Stadt Wien sah, da dieser auch die Projektleitung für die Zusammenlegung der beiden Überwachungskörper innehatte.

Auch wenn, wie von der Stadt Wien behauptet, die Erfahrungen dieses Zusammenlegungsprozesses mangels Vergleichbarkeit nicht ohne Weiteres auf allfällige andere Sachgebiete umzulegen seien, wäre nach Ansicht des RH eine derartige Evaluierung wichtig, um die gewonnenen Erfahrungen bei allfälligen weiteren Verwaltungsreformmaßnahmen mit organisatorischem Zusammenlegungscharakter nutzen zu können.

[Er empfahl daher der Stadt Wien neuerlich, den Zusammenlegungsprozess der beiden Überwachungskörper zu evaluieren.](#)

Die Empfehlung des RH an die Stadt Wien, eine Auswertungsmöglichkeit nach den einzelnen Delikt-Codes einzurichten, setzte die Stadt Wien nicht um.

[Da das Auswertungs- und Analysetool zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH noch nicht fertiggestellt war, hielt der RH seine Empfehlung zur Einrichtung einer Auswertungsmöglichkeit nach den einzelnen Delikt-Codes aufrecht und empfahl der Stadt Wien, das in Erstellung befindliche Analyse- und Auswertungstool ehestmöglich fertigzustellen.](#)

- 14.3 Laut Stellungnahme der Stadt Wien habe es sich bei der Zusammenlegung der beiden Überwachungskörper um einen einmaligen spezifischen Vorgang gehandelt. Mangels Vergleichbarkeit seien daraus gemachte Erfahrungen nicht ohne Weiteres auf allfällige andere Sachgebiete umzulegen. Die Zusammenführung der Überwachungskörper sei Teil des Parkraumbewirtschaftungs-Projekts im Jahr 2012; allenfalls könnte auf daraus gewonnene Erfahrungswerte zurückgegriffen werden.



Zudem finde auch im von Vertreterinnen und Vertretern des Bundes und der Stadt Wien beschickten Koordinationsgremium laufend ein Erfahrungsaustausch statt. Eine darüber hinausgehende Evaluierung erschien der Stadt Wien daher nicht zweckmäßig.

Weiters teilte die Stadt Wien mit, dass das in Rede stehende Analyse- und Auswertungstool zur Strafenapplikation im Rahmen eines Projekts gemeinsam mit der MA 01 und der MA 6 sowie den Magistratischen Bezirksämtern entwickelt werde. Das Projektende sei für Juli 2020 geplant.

- 14.4 Nach Ansicht des RH war die von ihm empfohlene Evaluierung wichtig, um die gewonnenen Erfahrungen bei allfälligen weiteren Verwaltungsreformmaßnahmen mit organisatorischem Zusammenlegungscharakter nutzen zu können.

## Entwicklung des Nettoertrags

- 15.1 (1) Der RH hatte der Stadt Wien in seinem Vorbericht (TZ 29) empfohlen, bei der Ermittlung des Nettoertrags der Parkometerabgabe<sup>7</sup>, wie in der Parkometerabgabeverordnung vorgesehen, nur die Kosten der Kontrolleinrichtungen (Personal- und Sachaufwand) vollständig zu berücksichtigen.

(2) Nach Mitteilung der Stadt Wien im Nachfrageverfahren habe die Magistratsabteilung 6 – Rechnungs- und Abgabewesen (**MA 6**) die Empfehlung bereits umgesetzt.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Stadt Wien sämtliche Kostenpositionen der Kontrolleinrichtungen in den Jahren 2015 bis 2018 berücksichtigte (siehe nachfolgende Tabelle 6), bei der Berechnung des Nettoertrags allerdings vier falsche Beträge ansetzte. So wurde bei der Position „Aufwand für die Überwachung von Kurzparkzonen<sup>8</sup>“ in den Jahren 2015 und 2017 lediglich der Personalaufwand berücksichtigt, während in den Jahren 2016 und 2018 bei der Berechnung auch der Sachaufwand inkludiert war (im Jahr 2015 wären 10,59 Mio. EUR statt 10,24 Mio. EUR und im Jahr 2017 13,08 Mio. EUR statt 12,39 Mio. EUR zu berücksichtigen gewesen). Im Jahr 2018 kam es bei dieser Position zu einem Berechnungsfehler und damit zu einem unkorrekten Betrag (13,84 Mio. EUR statt 14,25 Mio. EUR).

<sup>7</sup> Diese Abgabe war 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 führen).

<sup>8</sup> Dabei handelte es sich um den Personal- und Sachaufwand der MA 67 für die Parkraumüberwachung.



## Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien; Follow-up-Überprüfung

Bei der Position „zusätzlich MA 67<sup>9</sup>“ wurden im Jahr 2018 zu hohe Kosten angesetzt (10,16 Mio. EUR statt 8,64 Mio. EUR).

Tabelle 6: Bei der Berechnung des Nettoertrags berücksichtigte Ausgaben der Jahre 2015 bis 2018

	2015	2016	2017	2018
	in Mio. EUR			
Drucksorten	0,16	0,30	0,17	0,11
Verschleißprovision <sup>1</sup>	3,10	2,99	3,24	2,69
Einzahlungsspesen	0,33	0,26	0,29	0,20
Entgelt für elektronische Parkraumbewirtschaftung	1,83	1,98	1,95	2,01
Geldverrechnungsspesen m-parking	0,61	0,72	0,65	0,63
Aufwand für die Überwachung von Kurzparkzonen	10,24	9,98	12,39	13,84
MA 65 (Parkraumbewirtschaftung)	1,55	1,45	1,68	1,61
MA 6	1,31	1,26	1,29	1,36
zusätzlich MA 67 (Innendienst)	7,74	7,50	9,17	10,16
Personal Pickerlausgabe MBÄ	1,60	1,95	2,53	2,70
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>28,47</b>	<b>28,38</b>	<b>33,36</b>	<b>35,31</b>

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Stadt Wien

MA = Magistratsabteilung

MBÄ = Magistratische Bezirksämter

<sup>1</sup> Provisionen für den Vertrieb von Parkscheinen (Wiener Linien, Trafiken)

- 15.2 Die Empfehlung des RH an die Stadt Wien, nur die Kosten der Kontrolleinrichtungen vollständig zu berücksichtigen, setzte die Stadt Wien teilweise um, indem sie zwar sämtliche Positionen ansetzte, bei der Position „Aufwand für die Überwachung von Kurzparkzonen“ 2015, 2017 und 2018 jedoch zu geringe Kosten und bei der Position „zusätzlich MA 67“ im Jahr 2018 zu hohe Kosten abzog.

Der RH hielt daher seine Empfehlung an die Stadt Wien aufrecht, nur die Kosten der Kontrolleinrichtungen (Personal- und Sachaufwand) vollständig zu berücksichtigen.

- 15.3 Die Stadt Wien sagte die Umsetzung zu.

<sup>9</sup> Dabei handelte es sich um die anteiligen Kosten des Innendienstes der MA 67 für die Kurzparkzonenüberwachung.





## Schlussempfehlungen

- 16 Der RH stellte fest, dass
- die Stadt Wien von 20 überprüften Empfehlungen des Vorberichts elf umsetzte, sechs teilweise und drei – davon eine wegen der Änderung der Rahmenbedingungen aus nachvollziehbaren Gründen – nicht umsetzte sowie
  - die LPD Wien von vier überprüften Empfehlungen des Vorberichts zwei umsetzte, eine teilweise und eine nicht umsetzte.

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts			Reihe Wien 2017/4 und Reihe Bund 2017/22		
Vorbericht		Nachfrage- verfahren	Follow-up-Überprüfung		
TZ	Empfehlungsinhalt	Status	TZ	Umsetzungsgrad	
<b>Stadt Wien</b>					
4	angemessener Zeitraum für Planungen, Abstimmungen und Ausschreibungen bei künftigen Erweiterungen der parkraumbewirtschafteten Gebiete	umgesetzt	2	umgesetzt	umgesetzt
5	nachvollziehbare Abgrenzung von Bewirtschaftungsgebieten unter Berücksichtigung absehbarer Verlagerungseffekte	zugesagt	3	umgesetzt	umgesetzt
6	Abgrenzung der Berechtigungszonen unter Berücksichtigung einheitlicher Kriterien	offen	4	umgesetzt	umgesetzt
7	Festlegung messbarer Erfolgsmaßstäbe zur Überprüfung der Zielerreichung bei Schaffung ausreichender Stellplätze für Wohnbevölkerung und ansässige Betriebe	zugesagt	5	teilweise umgesetzt	teilweise umgesetzt
7	Definition der angestrebten Entwicklungsrichtung und realistischer Zielwerte hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Einpendlerinnen und Einpendler	zugesagt	5	umgesetzt	umgesetzt
7	jährliche Aktualisierung der Daten über die Auslastung der Park & Ride-Anlagen in Wien und Einholen der jeweils aktualisierten Daten der Länder Burgenland und Niederösterreich	umgesetzt	5	umgesetzt	umgesetzt
7	Erhebung von Daten über Auslastung der Wohnsammelgaragen und gewerblichen Garagen	offen	5	nicht umgesetzt	nicht umgesetzt
7	Vorantreiben der Arbeiten zum Aufbau eines Datenverbunds Mobilität sowie verbesserte Kooperationen mit der Wirtschaft und benachbarten Bundesländern	zugesagt	5	umgesetzt	umgesetzt
10	zur Sicherstellung der Zielerreichung im Zusammenhang mit dem Garagenbau zügige Umsetzung der geplanten Maßnahmen	umgesetzt	6	teilweise umgesetzt	teilweise umgesetzt
11	Optimierung der Erhebungsmethode für die halbjährlich stattfindenden Stichprobenerhebungen zur Stellplatzauslastung und zum Anteil ordnungswidrig abgestellter Fahrzeuge	zugesagt	7	teilweise umgesetzt	teilweise umgesetzt
12	Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Auslastung von Stellplätzen im Zusammenhang mit der Verordnung von Anwohnerparkplätzen	umgesetzt	8	umgesetzt	umgesetzt


 Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien;  
 Follow-up-Überprüfung

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts			Reihe Wien 2017/4 und Reihe Bund 2017/22	
Vorbericht		Nachfrageverfahren	Follow-up-Überprüfung	
TZ	Empfehlungsinhalt	Status	TZ	Umsetzungsgrad
12, 25	basierend auf Ergebnissen des Pilotversuchs gegebenenfalls zusätzliche Kenntlichmachung der Anwohnerparkplätze	umgesetzt	8	teilweise umgesetzt
13	Maßnahmen zur Attraktivierung der Standplätze bei Forcierung des klassischen Carsharings	zugesagt	9	teilweise umgesetzt
14	möglichst kurzer Zeitraum zwischen Kundmachung der Anwohnerparkplätze und deren Darstellung auf der Website	umgesetzt	10	umgesetzt
17	gesonderte Ausschreibung der Aufstellung von Verkehrszeichen bei sachlich, räumlich und zeitlich zusammenhängenden Projekten	umgesetzt	11	umgesetzt
21	im Rahmen des Koordinationsgremiums schriftliche Vereinbarung zu Regelung der Überstundenleistung der Organe der Parkraumüberwachungsgruppe im Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistung	zugesagt	12	umgesetzt
23	Analyse des Rückgangs des Anteils der Frauen im Bereich der Parkraumüberwachung; gegebenenfalls Maßnahmen zur Steigerung des Frauenanteils	zugesagt	13	umgesetzt
24	Evaluierung des Zusammenlegungsprozesses der beiden Überwachungskörper	zugesagt	14	nicht umgesetzt
24, 25	Einrichtung einer Auswertungsmöglichkeit nach den einzelnen Delikt-Codes als Basis für strategische Steuerung	umgesetzt	14	nicht umgesetzt
29	bei Ermittlung des Nettoertrags der Parkometerabgabe Berücksichtigung nur der Kosten der Kontrolleinrichtungen (Personal- und Sachaufwand)	umgesetzt	15	teilweise umgesetzt
<b>Landespolizeidirektion Wien</b>				
11	Optimierung der Erhebungsmethode für die halbjährlich stattfindenden Stichprobenerhebungen zur Stellplatzauslastung und zum Anteil ordnungswidrig abgestellter Fahrzeuge	zugesagt	7	teilweise umgesetzt
21	im Rahmen des Koordinationsgremiums schriftliche Vereinbarung zu Regelung der Überstundenleistung der Organe der Parkraumüberwachungsgruppe im Bereich der polizeilichen Unterstützungsleistung	zugesagt	12	umgesetzt
23	Analyse des Rückgangs des Anteils der Frauen im Bereich der Parkraumüberwachung; gegebenenfalls Maßnahmen zur Steigerung des Frauenanteils	zugesagt	13	umgesetzt
24	Evaluierung des Zusammenlegungsprozesses der beiden Überwachungskörper	zugesagt	14	nicht umgesetzt



Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

## Stadt Wien

- (1) Es sollten messbare Erfolgsmaßstäbe zur Überprüfung der Zielerreichung bei der Schaffung ausreichender Stellplätze für die Wohnbevölkerung und die ansässigen Betriebe festgelegt werden. [\(TZ 5\)](#)
- (2) Zur Sicherstellung der Zielerreichung im Zusammenhang mit dem Garagenbau sollten die geplanten Maßnahmen zügig umgesetzt werden. [\(TZ 6\)](#)
- (3) Nicht mehr relevante Beschilderungen im 1. und 8. Wiener Gemeindebezirk wären unverzüglich zu entfernen. Darüber hinaus sollten die neuen, geltenden Verordnungen für das Anwohnerparken – über die erfolgte Kundmachung durch Anschlag auf der Amtstafel und ortsübliche Verlautbarung im Amtsblatt der Stadt Wien hinaus – durch Verkehrszeichen mit entsprechenden Zusatztafeln gekennzeichnet werden. [\(TZ 8\)](#)
- (4) Sollte die Stadt Wien eine Forcierung des klassischen Carsharings anstreben, wären Maßnahmen zur Attraktivierung der Standplätze in Erwägung zu ziehen. [\(TZ 9\)](#)
- (5) Die stark einschränkenden Angebotsbestimmungen bei Vergabeverfahren zum Aufstellen von Verkehrszeichen sollten überarbeitet werden, um leistungsfähige Bieter nicht von vornherein auszuschließen und um auf einen größeren Bieterkreis zurückgreifen zu können. [\(TZ 11\)](#)
- (6) Der Zusammenlegungsprozess der beiden Überwachungskörper sollte im Hinblick auf allfällige weitere Verwaltungsreformmaßnahmen mit organisatorischem Zusammenlegungscharakter evaluiert werden. [\(TZ 14\)](#)
- (7) Es sollte eine Auswertungsmöglichkeit nach den einzelnen Delikt-Codes eingerichtet werden. Das dazu in Erstellung befindliche Analyse- und Auswertungstool sollte ehestmöglich fertiggestellt werden. [\(TZ 14\)](#)
- (8) Bei der Ermittlung des Nettoertrags der Parkometerabgabe wären, wie in der Parkometerverordnung vorgesehen, nur die Kosten der Kontrolleinrichtungen (Personal- und Sachaufwand) vollständig zu berücksichtigen. [\(TZ 15\)](#)



## Stadt Wien; Landespolizeidirektion Wien

- (9) Die Erhebungsmethode für die halbjährlich stattfindenden Stichprobenerhebungen zur Stellplatzauslastung und zum Anteil ordnungswidrig abgestellter Fahrzeuge sollte unter Einbeziehung weiterer, mit Verkehrsplanungen befassender Magistratsabteilungen (z.B. MA 18, MA 46) optimiert werden, um langfristig repräsentative Ergebnisse zu erhalten. (TZ 7)

## Landespolizeidirektion Wien

- (10) Im Rahmen der Fachaufsicht sollte für eine einheitliche Handhabung der Beanstandungen gesorgt werden. (TZ 8)



Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wien;  
Follow-up-Überprüfung

---



**Rechnungshof  
Österreich**

Wien, im Oktober 2020

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker





# R - H





