

II/2-12/51-1978

Wien, am 10. Okt. 1978

Betrifft  
Entwurf eines NÖ Garagengesetzes



Hoher Landtag!

Die Zielsetzung der Rechtsbereinigung erfordert den Ersatz der Reichsgaragenordnung vom 17.2.1939, GBÖ Nr.1447/1939 i.d.F. des Erlasses des Reichsarbeitsministers vom 13.9.1944, RArbBl 1944/I S.325, durch moderne landesrechtliche Bestimmungen über KFZ-Abstellplätze. Der beiliegende Gesetzentwurf enthält als einen Schwerpunkt die Weiterbildung der schon in der Reichsgaragenordnung begründeten Verpflichtung zur Herstellung privater Abstellanlagen im Interesse der schon sehr dringenden Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen vom ruhenden Verkehr und als zweiten Schwerpunkt eine Verordnungsermächtigung für technische Detailregelungen, welche die rasche Anpassung der Vorschriften an die Weiterentwicklung der Kraftfahrzeugtechnik erleichtern soll.

Die Einzelheiten dieses Gesetzentwurfs wurden im Rahmen eines Entwurfs einer umfassenden Änderung der NÖ Bauordnung 1976 zur Begutachtung versendet; die Stellungnahmen des Bundeskanzleramtes und des Bundesministeriums für Bauten und Technik hiezu wurden bei seiner Fertigstellung zur Gänze berücksichtigt, die übrigen Stellungnahmen, soweit ihr Inhalt mit den Grundgedanken des Gesetzentwurfs vereinbar ist. Dieser Gesetzentwurf ersetzt den Entwurf einer NÖ Garagenordnung vom 3.12.1974, GZ II/2-61/38-1973.

Zu den einzelnen Bestimmungen wird ausgeführt:

Zu § 1:

Vorerst erscheint die Definition der neu einzuführenden Begriffe erforderlich. Diese ist ebenso wie die folgenden Bestimmungen so allgemein als möglich gefaßt, Detailbestimmungen sollen in der Durchführungsverordnung getroffen und der raschen Entwicklung der Kraftfahrzeugtechnik jeweils angepaßt werden.

Eine Unterscheidung zwischen Garagen und Abstellräumen wird bewußt vermieden, weil die Häufigkeit der Benützung von Abstellräumen von der Baubehörde nicht beeinflußt werden kann.

Mit der Bestimmung, daß ein Abstellen von Kraftfahrzeugen (im Sinne dieses Gesetzes) nicht vorliegt, wenn die Batterie ausgebaut und der Tank entleert ist, wird die Ausnahme von Kraftfahrzeug- Schau- und Verkaufsräumen vom Geltungsbereich der Bestimmungen über Garagen bezweckt.

Die Unterscheidung zwischen Klein-, Mittel- und Großgaragen wird aus der Reichsgaragenordnung übernommen.

Bei der Anordnung von Stellplätzen für Behinderte wird ein der ÖNORM B 1600 entsprechender Flächenbedarf zu berücksichtigen sein.

Zu § 2:

Hier wird, wie schon in der Reichsgaragenordnung, die prinzipielle Verpflichtung, Abstellanlagen zu schaffen, ausgesprochen.

Auch die wesentliche Änderung des Verwendungszweckes kann einen zusätzlichen Abstellplatzbedarf hervorrufen (z.B. die Änderung des Verwendungszweckes einer Halle von Lagerhalle auf Supermarkt).

Da Wohnwege nicht befahren werden sollen, wird die Schaffung von privaten Abstellanlagen außerhalb der Wohnwege in zumutbarer Entfernung von den Bauplätzen vorgeschrieben.

(Die öffentlichen Abstellanlagen gehören zu den Verkehrsflächen und sind daher im Flächenwidmungsplan festzulegen).

Zu § 2 Abs.2:

Die Anzahl der herzustellenden Stellplätze wird nicht im Gesetz festgelegt. Dieser Absatz enthält eine Verordnungsermächtigung, je nach Art und Verwendungszweck der Baulichkeit die Anzahl der herzustellenden Stellplätze festzulegen.

Zu § 2 Abs.3:

Die Maße beruhen auf internationalen Erfahrungswerten. Die Möglichkeit von Ausnahmen ist vorgesehen, wenn die ordnungsgemäße Funktion der Anlage durch einen Stellplan nachgewiesen wird. Insbesondere kommt dies bei Tiefgaragen in Betracht, wo die schräge und besonders enge Anordnung der Stellplätze besonders kostensenkend wirkt und mit Rücksicht darauf auch eher akzeptiert wird.

Zu § 2 Abs.4:

Hier wird insbesondere an dicht verbaute Gebiete gedacht. Es wird Aufgabe der Baubehörde sein, zu prüfen, ob die Abstellmöglichkeit tatsächlich auf die Dauer des Bestandes der Baulichkeit und ihrer bewilligten Verwendung gesichert ist.

Eine bestimmte Rechtsform (z.B. die Einverleibung einer Reallast) wird nicht vorgesehen, es wird z.B. ein auf die gewöhnliche Nutzungsdauer abgeschlossener Vertrag mit beiderseitigem Kündigungsverzicht ausreichen.

Zu § 2 Abs.5:

Wenn nicht einmal die Forderung des Abs.4 erfüllt werden kann, wie z.B. in fast allen städtischen Bereichen mit älterem Baubestand, ist diese Ausnahmebestimmung anzuwenden.

Zu § 2 Abs.6:

Gemeinden (vor allem Städte) mit dicht bebauten Ortskernen (Altstädten) großen Ausmaßes, innerhalb deren die Herstellung privater Abstellanlagen weder auf den einzelnen Parkplätzen noch jeweils im Umkreise von 300 m möglich erscheint, sehen im örtlichen Raumordnungsprogramm als Maßnahme die Herstellung öffentlicher Abstellanlagen vor und legen im Flächenwidmungsplan die hierfür in Betracht kommenden Flächen fest. Um ihnen die Finanzierung dieser öffentlichen Abstellanlagen zu ermöglichen, werden sie gemäß § 8 Abs.5 des Finanz- und Verfassungsgesetzes 1948 (mit dem dort vorgesehenen Wortlaut) ermächtigt, durch Verordnung die Einhebung einer zweckgebundenen Ausgleichsabgabe für die Gewährung von Ausnahmen von der Verpflichtung zur Herstellung privater Abstellanlagen einzuführen.

Zu § 3 Abs.1:

Private Abstellanlagen für Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t müssen außerhalb des Bauland-Wohngebietes angeordnet werden. Diese Bestimmung soll Belästigungen der Anrainer verhindern und ist als Beitrag zum Umweltschutz gedacht.

Vom gleichen Schutzgedanken ist der zweite Satz getragen. Garagen von Gebietskörperschaften und Körperschaften öffentlichen Rechts für öffentliche Dienste sowie für Ver- und Entsorgungseinrichtungen gelten in diesem Zusammenhang nicht als private.

Zu § 3 Abs.2:

Hinter der Festlegung eines Bauwuchs liegt immer die Absicht, einen bestimmten städtebaulichen Eindruck zu erzeugen. Aus diesem Grunde wurde die Höhenbeschränkung für Kleingaragen normiert, um zumindest den Eindruck eines Bauwuchs zu gewährleisten. Dies entspricht auch einer weitverbreiteten Praxis. Die Festlegung einer Traufenhöhe von höchstens 2,50 m soll Satteldächer auf Kleinga-

ragen im Bauwisch ermöglichen.

Eine genauere Regelung gehört in den Bebauungsplan.

Zu § 3 Abs.3:

Diese Bestimmung soll die Anordnung von Gemeinschaftsanlagen in genossenschaftlichen Wohnhausanlagen und dgl. erleichtern.

Zu § 3 Abs.4 und 5:

Abs.4 enthält die allgemeinen Vorschriften im Interesse des Ausschlusses einer Gefährdung und Belästigung.

Von der baurechtlichen Regelung des Betriebes von Abstellanlagen werden die im Rahmen von gewerblichen Betriebsanlagen betriebenen ausgenommen, weil die Regelung ihres Betriebes zum Gewererecht gehört.

Abs.5 enthält allgemeine Vorschriften im Interesse der Verkehrssicherheit.

Zu § 4:

Dieser § enthält die Ermächtigung zur Regelung technischer Details in einer Durchführungsverordnung, welche, wie schon erwähnt, künftig der Entwicklung des Kraftfahrwesens immer rasch angepaßt werden soll.

Zu § 5:

Diese Bestimmung erscheint notwendig, weil die Verfahrensbestimmungen der NÖ Bauordnung keine Grundlage für die Bedabhtnahme auf Garagenbestimmungen enthalten, und die Verpflichtung zur Erwirkung einer gesonderten baubehördlichen Bewilligung der Errichtung einer Abstellanlage (analog § 3 der NÖ Mineralölordnung) die Verpflichtung zur Herstellung der Abstellanlage nicht einschließen würde.

Zu § 6:

Da nach der ständigen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes die Einreihung einer Norm deutschen Ursprungs nach den Grundsätzen der §§ 2 bis 6 des Übergangsgesetzes 1920 erfolgt, kann die Reichsgaragenordnung nur insoweit aufgehoben werden, als sie als baunebenrechtliche Vorschrift übergeleitet wurde.

Somit beehrt die NÖ Landesregierung sich, folgenden Antrag zu stellen:

Der Hohe Landtag wolle die Vorlage der NÖ Landesregierung mit dem Entwurf eines NÖ Garagengesetzes der verfassungsmäßigen Behandlung unterziehen und einen entsprechenden Gesetzesbeschluß fassen.

NÖ Landesregierung

C z e t t e l

Landeshauptmannstellvertreter

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung

*Kerte*