

Wiener Landtag

11. Sitzung vom 22. November 1974

Stenographischer Bericht

Inhaltsverzeichnis

- | | | |
|--|--------|--|
| 1. Entschuldigte Abgeordnete | (S. 1) | Wiener Garagengesetz geändert wird (Beilage Nr. 15 und 15 A) |
| 2. Mitteilung des Einlaufes | (S. 1) | Berichterstatter: amtsf. StR. Schieder (S. 1 u. S. 9) |
| 3. Pr.Z. 3600, P. 1: Wahl eines Ersatzmannes für den Bundesrat | (S. 1) | Redner: Die Abg. Dr. Hirnschall (S. 3), Dr. Krasser (S. 5), Seeböck (S. 6), Dkfm. Dr. Ebert (S. 7) und amtsf. StR. Hans Mayr (S. 8), Abstimmung (S. 10). |
| 4. Pr.Z. 3825, P. 2: Vorlage des Gesetzes, mit dem das | | |
- 3285 14 70

Vorsitzender: Erster Präsident Maria Hlawka.

Schriftführer: Die Abg. Ascherl und Schemer sowie Ing. Kreiner und Dr. Maria Flemming.

(Beginn um 10 Uhr.)

Präsident Maria **Hlawka**: Meine Damen und Herren! Die 11. Sitzung des Wiener Landtages ist eröffnet.

Entschuldigt sind Herr Landeshauptmann Gratz sowie die Abg. Dkfm. Ammann, Brosch, Hermine Fiala, Dr. Habl, Dkfm. Hintschig, Jedletzberger, Ing. Nedwed, Friederike Seidl, Dipl.-Ing. DDR. Strunz, Traindl und Wiesinger.

Es liegt ein Antrag der Freiheitlichen Partei vor. Er wurde eingebracht von den Abg. Dr. Hirnschall, Kommerzialrat Krenn und Dkfm. Bauer und betrifft die Abänderung der Bauordnung.

Da die Unterstützung nicht gegeben ist, frage ich, wer diesem Antrag beitrifft. Ich bitte um ein Zeichen der Zustimmung. — Danke. Somit ist dieser Antrag genügend unterstützt. Ich weise ihn den Verwaltungsgruppen I und V zu.

Wir kommen zu Post 1. Sie betrifft die Wahl eines Ersatzmannes für den Bundesrat.

Das an 2. Stelle in der Reihung der Mitglieder des Bundesrates stehende Mitglied des Bundesrates Franz Bednar legt mit Wirkung vom 2. Dezember 1974 sein Mandat zurück. An seine Stelle tritt auf Grund unserer Bundesverfassung sein Ersatzmann Josef Schweiger.

Dadurch wird die Stelle eines Ersatzmannes für den Bundesrat frei. Die Sozialistische Partei, der das Vorschlagsrecht für diesen Ersatzmann zusteht, schlägt als neues Ersatzmitglied Herrn Bezirksvorsteher Kommerzialrat Johann Paulas vor.

Da auf Grund des § 38 Abs. 4 der Geschäftsordnung für den Landtag Wahlen mittels Stimmzettel vorzunehmen sind, wenn nicht mit Zweidrittelmehrheit ein anderer Wahlmodus beschlossen wird, schlage ich vor, diese Wahl mittels Handerhebens durchzuführen. Wer damit einverstanden ist, den bitte ich um ein Zeichen der Zustimmung. — Danke. Das ist die erforderliche Mehrheit.

Wir kommen daher nunmehr zur Abstimmung über den von der Sozialistischen Partei eingebrachten Wahlvorschlag.

Wer für die Wahl des Herrn Bezirksvorstehers Kommerzialrat Johann Paulas zum Ersatzmann des Bundesrates ist, den ersuche ich um ein Zeichen mit der Hand. — Danke. Das ist die Mehrheit. Damit ist Herr Bezirksvorsteher Kommerzialrat Johann Paulas mit Wirkung vom 3. Dezember 1974 zum Ersatzmann für den Bundesrat gewählt.

Es liegt demnach folgende Reihung der Ersatzmänner des Bundesrates vor:

1. Stelle: Bezirksvorsteher Emil Fucik
2. Stelle: Bezirksvorsteher Kommerzialrat Johann Paulas
3. Stelle: Kommerzialrat Dkfm. Dr. Karl Pisec
4. Stelle: Bezirksvorsteher Eduard Popp
5. Stelle: Landtagsabgeordneter Rudolf Pöder
6. Stelle: Kommerzialrat Ing. Dr. Karl Dittrich
7. Stelle: Landtagsabgeordneter Professor Ludwig Sackmayer
8. Stelle: Landtagsabgeordnete Dipl.-Volksw. Karoline Pluskal
9. Stelle: Ing. Karl Berger
10. Stelle: Landtagsabgeordneter Herbert Dinhof
11. Stelle: Landtagsabgeordneter Herbert Mayr
12. Stelle: Anton Fürst

Wird gegen diese Reihung ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall. Die Reihung ist daher so beschlossen.

Wir kommen zu Post 2. Sie betrifft die erste Lesung der Vorlage des Gesetzes, mit dem das Wiener Garagengesetz geändert wird.

Da Herr Stadtrat Heller vor kurzer Zeit von Unwohlsein befallen wurde, wird Herr Stadtrat Schieder die Berichterstattung vornehmen. Ich darf Sie bitten, Herr Stadtrat, die Verhandlungen einzuleiten.

Berichterstatter amtsführender Stadtrat **Schieder**: Frau Präsident! Meine Damen und Herren des Wiener Landtages! Das Wiener Garagengesetz vom 27. September 1957, das nunmehr mehr als 17 Jahre alt ist, entspricht, wie bei der Vollziehung des Gesetzes immer wieder festgestellt werden mußte, nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Durch die zunehmende Massensorientierung wurde der Bedarf an Parkflächen immer größer. Die Praxis hat gezeigt, daß die gegenwärtigen Verpflichtungen der Bauwerber zur Schaffung von Einstellplätzen keineswegs mehr ausreichend sind. Aller-

dings hemmen diese Bestimmungen in bestimmten Fällen aber auch die wirtschaftliche Entwicklung Wiens.

Der amtsführende Stadtrat Kurt Heller hat daher bereits vor längerer Zeit Beratungen auf breiter Basis eingeleitet, um die anstehenden Probleme zu erörtern und zeitgemäße Formen zur Lösung dieser Probleme zu finden.

Mit dem vorliegenden Entwurf einer Novelle des Wiener Garagensgesetzes sollen nun entsprechende Vorschriften über Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und über Tankanlagen in Wien geschaffen werden. So sollen vor allem einerseits strengere Bestimmungen zur Schaffung von Abstellflächen im Zuge von Bauführungen und Widmungsänderungen in das Gesetz aufgenommen werden, andererseits aber durch zusätzliche Einstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge versucht werden, die Parkraummisere zu mindern. Auch für die Schaffung von Parkgaragen sollen neue Anreize geschaffen werden, zum Beispiel durch die Möglichkeit zum Einbau von Zapfstellen in Kellergeschossen.

Weitere Bestimmungen der Novelle helfen, Erkenntnisse der modernen Raumordnung zu verwirklichen. Der Stadtplanung wird es in Zukunft zum Beispiel möglich sein, Teile des Stadtgebietes von der Schaffung neuer Tankstellen überhaupt auszuschließen. Das Gesetz wird daher auch ein wirksames Instrument zur Gestaltung eines aktiven Umweltschutzes in Wien sein. Schließlich werden eine Reihe veralteter technischer Bestimmungen auf Grund inzwischen gewonnener Erfahrungen und Erkenntnisse einer gesetzlichen Neuordnung zugeführt.

Meine Damen und Herren! Der vorliegende Entwurf wirft gegenüber der bisherigen Rechtssituation keine grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Fragen auf. Der Abgrenzung gegenüber dem Betrieb gewerblicher Garagen trägt der unveränderte § 1 Abs. 3 Rechnung. Soweit sich gegenüber der für gewerblich betriebene Garagen noch immer geltenden Reichsgaragenordnung Änderungen ergeben, gilt bei sich überschneidenden Regelungen natürlich die strengere Bestimmung.

Die Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, daß hinsichtlich des Bedarfes an Tankstellen ein gewisser Sättigungsgrad eingetreten ist, während — wie ich bereits erwähnt habe — das Stellplatzangebot weit hinter dem notwendigen Bedarf zurückbleibt. Auch diesen Gesichtspunkten trägt der vorliegende Entwurf Rechnung. In Zukunft werden Tankstellen grundsätzlich nur mehr im Betriebsbaugelände sowie im Industriegebiet errichtet werden dürfen. Im Wohngebiet wird der Bau einer Tankstelle praktisch ausgeschlossen sein. Eine Ausnahmemöglichkeit wird nur dann bestehen, wenn gleichzeitig am selben Grundstück eine Garage für mindestens 300 Kraftfahrzeuge errichtet wird. Außerdem werden in Zukunft Wohnungen über einer Tankstelle nur mehr für den Bedarf der Betriebsleitung und der Betriebsaufsicht der Tankstelle selbst gebaut werden dürfen.

Von besonderer Bedeutung ist auch eine neue Bestimmung, nach der im Bebauungsplan im Hinblick auf die bestehende oder beabsichtigte Verkehrssituation sowie zur Wahrung des Stadtbildes in städtebaulich wertvollen Stadtgebieten oder mit Rücksicht auf den Umweltschutz Verbotszonen festgelegt werden können, in denen Tankstellen beziehungsweise Anlagen zum

Einstellen von Kraftfahrzeugen überhaupt nicht oder nur auf dafür besonders vorgesehenen Grundflächen zulässig sind. Wo ungünstige Geländebeziehungen es derzeit von einer besonderen Ausnahmegenehmigung abhängig machen, Kraftfahrzeuge im Vorgarten abzustellen, wird dies alles in Fällen in Zukunft möglich sein, wenn dies sonstwo auf der Liegenschaft nicht zumutbar ist, wobei jedoch das Höchstmaß mit 50 Quadratmeter begrenzt wird.

Nachdem bisher sehr oft im Zusammenhang mit der Errichtung von Tankstellen die im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan vorgesehene Bebauung nicht gleichzeitig vorgenommen wurde und daher hässliche Baulücken, nur mit Tankstellen bebaut, bestehen bleiben, wird in Zukunft zum Schutz des Stadtbildes angeordnet, daß in Gebieten der geschlossenen Bauweise, sofern dort die Errichtung einer Tankstelle überhaupt zulässig ist, zugleich mit der Errichtung der Tankstelle auch die ordnungsgemäße Bebauung der Liegenschaft stattzufinden hat beziehungsweise daß eine Benützungsbewilligung für eine derartige Tankstelle nicht vor der Benützungsbewilligung für die bauordnungsgemäße Bebauung erteilt werden darf.

Dem Schutz der Umwelt dient insbesondere auch eine Abänderung des § 6 Abs. 1, wonach beim Bau von Tankstellen und Garagenflächen darauf Bedacht zu nehmen sein wird, daß jenes Maß an Ruhe garantiert ist, das der vorgesehenen Widmung und nicht dem örtlichen Ausmaß entspricht. Nach der bisherigen Rechtslage, meine Damen und Herren, war in dieser Frage der ortsübliche Lärmpegel entscheidend. Das hat dazu geführt, daß Bewohner eines Gebietes, die schon bisher einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt waren, unter Berufung auf dieses höhere Lärmausmaß weiterhin in erhöhtem Maße belastet werden durften.

Schließlich wurden auch die verkehrstechnischen Bestimmungen zum Teil neu gefaßt. Bezüglich der Schutzabstände von Tankanlagen wurde eine Übereinstimmung mit dem Wiener Ölf Feuerungsgesetz herbeigeführt, das heuer von Ihnen, meine Damen und Herren, beschlossen wurde.

Hinsichtlich der Ein- und Ausfahrten, der Mindestabstände sowie der Mindestbreite wurden Erleichterungen geschaffen, die unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit Verbesserungen hinsichtlich der Schaffung von Stellplätzen auf Privatgrund bringen sollen.

Außerdem werden Einfahrten in Grundstücke nunmehr in einem Abstand von fünf Meter vom Kreuzungsschnittpunkt statt wie bisher acht Meter möglich sein.

Bezüglich der Stellplätze und der Rangierfläche wird der tatsächliche Bedarf mehr als bisher von der örtlichen Situation her ermittelt werden können.

Auch bezüglich der Anordnung der Brandabschnitte in Garagen wurden neue Bestimmungen vorgesehen, die vor allem Erleichterungen im Hinblick auf die technische Entwicklung ermöglichen. Unter gewissen besonderen Sicherheitsvorkehrungen werden künftig im ersten Kellergeschoß Zapfsäulen errichtet werden können, aber nur dann, wenn die Gewerbebehörde eine derartige Anordnung mit dem Arbeitnehmerschutzgesetz für vereinbar hält.

Bei der Festlegung des Ausmaßes der Stellplatzpflicht, welche im Detail durch eine auf Grund des

Wiener Garagengesetzes zu erlassende Durchführungsverordnung geregelt werden wird, geht das Gesetz von gänzlich neuen Gesichtspunkten aus. Die Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen wird nur mehr bei Neu- und Zubauten sowie bei Widmungsänderung von Gebäuden gegeben sein.

Die Zahl der Stellplätze ist bei Wohngebäuden und bei Heimen, bei welchen Wohneinheiten bestehen oder vorgesehen sind, wie etwa bei Ledigenheimen und Heimen für betagte Menschen, nach der Zahl der Wohnungen zu berechnen.

Bei Industrie- und Betriebsgebäuden, Büro- und Geschäftshäusern, Amtsgebäuden, Schulen, Instituten, Krankenanstalten, Heimen, in welchen keine Wohneinheiten bestehen oder vorgesehen sind, wie bei Heimen für Lehrlinge, jugendliche Arbeiter, Schüler, Studenten und dergleichen, hat die Berechnung der erforderlichen Stellplätze nach der Fläche der Aufenthaltsräume zu erfolgen. Bei Veranstaltungs- und Versammlungsräumen, Sportanlagen und ähnlichen wird die Zahl der zu schaffenden Stellplätze nach Maßgabe der zulässigen Besucherzahlen, bei Bädern nach der Zahl der Kabinen und Kästchen festgesetzt.

Für Kleingartenanlagen wird die Zahl der Stellplätze wie bisher durch die Anzahl der Kleingartenlose bestimmt.

Eine weitere wesentliche Neuerung bringt die Novelle mit der Bestimmung, daß die Abweisung eines Bauansuchens allein aus dem Grund, weil die Stellplätze nicht in natura erbracht werden können, nicht mehr möglich sein wird. Die Behörde wird vielmehr zunächst zu prüfen haben, ob der Stellplatz entweder auf der eigenen Liegenschaft oder außerhalb des Bauplatzes im Umkreis von zirka 500 Meter in einer Großgarage errichtet werden kann. Voraussetzung hierfür ist, daß diese gleichzeitig errichtet wird oder die Benützungsbewilligung innerhalb der letzten zwei Jahre, berechnet von der Einbringung des Ansuchens um Erteilung der Baubewilligung des die Stellplatzpflicht auslösenden Bauvorhabens, erteilt wird.

Wenn dies nicht möglich ist, kann der Stellplatz auch sonst außerhalb des Bauplatzes in einem Umkreis von zirka 500 Meter geschaffen werden, oder es ist eine Ausgleichsabgabe zu entrichten. Für diese Ausgleichsabgabe ist im Gesetz eine Höchstgrenze von 80.000 S festgesetzt. Die endgültige Höhe soll jedoch erst in der Durchführungsverordnung bestimmt werden. Sie wird jedoch unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte so hoch sein müssen, daß der Anreiz, statt der Errichtung von Stellplätzen eine Ausgleichsabgabe zu entrichten, von vornherein wegfällt.

Schließlich, meine sehr verehrten Damen und Herren, ist auch die Möglichkeit der zinsfreien Rückerstattung der bereits entrichteten Ausgleichsabgabe bei nachträglicher Schaffung des Stellplatzes innerhalb einer bestimmten Frist, die ebenfalls in der Durchführungsverordnung festgesetzt werden soll, vorgesehen.

Die von mir mehrfach erwähnte Durchführungsverordnung wird unmittelbar nach der Kundmachung des Wiener Garagengesetzes der Wiener Landesregierung zur Beschlußfassung vorgelegt werden.

Ich hoffe, meine sehr verehrten Damen und Herren, daß die heute zu beschließende Novellierung des Wiener Garagengesetzes in Hinkunft dazu beitragen wird,

die Verkehrsverhältnisse in unserer Stadt zu verbessern und den Bewohnern unserer Stadt mehr Schutz und Sicherheit zu bieten.

In diesem Sinne beantrage ich, den in der Beilage Nr. 15 enthaltenen Entwurf einer Novelle zum Wiener Garagengesetz mit der vom Ausschuß der Verwaltungsgruppe I beschlossenen Abänderung laut Beilage 15 A zum Beschluß zu erheben. Meine Damen und Herren! Es wird ein Beschluß sein, der der Wiener Bevölkerung in großem Ausmaß helfen wird. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Maria **Hlawka**: Ich danke Herrn Stadtrat Schieder für die Berichterstattung.

Da es sich hier um eine Vorlage von geringerem Umfang handelt, können gemäß § 30 Abs. 9 der Geschäftsordnung die General- und Spezialdebatte zusammengelegt werden.

Ich frage Sie daher, ob gegen diese Zusammenziehung ein Einwand erhoben wird. — Das ist nicht der Fall. Ich werde daher so vorgehen.

Die Debatte ist eröffnet. Zum Wort gemeldet ist der Herr Abg. Dr. Hirnschall. Ich erteile es ihm.

Abg. Dr. **Hirnschall**: Frau Präsident! Herr Stadtrat! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte vorausschicken, daß wir mit dieser Vorlage im Prinzip einverstanden sind. Die Kritik, die wir heute dennoch vorbringen müssen, richtet sich weniger gegen den Inhalt der Novelle als vielmehr gegen den späten Zeitpunkt der Beschlußfassung.

Obwohl sich die Zahl der Kraftfahrzeuge seit der Gesetzwerdung des Wiener Garagengesetzes verdoppelt und verdreifacht hat und dementsprechend von allen Seiten, auch von unserer Fraktion, ein neues Garagengesetz verlangt worden ist, ist diese Novellierung um Jahre verschleppt worden. Die Enquete, die sich mit der Problematik des Garagengesetzes beschäftigt hat, hat bereits, wie wir den Erläuterungen entnehmen konnten, am 24. November 1970 stattgefunden. Es hat daher volle vier Jahre gebraucht, um diese Erkenntnisse, die man damals gewonnen hat, in den Gesetzentwurf umzusetzen.

Die Verantwortung für diese Verzögerung trifft in erster Linie die Mehrheitspartei, sie trifft aber auch die Österreichische Volkspartei, die zumindest zeitweise für dieses Gesetz ressortzuständig war. *(Abg. Doktor Krasser: Ich werde genau dazu Stellung nehmen!)* Ich erwarte es, Herr Stadtrat!

Der Schaden, der durch diese Verzögerung eingetreten ist, wird uns in Wien noch lange beschäftigen. Dieser Schaden besteht konkret in einem Manko von zehntausenden Stellplätzen, welches wir ganz einfach so schnell nicht mehr aufholen werden können. Er besteht ferner in einer Tankstelleninflation, die es in den letzten Jahren in Wien gegeben hat, mit all ihren unangenehmen Konsequenzen.

Es ist sehr schön, wenn jetzt die Möglichkeit besteht, Verbotszonen für Tankstellen im Wohngebiet zu schaffen, aber mittlerweile haben wir schon ganze Alleen von Tankstellen in ausgesprochenen Wohnvierteln. Zum Beispiel gibt es auf der Speisinger Straße auf einer Strecke von 600 Meter nicht weniger als fünf Tankstellen. Vor zehn Jahren hat es dort eine einzige gegeben. Für diese Tankstelleninflation gab es nie eine wirtschaftliche Notwendigkeit, sondern nur das Prestigebedürfnis der großen Mineralölfirmen. Das ist eine

ähnliche Entwicklung, wie wir sie auch auf dem Sparkassen- und Banksektor mit den Filialgründungen überall verfolgen können, nur mit dem Nachteil, daß hier bei den Tankstellenerrichtungen mit der Fehlinvestition auch mannigfache Geruchs- und Lärmbelästigungen für die Anrainer verbunden sind. Leider war die Stadtverwaltung offensichtlich zu schwach, um den Mineralölfirmen rechtzeitig einen Riegel vorzuschieben, oder aber man hat diese Entwicklung ganz einfach verschlafen.

Die wirtschaftliche Konsequenz dieser Tankstelleninflation war ein Absinken der Umsätze der einzelnen Tankstellen, verbunden mit oftmaligem Pächterwechsel, und zuletzt die dauernde Forderung, mit der wir konfrontiert sind, nach höheren Provisionen, um die sinkenden Umsätze auszugleichen. Dieses Dilemma hätte man den Tankstellenpächtern und auch den Autofahrern ersparen können, wenn man rechtzeitig hier im Landtag den Mut gehabt hätte, die restriktiven Bestimmungen, die wir heute beschließen werden, bereits zu einem früheren Zeitpunkt zu beschließen.

Der Gesetzentwurf enthält, wie der Herr Berichterstatter schon ausgeführt hat, eine große Anzahl technischer Details im Zusammenhang mit den notwendigen Sicherheitsvorkehrungen. Ich nehme an, daß hier die Fachleute den letzten Stand der technischen Erkenntnisse verwertet haben, und möchte mir hier kein Urteil als Laie, der ich ja auf diesem Gebiet bin, anmaßen.

Mir ist nur etwas dabei aufgefallen, und zwar auf Grund der Stellungnahme der Handelskammer, und das sind die vorgesehenen Schutzabstände nach § 7 des Gesetzes. Hier ist bei den Zapfsäulen eine Mindestentfernung von den Nachbarhäusern von zehn Metern vorgesehen. Die Handelskammer glaubt in ihrer Stellungnahme, hier sogar mit einer Mindestentfernung von zwei Metern auskommen zu können. Ich halte beides für nicht zumutbar, weniger wegen der Gefährdung, die entstehen kann, als vielmehr wegen der Geruchs- und Lärmbelästigung, die bei derartigen Distanzen meiner Meinung nach unerträglich ist.

Ich möchte daher beantragen, diese Entfernung auf mindestens 20 Meter auszudehnen, wobei mir klar ist, daß auch dann noch keine besonders angenehme Situation für die Anrainer geschaffen ist.

Ich habe einen diesbezüglichen Abänderungsantrag vorbereitet, und ich bitte, ihn dann zur Abstimmung zu bringen.

Was die neue Stellplatzverpflichtung anlangt, so ist die Relation eineinhalb Wohneinheiten auf einen Abstellplatz unserer Meinung nach richtig gewählt gewesen, und zwar dann, wenn man den Motorisierungsgrad der Bevölkerung in Wien, der jetzt etwa 1 zu 2 ist — die Hälfte der Haushalte in Wien hat ein Kraftfahrzeug —, berücksichtigt und wenn man ferner bedenkt, daß wir auch einen gewissen Nachholbedarf haben, weil dieses Gesetz erst heute beschlossen werden kann.

Wir glauben aber, daß man sich hinsichtlich der sonstigen Gebäude den Text der Durchführungsverordnung der Landesregierung noch einmal überlegen sollte. Bei den Alters- und Pensionistenheimen ist zum Beispiel eine Stellplatzverpflichtung von 1 zu 10 vorgesehen. Das wird also sicher ausreichen.

Dieselbe Relation ist im Verordnungsentwurf für die Ledigenheime vorgesehen, und da liegt es auf der Hand, daß das zu wenig sein muß.

Auch der Motorisierungsgrad unserer Studenten wird im Verordnungsentwurf kraß unterschätzt. Für die Studentenheime ist nämlich genauso wie für die Mittelschülerinternate für jeweils 300 Quadratmeter ein Stellplatz angeordnet. Das widerspricht den realen Gegebenheiten. Man muß sich nur in der Umgebung von Studentenheimen und Hochschulen umsehen, wie dort alles hoffnungslos verparkt ist, und dann wird man erkennen, daß hier sicherlich eine Differenzierung gegenüber den Schülerheimen und gegenüber den Schülerinternaten bei den Studentenheimen vorgenommen werden müßte.

Es ist manchmal, wie mir scheint, auch nicht sehr zweckmäßig, alles über einen Leisten zu schlagen und einheitliche Regelungen für das gesamte Stadtgebiet ohne Rücksicht auf die Lage zu treffen. Mir ist zum Beispiel aufgefallen, daß es bei den Geschäftshäusern eine einheitliche Stellplatzverpflichtung für ganz Wien, und zwar ein Stellplatz pro 40 Quadratmeter Geschäftsfläche, gibt. Hier müßte man meiner Meinung nach darauf Rücksicht nehmen, daß etwa die Supermärkte am Stadtrand zu 90 Prozent von Autofahrern als Kunden angefahren werden, während die Geschäftshäuser im Stadtinneren vielleicht nur zu 20 oder 30 Prozent von Autofahrern besucht werden. Der Rest sind hier sicher Fußgänger oder Benützer von Massenverkehrsmitteln. Entsprechend diesem zweifellos oft unterschiedlichen Bedarf müßte man also auch die Stellplatzverpflichtung differenzieren.

Genauso sinnvoll wäre es meiner Meinung nach, die Höhe der Ausgleichsabgabe für die nicht errichteten Stellplätze nicht mit einem Einheitssatz für ganz Wien von 60.000 Schilling festzusetzen, sondern auch hier nach der örtlichen Lage zu differenzieren. Ich habe wohl in den Erläuterungen zum Entwurf gelesen, daß man verfassungsrechtliche Bedenken hat, je nach Lage und Bezirk die Ausgleichsabgabe verschieden hoch festzusetzen. Diese Bedenken habe ich nicht, weil ja auch die Kosten, die bei der Errichtung eines Stellplatzes entstehen, wenn man nur Grund und Boden zum Vergleich heranzieht, sehr unterschiedlich sind und es sich daher meiner Meinung nach um eine gerechtfertigte Differenzierung handeln würde, die verfassungsrechtlich gedeckt wäre.

Nach dem Budgetentwurf für 1975, den ich gestern erhalten habe, sind allerdings derartige Überlegungen über eine Differenzierung der Ausgleichsabgabe müßig, weil man nämlich in diesem Budgetentwurf für das ganze Jahr nur mit Einnahmen aus der Ausgleichsabgabe von 1 Million Schilling rechnet, was bedeuten würde, daß die Ausgleichsabgabe nur für 17 Stellplätze in ganz Wien und für das ganze Jahr 1975 zur Vorschreibung käme und man offensichtlich erwartet, daß bei allen anderen 6000 oder 7000 Verpflichtungen, die entstehen werden, die Stellplätze ohne Schwierigkeiten von den Bauführern errichtet werden.

Wir wünschen dem Gesetz, wir wünschen der Stadt Wien und der Bevölkerung, daß dieser Optimismus, den wir nicht ganz teilen können, gerechtfertigt ist.

Präsident Maria Hlawka: Als nächster Redner ist der Herr Abg. Dr. Krasser gemeldet. Ich bitte ihn, das Wort zu ergreifen.

Abg. Dr. **Krasser**: Frau Präsident! Herr Bericht-erstatte! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Genesis der vorliegenden Novelle zum Wiener Garagen-gesetz zeigt die in diesem Haus vielfach geübte Praxis, anstehende Probleme damit zu erledigen, daß man ihnen aus dem Wege geht und nicht davon spricht. Schon 1966 wurde eine Novelle zum Garagen-gesetz ausgearbeitet; sie mußte aber über höheren Auftrag wieder abgelegt werden. Die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung hat höhere Baukosten zur Folge, natürlich auch für den kommunalen Wohnungs-bau, und damit wurde dieses Problem einfach vom Tisch gewischt. Man muß sich nur vor Augen halten, daß das Gesetz aus dem Jahre 1957 stammt und die letzte Verordnung der Wiener Landesregierung dazu aus dem Jahre 1962. Sie hat die Stellplatzverpflichtung beim Bau von Wohngebäuden für je 300 Quadratmeter Geschoßfläche begründet, also durchschnittlich für vier Wohnungen ein Stellplatz.

Nun hat sich allein in der Zeit von 1962 bis 1970 der Pkw-Bestand in Wien verdoppelt. Die Motorisie-rungsflut stieg unaufhörlich, und die angeschafften Pkw wurden einfach auf den öffentlichen Verkehrs-flächen abgestellt und behinderten so den fließenden Verkehr. Nichtsdestoweniger wurde aber und wird bei Neubauten nach der längst überholten Verordnung ex 1962 vorgegangen und kein Stellplatz mehr, als vom Gesetz vorgeschrieben, gebaut. Diese noch geltende Regelung war also längst nicht mehr ausreichend, den Bedarf an Stellplätzen zu decken, so daß eine An-passung an die erhöhte Verkehrsdichte unerlässlich ist.

Der Herr Berichterstatter, der für den leider er-krankten Stadtrat Heller einspringen mußte, hat auf die Beratungen des Stadtrates Heller auf weitester Basis hingewiesen und hat so dem Uninformierten gegenüber — sicherlich unbewußt — den Eindruck er-weckt, daß dieses Gesetz auf Stadtrat Heller, auf die neugeschaffene Verwaltungsgruppe I zurückgeht. Ich bin ein durchaus großzügiger Mensch und bin fern von Eitelkeit oder Selbstlob, aber nachdem auch Kollege Hirnschall mich apostrophiert hat, gestatten Sie doch, daß ich ein paar Daten dieser Entstehungsgeschichte zum besten gebe:

Diese Novelle ist auf meine Initiative zurückzufüh-ren. Am 21. September 1970 hatte ich die erste Be-sprechung; Dr. Geuder ist mein Zeuge. Das hat sich dann im Haus herumgesprochen, und auf einmal hat dann die Finanzverwaltung, die immer dagegen war, drei Wochen später, am 14. Oktober, auch schriftlich ihren Standpunkt geändert und war für diese Novelle.

Jetzt möchte ich folgendes sagen: Wir waren sehr, sehr dahinter, und ich habe diese Enquete bereits am 24. November 1970 einberufen, was damals — das möchte ich auch sagen — seitens der Beamtschaft mit gewisser Skepsis verfolgt worden ist. Am Beginn einer Novellierungstätigkeit eine Enquete: Wozu? Und während der Enquete, als alle Betroffenen, nicht nur die Wohnbauträger, die Genossenschaften, der kommu-nale Wohnungsbau, sondern auch die Kraftfahrerorga-nisationen und die Mietervereinigungen ihre Meinun-gen äußerten, haben sie sofort gesehen, daß es das zweckmäßigste war, diesen neuen Weg zu beschreiten, eine Gesetzesinitiative gleich vom Beginn an unter Teilnahme der Betroffenen durchzuführen. Das war ungeheuer wertvoll, um hier vom Anfang an den Kon-takt mit den Betroffenen aufrechtzuerhalten.

Der Gesetzentwurf wurde ausgearbeitet und war im Jahre 1971 fertig. Und dann begann das Leidvolle, das muß ich auch sagen. Ich habe mir gestern meinen Akt hervorgeholt: Da begann der magistratsinterne Koloß zu arbeiten. Hier hatte die Planung die Stellungnahme abzugeben. Ich muß auch hier ganz offen sagen: Bei dieser Enquete am 24. November 1970 waren sich alle Beteiligten einig, sogar vom genossenschaftlichen Wohnungsbau Kommerzialrat Schmidt, der leider schon verstorben ist, der Bedenken wegen der Kosten-verteuerung anmeldete. Er hat sich aber schließlich ebenfalls wie alle anderen der Notwendigkeit dieser Novellierung nicht verschlossen. Einzig und allein der Vertreter der Stadtplanung war erschienen, deponierte seine Ablehnung, sagte: Dieses Gesetz ist zu verfrüht. Das kann erst kommen, wenn die Bauordnung be-schlossen ist! Sagte es und entfernte sich. Als aber dann im Sommer 1971 der Referent den Entwurf vor-gelegt hat und nun noch Äußerungen von Beamten und Abteilungen einzuholen waren, war es die Planung, die nicht die Stellungnahme abgeben hat.

Ich habe alle Urgenzschreiben an Stadtrat Hofmann gefunden, dazu kommen meine persönlichen Vorspra-chen. Ich möchte niemanden angreifen, aber ich möchte sagen, daß mir bei einer Stadtsenatssitzung Stadtrat Hofmann gesagt hat, der Stadtplaner habe ihm ver-sichert, er habe bereits mit Dr. Geuder gesprochen. Ich war sofort skeptisch, ging nach der Sitzung zurück in mein Büro und rief Dr. Geuder an. Da sagte dieser: Ich habe vor Monaten mit dem Stadtplaner das letzte Mal gesprochen. — Es gab also zahllose Urgenzen. Sie kön-nen mich nicht verantwortlich machen, daß es nicht weitergegangen ist.

Dann war eine zweite Erschwernis, und zwar die, daß die Baupolizei diese Gelegenheit benützte und die Notwendigkeit, auch die technischen Bestimmungen dem neuesten Stand anzupassen, unterstrich und die technischen Bestimmungen hinsichtlich der Errichtung und des Betriebes von Garagen gleichfalls erneuerte.

Das Gesetz ist Ende 1972 fertig gewesen und am 7. Jänner 1973 ausgesendet worden. Wir haben die Stellungnahmen auf Grund des Begutachtungsverfah-rens durchgearbeitet, und das Gesetz ist seit Sommer 1973 fertig. Wäre es nicht zur vorzeitigen Auflösung des Landtages gekommen, dann wäre es im Herbst 1973 dem Landtag vorgelegt worden. Daß es bis zur Vorlage des Gesetzes so lange gedauert hat, daß es erst jetzt vorgelegt wird, ist darauf zurückzuführen, daß diese neue Geschäftseinteilung, die ihre tiefere Ursache in personalpolitischen Problemen der Mehrheitspartei dieses Hauses hat, solche Mammutgeschäftsgruppen geschaffen hat, daß die Geschäftsgruppe für den ein-zelnen Stadtrat unüberschaubar geworden ist. Er ist einfach nicht mehr in der Lage, sich diesen Problemen, wie es notwendig wäre, zu widmen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich möchte nunmehr zum Gesetzestext selbst kom-men und ein paar gravierende Momente herausarbei-ten. Vor allem glaube ich, daß es für den Wohnungs-bau von Bedeutung ist, daß man von den Geschoß-flächen abgekommen ist und auf Wohneinheiten abge-stellt hat. Das ist auch deshalb wichtig, weil es wohl größere und kleinere Wohnungen gibt, aber die mei-sten Wohnungsinhaber Pkw besitzen. Die Bezug-nahme auf Wohneinheiten ist daher ein großer Vor-teil.

In der Verordnung der Landesregierung, die ebenfalls ausgearbeitet wurde und mit einer einzigen Ausnahme nach Verlautbarung des Gesetzes unverändert vorgelegt wird — mit Ausnahme der Einbeziehung der Kleingärten in die Stellplatzverpflichtung —, ist eben, was schon Kollege Hirnschall erwähnt hat, ein Stellplatz für 1½ Wohneinheiten festgelegt worden.

Ich möchte nicht verhehlen, daß in dieser Enquete die Vertreter der Kraftfahrerorganisationen — sowohl ARBÖ als auch Touringclub — für einen Schlüssel 1 zu 1 eingetreten sind. Auch Architekten sind dafür eingetreten. Man mußte aber hier einen Kompromiß zwischen dem Notwendigen und dem Möglichen finden, und ich glaube, daß dieser Kompromiß tragbar ist.

Nun auch zur Erweiterung der Toleranzgrenze. Wenn der Stellplatz nicht auf dem eigenen Bauplatz errichtet wird, dann kann man ihn innerhalb einer Toleranzgrenze — von 300 Meter auf 500 Meter — errichten. Das ist eine Erleichterung. Diese Grenze ist bei Fußgängerzonen, die nunmehr im Gesetz eingearbeitet sind, vom Rand der Zone an zu berechnen.

Daß Umbauten und bauliche Änderungen ebenfalls eine Stellplatzverpflichtung nach sich ziehen, ist gefallen, und hier darf ich mir anrechnen, daß ich das in langwierigen Verhandlungen bei Obersenatsrat Grimme erreicht habe, ebenso den Entfall des Verbotes der Errichtung von Zapfstellen in Kellergeschossen von Tiefgaragen.

Ich habe wirklich nicht verstanden, daß das, was im Ausland, in Zürich, möglich ist, aber auch in Österreich möglich ist, und zwar in Graz bei der Operngarage — in der Tiefgarage bei der Grazer Oper —, in Wien nicht möglich sein sollte. Ich habe selbst mit den ausländischen Garageninhabern und mit den Stadtverwaltungen von Zürich und Frankfurt korrespondiert. Endlich ist es gelungen, daß auch hier eine technische Neuerung aufgenommen werden konnte und daß bei entsprechenden Kautelen und Entlüftungsanlagen auch bei einer Tiefgarage die Tankstelle im Kellergeschoß untergebracht werden kann. Schade, daß das nicht früher möglich war, denn dann wäre heute der schöne Platz Am Hof nicht durch die häßliche Tankstelle verhandelt.

Hervorheben möchte ich noch die Neuformulierung der Zweckbindung. Hier ist klar festgelegt, daß die Ausgleichsabgabe nicht nur der Errichtung, sondern auch der Förderung der Errichtung von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen gewidmet wird.

Endlich möchte ich noch etwas hervorheben: Erfreulicherweise für die ÖVP, wenn auch schon in Opposition, ist es gelungen, daß wir von der in der Verordnung der Landesregierung vorgesehenen Ausgleichsabgabe, die mit einem Betrag von 60.000 Schilling festgelegt worden ist — das ist der Vorschlag der Finanzverwaltung, gegen den ich mich immer ausgesprochen habe — abgehen und diesen Betrag doch auf 50.000 Schilling ermäßigen. Ich glaube, auch das ist eine gewisse Erleichterung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren des Wiener Landtages! Natürlich betrifft dieses Garagen-gesetz nur einen Teilaspekt der umfassenden Verkehrs-problematik. Dieses Gesetz allein bringt keine Sanie-rung der untragbaren Verkehrsverhältnisse. Das seiner-zeit von der Planung ausgearbeitete Verkehrskonzept für Wien, in dem konkreten Realisierungsvorschlägen nur wenig Raum gewidmet war, ist ebenso wie das

Garagenkonzept hier im Gemeinderat weder beraten noch verbindlich beschlossen worden. Die Vorstellung des Garagenkonzepts in der Gemeinderätlichen Stadt-planungskommission kann eine Beschlußfassung im Gemeinderat nicht ersetzen. Der Berichterstatter, Stadtrat Heller, und auch Stadtrat Schieder sind dafür nicht zuständig. Es wäre aber für uns, wenn wir die Novellierung des Garagengesetzes beschließen, doch auch von Interesse, zu wissen, wie es nun auf diesem Gebiet weitergehen soll. Durch die Vorgangsweise rund um die Kärntner Straße-Tiefgarage hat sich die Stadtverwaltung nicht ausgezeichnet. Zuerst hat man dem privaten Unternehmer Zusagen gemacht, worauf er Vereinbarungen mit den Baufirmen eingegangen ist, dann hat man ihn den Baurechtsvertrag unterfertigen und ihn hernach hängenlassen. Man hat ihn so lange hin-gehalten und warten lassen, bis er sich schließlich be-reit finden mußte, die stadteigene Garagenbau- und Betriebs-gesellschaft als mit 25 Prozent beteiligten Ge-sellschafter aufzunehmen. Das ihm zugesagte Baurecht hat nicht er bekommen, sondern die stadteigene Gara-gengesellschaft, und die hat es in die neu gegründete Gesellschaft eingebracht.

Diese Vorgangsweise zeigt deutlich, wie berechtigt die Forderung der Österreichischen Volkspartei seit dem Jahre 1971, ein Garagenförderungsgesetz zu ver-abschieden, ist; ein Gesetz, das die Förderung des pri-vaten Garagenbaues durch die öffentliche Hand nicht nur durch Verleihung des Baurechtes, sondern auch durch finanzielle Starthilfen, durch Zinsen, Annuitäten-zuschüsse usw. fördert. Nur auf diese Weise kann das Interesse privater Garagenbauer geweckt werden, und nur so ist eine Forcierung des Parkgaragenbaues mög-lich.

Die Versäumnisse der Mehrheit dieses Hauses be-kommt die Bevölkerung tagtäglich zu spüren. Zur Er-öffnung der Fußgängerzone Kärntner Straße hätte die Garagierungsfrage schon gelöst sein müssen, denn die Fußgängerzone hat ja zur Voraussetzung, daß Pkw-Einstellplätze in zumutbarer Entfernung vorhanden sind. Davon kann aber keine Rede sein.

Nach einer jüngst veröffentlichten Studie des Insti-tutes für Wirtschaftsforschung wird das Auto, allen Besorgnissen und Zweifeln hinsichtlich des künftigen Konjunkturverlaufes zum Trotz, allen anderen Ver-kehrsträgern davonzufahren, und der Individualverkehr wird bis 1985 um 83 Prozent zunehmen. Das Institut, das für das Jahr 1973 einen Pkw-Stand von 1,5 Millio-nen errechnete, prognostiziert für 1985 einen solchen von 2,6 Millionen. Wir können an dieser Entwicklung nicht einfach vorbeisehen.

Die vorliegende Novelle des Wiener Garagengeset-zes ist nur ein Schritt, um dieser Entwicklung Rech-nung zu tragen. Weitere Schritte müssen folgen. Die Volkspartei wird dieser Novelle selbstverständlich zu-stimmen. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident Maria **Hlawka**: Herr Abg. Seeböck ist der nächste Redner. Ich bitte ihn, das Wort zu ergreifen.

Abg. **Seeböck**: Frau Präsident! Herr Berichterstatter! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Der gigantischen Verkehrsentwicklung in den letzten zwanzig Jahren wurde gegenüber dem fließenden Verkehr durch großzügigen Straßenbau zum Großteil Rechnung getragen. Große Schwierigkeiten bereitete aber der ruhende Verkehr. Während des Tages sind die Straßen der Inneren Stadt total verparkt, während in den

Außenbezirken in den Straßen nur einzelne Autos parken. Abends ist es dann umgekehrt: innerhalb der Stadt findet man leicht Parkplätze und in den Außenbezirken nur sehr schwer.

In Erkennung dieser Tatsache fand als Beitrag zur Sanierung der Wiener Verkehrsverhältnisse im November 1970 — (zu Abg. Dr. Krasser gewendet) Herr Stadtrat, es soll nicht den Anschein haben, daß Ihre Tätigkeiten hier nicht erwähnt werden — eine Enquete statt, zu der alle mit diesem Problem befaßten Stellen, so auch die Kraftfahrorganisationen ARBÖ und ÖMTC, eingeladen wurden. Das Ergebnis dieser Enquete war ein Diskussionsentwurf, der zur heutigen Wiener Garagengesetznovelle führte.

Das Wiener Garagengesetz von 1957 hatte die bis dahin geltende Reichsgaragenordnung von 1939 auf dem Landessektor abgelöst. Auf dem Bundessektor besitzt die Stadt Wien jedoch keine Kompetenz. Dies bedeutet, daß für den Bau gewerblicher Garagen auch im Gebiete der Stadt Wien noch immer die Reichsgaragenordnung 1939, welche auch nicht durch die Gewerbeordnung 1974 aufgehoben wurde, gilt. Dies bedingt Schwierigkeiten bei der Vollziehung, weil der Fall auftreten kann, daß sich die Vorschriften überschneiden.

Es kann daher nur gehofft werden, daß im Einzelfall auch auf dem Bundessektor erlaubt wird, Zapfstellen im ersten Kellergeschoß zu errichten, wenn dies sicherheitstechnisch möglich erscheint. Der § 58 Abs. 2 der Reichsgaragenordnung gibt dazu die Möglichkeit.

Zur Wahrung des Stadtbildes und auch aus Gründen des Umweltschutzes wird die Konkurrenzierung einzelner Tankstellen auf der gleichen Straße in Zukunft wirksam ausgeschaltet werden können. Es wird daher nicht zu solchen Auswüchsen kommen, wie dies in vielen Fällen bei den Ausfallstraßen geschehen ist. Das Gesetz gibt dazu insofern die Möglichkeit, als nun im Wohngebiet und im Geschäftsviertel die Errichtung von Tankstellen an die gleichzeitige Schaffung einer Garage mit 300 Stellplätzen gebunden ist. Im übrigen kann durch die Möglichkeit der Ausweisung von Verbotszonen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan die Schaffung der Tankstellen ausgeschlossen oder diese auf bestimmte Plätze verwiesen werden.

Durch die Erleichterung der Bestimmungen bei Hauseinfahrten wird der ruhende Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen wesentlich verbessert werden, wobei aber gleichzeitig durch eine Erhöhung der Schutzabstände der Einstellplätze für Kraftfahrzeuge vor Hauptfenstern — nunmehr 2,50 Meter statt wie bisher 1,50 Meter bei Pkw — eine Verbesserung für die Hausbewohner geschaffen wurde.

Die technischen Bestimmungen wurden modernisiert und hinsichtlich der Lagerung brennbarer Flüssigkeiten mit den Bestimmungen des Ölteuerungsgesetzes koordiniert.

Durch die neue Forderung, daß Tankstellen einen ausreichenden Bedienungsplatz und eine ausreichende Staufläche im Falle einer Neugenehmigung aufweisen müssen, wird dort, wo in Zukunft tatsächlich noch Tankstellen errichtet werden, eine Behinderung des öffentlichen Verkehrs nicht mehr gegeben sein.

Die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen wurde neu geordnet. Während die Pflichtstellplätze bei Wohnungen nach der Anzahl der Wohneinheiten ohne

Rücksicht auf die Größe derselben ermittelt werden, da die Anschaffung eines Kraftfahrzeuges nicht mit der Größe einer Wohnung in Zusammenhang gebracht werden kann, wird bei Industrie- und Betriebsgebäuden, Büro- und Geschäftshäusern, Amtsgebäuden, Schulen, Instituten, Krankenanstalten und Heimen die Berechnung nach der Fläche der Aufenthaltsräume ausgerichtet. Das bedeutet eine Erleichterung gegenüber dem bisherigen Rechtszustand, wobei die genaue Festlegung der Verpflichtung erst durch die Durchführungsverordnung erfolgen soll.

Da die Verpflichtung zur Errichtung der Pflichtstellplätze nur mehr bei Neu- und Zubauten sowie bei Widmungsänderungen, aber nicht mehr bei Umbauten und baulichen Abänderungen besteht, wird im Sinne der Revitalisierung der Altstadtkerne auf eine überspannte Stellplatzpflicht in solchen Gebieten verzichtet. In Zukunft ist der Pflichtstellplatz insoweit auf den eigenen Liegenschaften zu errichten, als es wirtschaftlich zumutbar ist.

Als echte Alternative besteht nur die Möglichkeit, den Pflichtstellplatz in einer Großgarage mit über 1000 Quadratmetern, welche gleichzeitig errichtet wird oder für welche die Benützungsbewilligung vor nicht mehr als zwei Jahren erteilt wurde, sicherzustellen.

Ist die Errichtung auf dem eigenen Bauplatz nicht wirtschaftlich zumutbar, so hat der Bauwerber die Wahl, ob er entweder außerhalb des Bauplatzes den Stellplatz in einem Umkreis von 500 Metern vom Bauplatz beziehungsweise etwa bei einer Fußgängerzone vom Rande dieser aus gerechnet errichtet oder die Ausgleichsabgabe bezahlt. Durch die Erhöhung der Ausgleichsabgabe wird aber der Anreiz, in die Geldablöse zu flüchten, entfallen.

Diese Novelle wird eine wesentliche Erleichterung der Verkehrssituation erwirken, und die sozialistische Fraktion wird dieser Gesetzesnovelle ihre Zustimmung geben. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Maria Hlawka: Der Herr Abg. Dr. Ebert ist als nächster Redner gemeldet. Ich bitte ihn, das Wort zu ergreifen.

Abg. Dkfm. Dr. Ebert: Hoher Landtag! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich werde kurz in ein paar Minuten doch zu einigen wirtschaftlichen Problemen Stellung beziehen, und zwar erscheint es mir äußerst wichtig, Folgewirkungen dieses Gesetzes bereits hier anzumerken, und dann möchte ich zum Gesetz selbst ein paar Bemerkungen machen.

Es tut mir leid, daß der Herr Vizebürgermeister Pfoch nicht anwesend ist, denn es wird uns ja allen klar sein, daß durch diese Gesetzesnovelle für den Neubau, für den Umbau und für die Assanierung enorme Geldsummen zusätzlich — sicherlich völlig richtig im Interesse der Gesunderhaltung und des Verkehrs in dieser Stadt — aufgewendet werden müssen. Daher werden ohne Zweifel auch die Wohnbauförderungsbestimmungen darauf Rücksicht nehmen müssen, denn es ist ja bereits heute so, daß allein durch die inflationsbedingten Zinserhöhungen den Inhabern oder Genossenschaftlern von Neubauwohnungen zusätzlich große Belastungen angelastet werden müssen. Wenn also die Förderung nicht entsprechend auf die neuen Bestimmungen sowohl hinsichtlich der Errichtung als auch der Abgabe Rücksicht nimmt, wird es wieder auf die neuen Wohnungsinhaber und -mieter umgelegt

werden müssen. Ich glaube, daß das überhaupt kaum mehr zumutbar ist, wenn wir wirklich noch von einer sozialen Übergabe solcher Wohnungen sprechen wollen, das heißt, wenn wir von der Benützung nicht jene Menschen ausschließen wollen, die nicht über ein sehr hohes Einkommen verfügen beziehungsweise ein geringeres Einkommen haben.

Herr Vizebürgermeister Pfoch (*der inzwischen den Saal betreten hat*), vielleicht darf ich es doch kurz wiederholen: Wir hoffen, daß bereits in der nächsten Wohnbauförderungssitzung auf dieses Gesetz Rücksicht genommen wird, daß bei den Wohnbauförderungsbestimmungen dieser Fragenkomplex, der sowohl den zusätzlichen Bau von Abstellplätzen und Garagen als auch die Ausgleichsabgabe betrifft, berücksichtigt wird.

Ein zweites Problem ist zum Teil nicht mehr relevant, das ist unter Umständen der Umbau, also zum Beispiel die Umwidmung beziehungsweise Umgestaltung einer Bürofläche zu einer Wohnungsfläche. Es wird nur sehr klar zu umreißen sein, was man unter einem Umbau versteht, denn es kann dann natürlich unter Umständen ein pitzlicher Ausleger des Gesetzes auch die Neugestaltung einer Wohnung, wo ein paar Wände niedergerissen werden müssen, als Umbau bezeichnen. Hier müßte von vornherein eine klare Handhabung erläutert werden, damit nicht neue Schwierigkeiten entstehen.

Aber ein echtes Problem findet überhaupt keine Lösung, nämlich der Dachausbau, denn hier müßte auf jeden Fall ein Abstellplatz errichtet werden. Das heißt also, der teilweise in den inneren Bezirken erwünschte Dachausbau — er ist nicht überall erwünscht, aber in den inneren Bezirken schon — würde hier verhindert werden, weil die zusätzlichen Kosten dann einfach nicht mehr die Verwertung derartiger Flächen zuließen. (*Abg. Deistler: Was ist ein „pitzlicher Beamter“?*)

Herr Kollege! Gehen Sie überall hin, wo es Beamte gibt: Es gibt auch pitzlige Beamte, wie es pitzlige Arbeitnehmer und Unternehmer gibt. Das sind solche, die vielleicht manchmal etwas zu ernst nehmen.

Ein weiteres Problem ist — und da möchte ich jetzt sehr deutlich einmal etwas sagen —: Der Staat und die Stadt können sich nicht immer besserstellen als ihre Bürger. Es ist unzumutbar, daß, wenn Staat oder Stadt Gelder vereinnahmen und sie dann später einmal zurückzahlen müssen, diese Gelder zinsfrei rückerstatten. Der, der das Geld zurückbekommt, hat ja sowieso den enormen Verlust durch die Inflation. Daß er aber die Gelder, die ihm rechtmäßig zustehen, später ohne Zinsen zurückbekommt, ist, glaube ich, unzumutbar.

Wenn daher die Bundesverfassung hier schon Rücksicht nimmt und erklärt, daß eine angemessene Verzinsung zu gewähren ist, sollte sich die Gemeinde Wien anschließen und auch eine angemessene Verzinsung für Gelder, die erbracht wurden und rückerstattet werden müssen, gewähren. Das ist der § 44.

Zum Schluß doch noch ein paar Worte an und für sich. Ich möchte noch einmal mit aller Deutlichkeit auf folgendes verweisen — es ist schon von zwei Rednern gesagt worden, aber ich möchte es noch einmal namentlich feststellen —: Im Jahre 1971 haben sich sowohl der Kollege Leinkauf und ich als auch die Kollegen Neusser und Matza in Anfragen mit den Park-

garagen befaßt und eine Parkgaragenförderung verlangt.

Ich möchte hier Grundsätze, die, glaube ich, auch für den Landtag Gültigkeit haben sollten und die auf der großen Tagung des Vereins für Konsumenteninformation vorgestern zur Sprache gekommen sind, zur Kenntnis bringen. Es wurde dort eindeutig gefordert, daß der Monopolisierung Einhalt zu gebieten wäre. Wenn man aber der Meinung ist, daß die Monopolisierung nicht so gut wäre und Nachteile bringt, dann soll man beim Garagenbau in Wien nicht Monopole neu schaffen, sondern man soll jedem, der die Möglichkeit sieht und es tun will, die Chance geben, hier mit einzusteigen. Man soll also hier nicht monopolartig verhindern, sondern im Gegenteil die Vielfalt fördern. Unter Umständen gibt es dann auch ein leichteres Verhandeln im Hinblick auf die Gebühren, denn wenn es nur ein Unternehmen ist, wird es viel schwieriger sein, eine Gebührenverminderung oder nicht so starke Anhebung zu erreichen, als wenn es mehrere sind, die in Konkurrenz treten.

Eine klare Feststellung noch: Indem man die Autos unter die Erde verbannt, auf Abstellplätze verbannt und alles das tut, ist die Frage des Verkehrs überhaupt noch nicht gelöst. Es gibt nach wie vor keinen Generalverkehrsplan, es gibt nach wie vor keinen Garagenplan. Wir haben einmal da draußen wunderbar auf einer Karte ein paar Punkte gesehen, dort sollten sie hinkommen, aber heute gibt es die meisten noch nicht. Es wird überhaupt noch nichts getan bezüglich des Park-and-ride-Systems. Es wird überhaupt noch nichts getan, um den Massenverkehr attraktiv zu machen und wirklich attraktiv zu machen, und es wird vor allem eines noch immer nicht gemacht in Wien, nämlich die Beseitigung der Behinderung des Wirtschaftsverkehrs. Denn bedenken Sie eines: Der Wirtschaftsverkehr kostet der Wirtschaft viel Geld, das der Konsument im Preis bezahlen muß. Wenn also das Verkehrsproblem nicht gelöst wird, zahlt es letztthin gesehen der Konsument im Preis. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Maria **Hlawka**: Herr Stadtrat Mayr hat eine Wortmeldung abgegeben. Ich ersuche ihn, das Wort zu ergreifen.

Amtsführender Stadtrat Hans **Mayr**: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Frau Präsident des Wiener Landtages! Ich melde mich in diesem Fall als Stadtrat zum Wort, der für die Garagengesellschaft verantwortlich ist, und habe die Pflicht, darauf aufmerksam zu machen, daß die Meinung des Herrn Abg. Ebert, daß hier eine Monopolgesellschaft geschaffen werden soll, nicht zutrifft. Wir haben mit der Garagengesellschaft keineswegs die Absicht, daß nur diese Garagengesellschaft in Wien Garagen bauen kann, auch dann nicht, wenn es sich um städtische Gründe handelt und das Baurecht auf oder unter diesen städtischen Gründen zur Verfügung gestellt werden soll, sondern ganz im Gegenteil: Sinn dieser Garagengesellschaft ist es, den Garagenbau in Wien anzukurbeln und sich dabei auch zusätzlich jeder privaten Beteiligung zu bedienen (*Ruf bei der ÖVP: Machen wir ein Förderungsgesetz!*), wie es in Einzelfällen bereits geschehen ist.

Wir sind also durchaus bereit, mit allen Privaten auf dem Sektor des Garagenbaues zu kooperieren, nur eines bitte ich Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren des Wiener Landtages, zur Kenntnis zu neh-

men: Die Stadt Wien und das Land Wien kann nicht Baurechte dort, wo man voraussichtlich mit hohen Erträgen und mit hohen Gewinnen rechnen kann, aus der Hand geben und dort, wo es sich um Garagenprojekte handelt, die sicherlich notwendig sind, aber auf längere Frist keine Gewinne abwerfen werden, dann selbst diese schlechten Plätze verbauen. Hier muß über die Garagengesellschaft ein Ausgleich geschaffen werden. Aber ich sage noch einmal: Es sind alle Privaten sehr deutlich eingeladen.

Wenn Sie mich auffordern, ein Unterstützungsprogramm vorzulegen, dann muß ich Ihnen eines hier sehr deutlich sagen: Ich bin gerne dazu bereit. Aber bitte verlangen Sie eines nicht: daß immer mehr und mehr Geld ausgegeben werden soll und daß immer mehr gefördert wird, während Sie andererseits verweigern, sich die notwendigen Einnahmen zu schaffen. Ich werde mich sehr bemühen — der Magistrat leistet die Vorarbeiten —, daß wir gemeinsam mit der Einführung der Parkometerabgabe auch eine Garagenunterstützungsverordnung vorlegen. Aber eines, meine sehr geehrten Damen und Herren des Wiener Landtages, ist nicht möglich, nämlich mehr und mehr Ausgaben zu fordern, die notwendigen Einnahmen dazu aber zu verweigern. Das wäre eine Finanzpolitik, die sicherlich nicht im Sinne einer wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt liegt.

Ich bitte Sie daher: Wenn Sie die Notwendigkeit erkennen, genauso wie wir sie erkannt haben, hier an gewissen Punkten, wo wir notwendig Tiefgaragen brauchen, wo aber auf Jahre hinaus noch keine Rentabilität zu erwarten sein wird, fördernd einzugreifen, dann tun wir das gerne, dann geben Sie aber auch bitte den dazu notwendigen Einnahmen Ihre Zustimmung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Maria **Hlawka**: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Die Debatte ist geschlossen.

Bevor ich den Berichterstatter, Herrn Stadtrat Schieder, zum Schlußwort bitte, muß ich zum Abänderungsantrag des Landtagsabgeordneten Dr. Hirschall die Unterstützungsfrage stellen. Ich frage die Damen und Herren, wer diesen Abänderungsantrag unterstützt. — Die Unterstützung ist somit nicht gegeben. Der Antrag ist erledigt.

Nun darf ich Herrn Berichterstatter Schieder zum Schlußwort bitten.

Berichterstatter amtsführender Stadtrat **Schieder**: Frau Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren des Wiener Landtages! Ich bin dem Herrn Abg. Seeböck sehr dankbar, daß er in seinem Beitrag noch einmal die Bedeutung dieses Gesetzes für die Stadt Wien unterstrichen hat.

Zur Wortmeldung des Herrn Abg. Ebert, vor allem über seinen Exkurs über den Mechanismus der freien Marktwirtschaft, steht es mir als Berichterstatter nicht zu, eine Meinungsäußerung abzugeben. Ich möchte nur zu dem einen Punkt, den er erwähnte, daß es unfair sei, daß die Stadt reicher wird als ihre Bürger, darauf hinweisen, daß hier das Konstruieren von Ausgaben, Einnahmen, Reichtum und Armut der Stadt im Gegensatz zu den Bürgern einer Stadt, nicht den Tatsachen entspricht. Denn die Mittel, die eine Stadt, die ein Gemeinwesen für die notwendigen Aufgaben im Interesse der Bürger aufzubringen hat, sind ja nicht Mittel, die sie selbst druckt, sind kein Geld, das sie sich selbst

prägt, sondern ist Geld, das sie von den Bürgern dieser Stadt erhält.

Der Herr Abg. Hirschall hat in seinem Beitrag einleitend darauf hingewiesen, daß die Vorlage des Gesetzes zu spät erfolgt sei. Meine Damen und Herren! Das ist bei allen Gesetzen die Schwierigkeit: Wird ein Gesetz sehr rasch durchgezogen, um den Vorwurf auszuschalten, es sei zu spät gekommen, dann kommt der Vorwurf, es sei nicht genügend verhandelt worden. Wird genügend verhandelt, so heißt es dann, das Gesetz käme zu spät und sei zu lange verhandelt worden.

Zum Abänderungsantrag des Herrn Abg. Hirschall brauche ich nicht mehr allzuviel zu sagen, da er nicht mehr Gegenstand der Verhandlung oder der Beschlußfassung ist. Ich möchte nur inhaltlich darauf hinweisen, Herr Abgeordneter, daß es bisher zwei Meter im Gesetz gewesen sind und daß jetzt auf zehn Meter erhöht wurde. Aber nicht nur das, statt diesen zwei Metern, die im Gesetz auch für Wohngebiete galten, gelten jetzt diese zehn Meter, aber in Wohnvierteln wird die Errichtung von Tankstellen praktisch unmöglich sein. Ich würde persönlich Ihrer Meinung zustimmen, daß es mehr als zehn Meter in Wohngebieten sein müßten. Ja! Aber durch dieses Gesetz wird in Wohngebieten praktisch überhaupt keine Tankstelle mehr errichtet werden können. Darin sehe ich den großen Fortschritt.

Ihre Beiträge, Herr Abg. Hirschall, zur Frage, wie viele Abstellflächen für Schülerheime vorgesehen sind, und zu den Berechnungsmodalitäten sind als Meinungsäußerung für den Berichterstatter natürlich sehr interessant gewesen. Als Kritik sind sie unzutreffend und als Verbesserungsvorschlag zum Gesetz auch unzutreffend, denn Sie bezogen sich mit Ihren Vorschlägen auf die Durchführungsverordnung. Dort stellt sich diese Frage. Wir stimmen hier aber derzeit ausschließlich über das Gesetz ab. Das Gesetz sichert die Möglichkeit, daß weitergegangen wird. Diese Punkte werden bei der Durchführungsverordnung zu beraten sein.

Ihren Beitrag zum Budget der Stadt Wien für das heurige Jahr kann ich als Berichterstatter natürlich nicht behandeln, da ich weder zuständig bin, noch der Zeitpunkt vor der Vorlage des Budgets der richtige wäre, die Ansätze dieses Budgets im Wiener Landtag zu behandeln.

Der Herr Landtagsabgeordnete Krasser hat darauf hingewiesen, daß das Gesetz eigentlich von ihm initiiert worden ist. Ich sage ganz offen: Das weiß ich nicht. Vor den Landtag gebracht wurde es auf jeden Fall vom Herrn Stadtrat Heller. *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Ich weiß schon, wie das ist. Gute Gesetze haben einen Vorteil, um den die ledigen Kinder die guten Gesetze beneiden. Es melden sich nämlich mehr potentielle Väter bei den guten Gesetzen als üblicherweise bei Kindern. *(Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ.)*

Zur Frage der Tankstelle Am Hof, die der Herr Landtagsabgeordnete Krasser angeschnitten hat, weiß ich nicht, wie das zu verstehen ist. Ich werde das natürlich an die zuständigen Stellen weitergeben. *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Ich werde es weitergeben. Soweit ich die rechtliche Lage kenne — ich kenne sie sicherlich nicht so gut wie Sie, Herr Landtagsabgeordneter —, handelt es sich dort bei dieser Tankstelle um eine sogenannte Widerrufsbewilligung, weil die Tankstelle auf öffentlichem Gut errichtet ist. Es kann also aus öffentlichem Interesse diese Tankstelle jederzeit widerrufen werden. Ich habe mir nicht

gedacht, daß das vernünftig wäre. Aber wir werden auch diese Anregung aufgreifen und prüfen, ob die Widerrufsbewilligung möglicherweise für diese eine Tankstelle, die Sie hier speziell erwähnt haben, vielleicht aufgehoben werden sollte.

Wenn Sie gesagt haben, daß Sie eine Ermäßigung der 80.000 auf 50.000 Schilling (*Ruf bei der ÖVP: In der Verordnung!*) erreicht haben, möchte ich darauf hinweisen, daß im Gesetz die mögliche Höchstgrenze mit 80.000 Schilling festgelegt ist. Wenn in diese Verordnung 50.000 Schilling hineinkommen und nicht beabsichtigt ist, 80.000 Schilling beziehungsweise 60.000 Schilling hineinzunehmen, dann haben Sie tatsächlich erreicht, daß weniger hineinkommt. Als Jurist werden Sie wissen, daß das natürlich noch keine Ermäßigung ist. Eine Ermäßigung kann ich nur von einer festgesetzten Gebühr bekommen. Aber auf diesen Kompromiß, Ermäßigung in der Verordnung, sind wir natürlich bereit, uns hier zu einigen.

Meine Damen und Herren! Ich möchte ganz allgemein noch einmal darauf hinweisen, daß der vorliegende Gesetzentwurf davon ausgeht, daß das Leben in der Stadt Wien qualitativ besser sein kann und sein wird, wenn den Anregungen dieses Gesetzes entsprochen, wenn seinen Bestimmungen Rechnung

getragen wird. In diesem Sinne bekenne ich mich als Berichterstatter zum Entwurf.

Präsident Maria **Hlawka**: Danke.

Wir kommen nun zur Abstimmung. Ich bitte jene Mitglieder des Landtages, die der Vorlage einschließlich Titel und Eingang in erster Lesung ihre Zustimmung erteilen wollen, um ein Zeichen mit der Hand. — Die Gesetzesvorlage ist somit in erster Lesung einstimmig angenommen.

Wenn kein Widerspruch erfolgt, werde ich sofort die zweite Lesung vornehmen lassen. — Widerspruch erfolgt nicht. Ich bitte jene Mitglieder des Landtages, die der Vorlage auch in zweiter Lesung zustimmen wollen, ein Zeichen mit der Hand zu geben. — Ich danke. Das ist ebenfalls einstimmig angenommen und so beschlossen.

Somit ist die Tagesordnung der heutigen Sitzung erledigt.

Tag, Stunde und Tagesordnung der nächsten Sitzung werden auf schriftlichem Wege bekanntgegeben.

Danke. Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß um 11.25 Uhr.)