KA VI - 46-1/02

Die B. Ges.m.b.H. als Vertreterin des Bauwerbers Republik Österreich beabsichtigte die Errichtung einer Tiefgarage im Nordhof des Amtsgebäudes Roßau "Rossauer Kaserne" sowie von Abstellplätzen im Hof selbst.

In das Baubewilligungsverfahren, das von der Magistratsabteilung 64 - Rechtliche Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtangelegenheiten durchgeführt wurde, war die Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten hinsichtlich der Anbindung dieser Garage an den öffentlichen Verkehr zwar eingebunden, sie verabsäumte es aber, die Magistratsabteilung 64 darauf hinzuweisen, dass die geplante Anbindung der Garage an den öffentlichen Verkehr den diesbezüglichen Bestimmungen des Wiener Garagengesetzes nicht entsprach.

Ohne die Magistratsabteilung 46 diesbezüglich zu kontaktieren, genehmigte die Magistratsabteilung 64 unter Mitwirkung der Magistratsabteilung 37 - Baupolizei das Bauvorhaben in der eingereichten, nicht dem Garagengesetz entsprechenden Form.

Da der Bewilligungsbescheid bereits in Rechtskraft erwachsen war, blieb nur die Möglichkeit, den Bauwerber dazu zu bewegen, einen neuerlichen Antrag um Baubewilligung mit zusätzlichen Maßnahmen zu stellen, um dem Wiener Garagengesetz Genüge zu tun.

1. <u>Bauliche Gegebenheiten</u>

Die Roßauer Kaserne, die zwischen 1864 und 1870 errichtet wurde, stellt sich als rechteckförmiges Rahmengebäude dar, dessen Innenfläche durch Quertrakte in drei etwa gleich große Innenhöfe geteilt wird.

Nachdem im Zuge der Kriegshandlungen des Jahres 1945 Teile des nördlichen, gegen den Donaukanal gerichteten Traktes zerstört worden waren, wurde anlässlich des Wiederaufbaues auch eine große eingeschossige Garage als Stahlbetonkonstruktion im Nordhof (Hof 3) errichtet und dieser dadurch überdacht. Die Verkehrsanbindung der Garage zur Roßauer Lände erfolgte durch zwei neu hergestellte Objekteingänge links und rechts vom Haupttor.

2. Nutzungskonzept

Das südliche, gegen den Schlickplatz gerichtete Drittel der Roßauer Kaserne wird derzeit von der Bundespolizeidirektion Wien, das nördliche, gegen den Donaukanal gerichtete Drittel vom Bundesministerium für Landesverteidigung (BMLV) genutzt, das mittlere Drittel soll künftig gegebenenfalls ebenfalls einer Nutzung des genannten Ministeriums zugeführt werden.

Auf Grund des erhöhten Raumbedarfes für die Unterbringung der zentralen Dienststellen des BMLV in der Roßauer Kaserne hatte sich die Wiedererrichtung des historischen nördlichen Hofrisalits als erforderlich erwiesen. Bei dessen Wiederaufbau wurde eine weitgehend unveränderte Wiederherstellung des historischen Baukörpers angestrebt.

Die erforderlichen Pflichtstellplätze für die Dienststellen des BMLV sollten nach bereits erfolgtem Abbruch der bestehenden Garage in einer Tiefgarage unter dem Nordhof (Hof 3) untergebracht werden.

3. Baubehördliche Bewilligungen und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

3.1 Gemäß der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien ist zur Durchführung baubehördlicher Genehmigungsverfahren für Bauten des Bundes, ausgenommen Wohnbauten, die Magistratsabteilung 64 zuständig. Dessen ungeachtet wurde mit Bescheid vom 25. Juli 1997, MA 35-ö.B./9-107/97, seitens der ehemaligen Magistratsabteilung 35 (heute Magistratsabteilung 37 BB) die Bewilligung erteilt, im südlichen Drittel der Roßauer Kaserne bauliche Änderungen durchzuführen. Weiters wurde im Kellergeschoß des Quertraktes 5 die Errichtung einer Motorradgarage sowie im Südhof (Hof 1) die Errichtung einer unterirdischen, eingeschossigen Tiefgarage bewilligt.

Hinsichtlich der Anbindung dieser Garage an den öffentlichen Verkehr wurde auch die hiefür zuständige Magistratsabteilung 46 eingeschaltet. Seitens der Magistratsabteilung 46 bestand insofern vom Verkehrsstandpunkt kein Einwand, als die gegenständliche Großgarage (über 1.000 m²) eine räumlich voneinander getrennte Zu- und

Abfahrt vorsah und somit dem Wiener Garagengesetz (WGG), LGBl. 22/1957 idgF, entsprach. Das Einverständnis der Magistratsabteilung 46 war durch eine entsprechende Vidende am Einreichplan dokumentiert.

3.2 Die B. Ges.m.b.H. (Firma B.) als Vertreterin des Bauwerbers Republik Österreich beabsichtigte im Mittelhof (Hof 2) der Roßauer Kaserne eine Bebauung für Geschäfts- und Bürozwecke sowie die Errichtung einer eingeschossigen Tiefgarage.

Da sich die im Südhof (Hof 1) für die Bundespolizeidirektion Wien bewilligte Tiefgarage (s. Pkt. 3.1) bereits im Bau befand und im Nordhof (Hof 3) für das BMLV die Errichtung einer Tiefgarage geplant war, forderte die Magistratsabteilung 46 in Übereinstimmung mit der abteilungsinternen Weisung für eine gesamtverkehrsplanende Beurteilung von der Firma B. die Vorlage eines Verkehrsgutachtens.

3.3 Das geforderte Verkehrsgutachten wurde von einem Ziviltechnikerbüro im Auftrag der Firma B. mit 18. März 1999 erstellt. Es kam unter Berücksichtigung der Verkehrssituation, der bestehenden Verkehrserschließung, der geplanten Bauvorhaben und der Ergebnisse von Verkehrszählungen und Leistungsberechnungen der betroffenen umliegenden Verkehrslichtsignalanlagen zu dem Schluss, dass infolge der beabsichtigten Errichtung von Tiefgaragen in der Roßauer Kaserne mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens in den Spitzenstunden in der Schlickgasse von 17 - 23 % und in den übrigen Straßenzügen von 1 - 6 % zu rechnen sei. Die erhöhten Verkehrsmengen könnten von den bestehenden Verkehrslichtsignalanlagen bewältigt werden.

Ohne auf die erhobenen Daten und die daraus gezogenen Schlüsse näher eingehen zu wollen, erschien dem Kontrollamt bemerkenswert, dass hinsichtlich der Verkehrserschließung der Tiefgarage im Nordhof die Bestimmungen des Wiener Garagengesetzes unberücksichtigt geblieben waren.

Gem. § 10 Abs. 1 des WGG müssen nämlich Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen eine Fahrverbindung zur öffentlichen Verkehrsfläche haben, die eine leichte und sichere Zu- und Abfahrt gewährleistet. Wo es die Verkehrsverhältnisse erfordern,

jedenfalls aber bei Großanlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen - als solche werden gem. § 2 Abs. 9 Anlagen mit einer Bodenfläche der Einstellplätze von über 1.000 m² definiert -, müssen Zu- und Abfahrten voneinander örtlich oder durch eine entsprechende bauliche Maßnahme oder durch eine Sperrlinie getrennt sein. Die lichte Torbreite muss mindestens 2,80 m betragen, geringere Torbreiten sind nur bei Beschränkung der Fahrzeugabmessungen zulässig.

Für die im Mittelhof (Hof 2) seitens der Firma B. geplante Tiefgarage mit 158 Pkw-Stellplätzen sah das Verkehrsgutachten auf Grund der architektonischen Gegebenheiten (maximale Durchfahrtsbreite der vorhandenen Tore 3 m) eine Trennung der Ein- und Ausfahrt als erforderlich an und schlug für die verkehrsmäßige Erschließung die Einfahrt über die Maria-Theresien-Straße und die Ausfahrt in die Türkenstraße vor.

Die verkehrsmäßige Erschließung der Garage des BMLV im Nordhof (Hof 3; 200 Pkw-Stellplätze in der Tiefgarage sowie weitere Abstellflächen für 50 Dienstkraftfahrzeuge im Hof) - der größten aller drei Garagen - sollte lt. Verkehrsgutachten ausschließlich über die Türkenstraße (gemeinsame Ein- und Ausfahrt) erfolgen. Von den bestehenden Ein- und Ausfahrten an der Roßauer Lände sollte nur mehr die mittlere Einfahrt - allerdings lediglich für Repräsentationszwecke und als Notein- und -ausfahrt - Verwendung finden. Die im Zuge des Wiederaufbaues hergestellten Garageneinbzw. -ausfahrten sollten geschlossen und die ursprüngliche Fassade rekonstruiert werden.

Wie die Erhebungen ergaben, war die eingeleitete Schließung der bestehenden Ein- und Ausfahrten links und rechts vom Haupttor nicht durch Auflagen des Bundesdenkmalamtes begründet und erschwerte eine dem WGG entsprechende optimale Verkehrsanbindung der geplanten neuen Tiefgarage und der Einstellplätze im Hof 3. Die Magistratsabteilung 46 bestätigte die Vermutung des Kontrollamtes, dass der Widerspruch des Verkehrsgutachtens zum WGG nicht beachtet worden war.

Der im Verkehrsgutachten bezüglich der zuletzt genannten Verkehrserschließung enthaltene Vorschlag: "Um eine Behinderung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der Türken-

straße durch in die Tiefgarage einfahrende Kraftfahrzeuge zu verhindern, soll die Personen- und Kraftfahrzeugskontrolle während der Frühverkehrsspitze (6.00 bis 9.00 Uhr) entfallen" erschien dem Kontrollamt in Anbetracht des Nutzers der Tiefgarage, dem BMLV, als undurchführbar.

3.4 Hinsichtlich der Zusammenarbeit bzw. der Koordination der einzelnen Gruppen der Magistratsabteilung 46, welche für die Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten zuständig war, fiel folgender Sachverhalt auf:

Über Antrag der Bezirksvorstehung wurde in Wien 9, Schlickplatz 6, von der Höhe Hörlgasse bis zur "Ein- und Ausfahrt der Kaserne" (Garage der Bundespolizeidirektion) das Linksparken von der Magistratsabteilung 46, Gruppe 2 (Straßenverkehrsbehörde), im Verordnungsweg für sechs Monate auf Probe genehmigt.

Im Verhandlungsprotokoll wurde dazu festgehalten, dass seitens der Magistratsabteilung 46, Gruppe 3 (Errichtung, Betrieb und Erhaltung von Verkehrseinrichtungen), die Leistungsfähigkeit in diesem Bereich mit dem Ergebnis ermittelt wurde, dass es zu keiner wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssituation durch das gegenständliche Linksparken kommen würde.

Diese Feststellung konnte aber nach Meinung des Kontrollamtes das Ergebnis des der Magistratsabteilung 46, Gruppe 1 (Verkehrsorganisation und Verkehrsplanung), zugegangenen Verkehrsgutachtens nicht berücksichtigt haben, da dieses infolge der geplanten Garagen eine Zunahme des Verkehrsaufkommens im Bereich Schlickplatz von 17 - 23 % in den Spitzenstunden prognostizierte.

Auch bei Nichtbetrachtung eines zukünftigen Verkehrsaufkommens ergab eine dem Verkehrsgutachten zugrundeliegende Verkehrszählung vom 11. März 1999 im Zeitraum von 7.00 bis 9.00 bzw. 15.00 bis 18.00 Uhr für die rechte Fahrspur des gegenständlichen Bereiches 132 bis 199 Fahrzeuge pro Stunde und für die linke Fahrspur 167 bis 203 Fahrzeuge pro Stunde.

Da auf Grund des genehmigten Linksparkens in diesem Straßenabschnitt die linke Fahrspur verloren ginge, würde dies zu einer drastischen Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der rechten Fahrspur führen. Diese Tatsache vertrug sich jedoch keinesfalls mit der Feststellung der Magistratsabteilung 46, Gruppe 3, dass es zu keiner wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssituation kommen würde.

Darüber hinaus war hervorzuheben, dass die im Antrag angeführte, auch der tatsächlichen Nutzung entsprechende "gemeinsame Ein- und Ausfahrt durch das Tor der Roßauer Kaserne zum Schlickplatz" nicht mit dem Genehmigungsbescheid der Magistratsabteilung 35 konform ging (s. Pkt. 3.1), wonach - in Entsprechung des WGG - lediglich die Ausfahrt in die Türkenstraße zulässig ist. Dies wäre auch aus dem erwähnten Verkehrsgutachten zu ersehen gewesen.

Der Magistratsabteilung 46 wurde daher empfohlen, die Zusammenarbeit ihrer einzelnen Gruppen besser zu koordinieren und vorhandene relevante Verkehrsgutachten, auch wenn diese nicht für die unmittelbar behandelte Materie erstellt wurden, für eine Beurteilung heranzuziehen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Betreffend die Verordnung des Linksparkens am Schlickplatz wurde seitens der Magistratsabteilung 46, Gruppe 2 (Straßenverkehrsbehörde), eine Leistungsberechnung von der Gruppe 3 (Errichtung, Betrieb und Erhaltung von Verkehrseinrichtungen) eingeholt. Diese stellte fest, dass bei Reduktion von zwei Fahrstreifen auf einen keine wesentliche Verschlechterung der Verkehrssituation zu erwarten sei. Dies ist in dem Sinne zu verstehen, dass die betroffenen Verkehrslichtsignalanlagen und der verbleibende eine Fahrstreifen nach wie vor die Leistungsfähigkeit hätten, den Verkehrsfluss zu gewährleisten, auch wenn die Reduktion der Fahrstreifen durchgeführt werden würde. Tatsächlich wäre die Leistungsfähigkeit auch noch bei einer Erhöhung des Verkehrs-

aufkommens um die prognostizierten 23 % im obigen Sinne vorhanden gewesen.

Die Empfehlung des Kontrollamtes, dass die Magistratsabteilung 46 die Zusammenarbeit der einzelnen Gruppen besser koordinieren soll, deckt sich auch mit den Erhebungen der Beratungsfirma, die die Magistratsabteilung 46 im Jahr 2002 durchleuchtet hat. Auf Grund des daraus resultierenden Reorganisationskonzeptes wird im Laufe des Jahres 2003 die Magistratsabteilung 46 neu organisiert werden. Bereits mit Frühjahr ist die Zusammenführung der drei Gruppen und eine Aufteilung auf Gebietsgruppen geplant, womit die kritisierten Schnittstellen zwischen den einzelnen Gruppen bereinigt sein werden.

3.5 Von der Magistratsabteilung 64 war bereits mit Bescheid vom 9. April 1952, MA 64-4387/51, eine Großgarage im Nordtrakt (Hof 3) mit einer Einstellfläche von 6.272 m² genehmigt worden, welche durch die beiderseits des Haupttores im Nordtrakt situierten neuen Durchfahrten (vgl. Pkt. 3.3) zur Roßauer Lände erschlossen wurde. Ferner waren zwei Durchfahrten durch den Quertrakt in den Mittelhof (Hof 2) vorgesehen und - erforderlichenfalls - auch die Möglichkeit einer Durchfahrt aus dem Nordtrakt zur Türkenstraße angeführt.

Mit Bescheid vom 11. November 1993, MA 64 - ö.B. 9/4/93, wurde von der Magistratsabteilung 64 die Baubewilligung für bauliche Änderungen und Raumwidmungsänderungen in den Nordtrakten 11 und 12 der Roßauer Kaserne erteilt.

In diesem Baubewilligungsbescheid blieb die bestehende eingeschossige Großgarage im Nordhof (Hof 3) unerwähnt und war auch aus den Einreichplänen nicht ersichtlich. Im Bereich der drei Durchfahrten des Nordtraktes auf die Roßauer Lände wurde jedoch die Errichtung von "Schleusen" genehmigt, sodass diese Durchfahrten zum Zwecke der Ein- und Ausfahrt nicht mehr zur Verfügung standen. Auf eine durch die vorgesehenen

baulichen Maßnahmen erforderliche geänderte Verkehrserschließung der Garage wurde jedoch nicht Bezug genommen.

Der folgende Bescheid vom 20. Februar 1998, MA 64-öB 9/43/96, hatte die Bewilligung für bauliche Abänderungen und Raumwidmungsänderungen in den Trakten 9 und 10 sowie die Planwechselbewilligung für die mit Bescheid vom 11. November 1993 baurechtlich bewilligten baulichen Abänderungen und Raumwidmungsänderungen in den Trakten 11 und 12 zum Inhalt.

Gem. § 36a Abs. 2 des WGG wurde die anlässlich der gegenständlichen Bauführung erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen mit insgesamt 17 festgesetzt und gem. § 70 BO iVm § 3 Abs. 1 WGG die Bewilligung für die Errichtung von 17 Pflichtstellplätzen und 18 freiwilligen Stellplätzen im Nordhof (Hof 3) entsprechend dem Auswechslungsplan Nr. 33 erteilt.

Besagter Auswechslungsplan stellte die bereits vorhandenen 119 Stellplätze für die Trakte 9 bis 12, weiters die erwähnten 17 Pflichtstellplätze (infolge des Dachausbaues der Trakte 9 und 10) sowie die 18 Reservestellplätze dar. Die Verkehrserschließung der Garage erfolgte lt. Plan über örtlich getrennte Zu- und Ausfahrten in den Trakten 11 und 12 zur Roßauer Lände. Dieser Auswechslungsplan wurde auch der Magistratsabteilung 46 zur Stellungnahme übermittelt. Wie aus dem Schreiben der Magistratsabteilung 46 vom 7. Jänner 1998 ersichtlich war, bestand seitens der Magistratsabteilung 46 vom Verkehrsstandpunkt kein Einwand.

Dieser Auswechslungsplan Nr. 33 (Lageplan-Stellplätze) als Bestandteil des Bescheides stand jedoch zu den übrigen der Baubewilligung zu Grunde liegenden Einreichplänen des gleichen Bescheides in Widerspruch, auf Grund derer durch bauliche Maßnahmen ein Verschließen der Durchfahrten sowohl zur Roßauer Lände als auch jener zur Türkenstraße bewilligt wurde. Somit verblieb für die Garage im Nordhof als Fahrverbindung zur öffentlichen Verkehrsfläche nur mehr die Durchfahrt durch den Quertrakt 8 in den Mittelhof und von diesem über die 3 m breite Durchfahrt in die Türkenstraße.

Infolge der einander widersprechenden Plangrundlagen des Bewilligungsbescheides hätte der Bescheid der Magistratsabteilung 64 vom 20. Februar 1998 in Bezug auf die Kfz-Stellplätze bei dessen Verwirklichung zu einem rechtswidrigen Ergebnis geführt.

Der darauf folgende Bescheid vom 22. März 2001, MA 64 - öB 9/16/2000, hatte die Bewilligung für Abweichungen von den mit Bescheid vom 11. November 1993 und mit Planwechselbewilligung vom 20. Februar 1998 genehmigten Plänen hinsichtlich der Generalsanierung der Roßauer Kaserne betreffend die Trakte 8 bis 12 einschließlich der Wiedererrichtung des Hofrisalits und einer Tiefgarage im Nordhof (Hof 3) zum Inhalt.

Offenbar in Übereinstimmung zum erwähnten Verkehrsgutachten aus dem Jahre 1999 erfolgte die Einreichung der Tiefgarage (200 Stellplätze) zuzüglich 50 Stellplätzen im Hof 3 bereits in der Form, dass die Zu- und Ausfahrt ausschließlich über die 3 m breite Durchfahrt im Trakt 10 zur Türkenstraße erfolgen sollte.

Im Rahmen der Bauverhandlung am 5. Juli 2000 wurde für den Vertreter der Magistratsabteilung 46 zu Protokoll genommen, dass dieser das Projekt zur Kenntnis nehme und anhand des Verkehrskonzeptes die Durchführbarkeit überprüfen werde.

Die im Rahmen der Bauverhandlung zugesagte Überprüfung war seitens der Magistratsabteilung 46 offenbar in Vergessenheit geraten, da keine weitere Stellungnahme der Magistratsabteilung 46 bei der Magistratsabteilung 64 einlangte.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Das im Rahmen der Besprechung vom 5. Juli 2000 in Aussicht gestellte kleinräumige Verkehrsgutachten geriet infolge einer Vielzahl anderer Projekte bedauerlicherweise in Vergessenheit. Die Magistratsabteilung 46 wird anlässlich der neuen Gliederung auch moderne Managementmethoden zur Steuerung von Langzeitprojekten einführen.

Die Magistratsabteilung 64 verabsäumte es, eine Stellungnahme über die Durchführbarkeit des Garagenprojektes bei dieser Abteilung zu urgieren und genehmigte am 22. März 2001 mit Bescheid die Garage im Nordhof (Hof 3) in der eingereichten Form. Schließlich ließ auch die Magistratsabteilung 46 die Möglichkeit, nach Erhalt des Bescheides am 30. März 2001 auf das noch ausständige Ergebnis ihrer Überprüfung hinzuweisen, ungenützt.

Nach Ansicht des Kontrollamtes hätte auch dieser Bescheid auf Grund des Widerspruches zum WGG bei Verwirklichung zu einem rechtswidrigen Ergebnis geführt, da die Formulierung des § 10 Abs. 1 WGG "... dass bei Großanlagen Zu- und Abfahrten voneinander örtlich oder durch eine entsprechende bauliche Maßnahme oder durch eine Sperrlinie getrennt sein müssen ..." dahingehend zu interpretieren gewesen wäre, dass der Gesetzgeber bei derartigen Großanlagen eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr mit einer eigenen Fahrspur für die Zu- und Abfahrt fordert.

Aus diesem Grunde wurde die Magistratsabteilung 64 im Rahmen einer Besprechung mit dieser Feststellung konfrontiert. Nachdem die Problematik anhand der Pläne des Bewilligungsbescheides eingehend mit dem Abteilungsleiter im Beisein der zuständigen Sachbearbeiterin erörtert wurde, schloss sich dieser der Ansicht des Kontrollamtes, die gegenständliche Bewilligung stehe im Widerspruch zum WGG, an und sagte zu, mit dem Bauwerber Kontakt aufnehmen zu wollen, um mit einem weiteren Planwechsel diesen Mangel zu beseitigen. Wenige Tage später teilte er dem Kontrollamt jedoch telefonisch mit, dass auf Grund der Ansicht des im gegenständlichen Bewilligungsverfahren beigezogenen technischen Sachverständigen der Magistratsabteilung 37 BB, die Bewilligung entspräche sehr wohl dem WGG, er keine weiteren Veranlassungen zu treffen habe.

Auf diese Ansicht angesprochen, äußerte sich der technische Sachverständige der Magistratsabteilung 37 BB dem Kontrollamt gegenüber dahingehend, er habe im Rahmen der Bauverhandlung deshalb dem Projekt zugestimmt, weil die Garage eigene Zu- und

Abfahrten aus dem Kellergeschoß in den Hof 3 aufwies und allein schon deshalb der Forderung des § 10 WGG entsprochen hätte.

Weiters wäre einerseits im Hof eine "hydraulische Verkehrssperre" (für die Steuerung des Verkehrsflusses) vorgesehen gewesen und andererseits würde auf Grund der Nutzung der Kaserne als Bürogebäude des BMLV in Verbindung mit dessen organisatorischen Maßnahmen kein Zweifel an einer problemlosen Fahrverbindung zum öffentlichen Verkehr bestehen.

Seitens des Kontrollamtes war zu bemerken, dass diese wesentliche Argumentation der Genehmigungsfähigkeit der Garage in der Verhandlungsschrift vom 5. Juli 2000 nicht protokolliert wurde, obwohl eine Reihe anderer Details bezüglich der Garage festgehalten worden war.

Der erwähnten Ansicht des Sachverständigen konnte sich das Kontrollamt jedoch insofern nicht anschließen, als (wie bereits in Pkt. 3.3 angeführt) der § 10 WGG in Bezug auf die erforderlichen getrennten Zu- und Abfahrten eindeutig von einer Fahrverbindung zum öffentlichen Verkehr spricht. Die beiden vorgesehenen Rampen im Hofbereich stellten jedoch lediglich Verbindungen (Zu- und Abfahrt) der im Kellergeschoß befindlichen Tiefgarage mit den Einstellplätzen im Hof und keine direkte Verbindung mit der öffentlichen Verkehrsfläche dar. Vielmehr stand sowohl für die in der Tiefgarage als auch für die im Hof 3 abgestellten Kraftfahrzeuge lediglich eine rd. 3 m breite Durchfahrt zur öffentlichen Verkehrsfläche (Türkenstraße) als gemeinsame Zu- und Abfahrt zur Verfügung.

Hinsichtlich der ins Treffen geführten geplanten "hydraulischen Verkehrssperre" erhielt das Kontrollamt vom BMLV die Information, dass es sich dabei um eine versenkbare Bodenschwelle handle, welche ein unbefugtes Eindringen in die Garage verhindern sollte und somit nicht der Steuerung des Verkehrsflusses dienen konnte.

Der Leiter der Magistratsabteilung 37 erklärte zur Vorgangsweise seines Sachbearbeiters, dass der § 10 Abs. 1 WGG, der u.a. besagt, dass bei Großanlagen Zu- und

Abfahrten voneinander örtlich oder durch eine entsprechende bauliche Maßnahme oder durch eine Sperrlinie getrennt sein müssen, derart ausgelegt wurde, dass jede technische Maßnahme zur Trennung der Ein- und Ausfahrt möglich ist. Die zitierten baulichen Maßnahmen wurden nicht auf die Trennung der Zu- und Abfahrt in Form eigener Fahrspuren bezogen, sondern dahingehend interpretiert, dass bauliche Maßnahmen auch durch eine Verkehrsregelung - z.B. in Form einer Lichtsignalanlage, durch die eine zeitliche Trennung des Zu- und Abfahrtsvorganges bewirkt wird - zulässig wären.

Im Rahmen einer weiteren Besprechung im Kontrollamt, an der die Leiter der Magistratsabteilungen 37 und 64 sowie Vertreter der Magistratsabteilung 46 teilnahmen, wurde nunmehr von den betroffenen Magistratsabteilungen diese Auslegung des WGG als durchaus gesetzeskonform angesehen.

Auf den Einwand des Kontrollamtes, dass eine hydraulische Verkehrssperre keine verkehrsregelnde Funktion in Bezug auf eine reibungslose Zu- bzw. Abfahrt ausübt, erklärte der Leiter der Magistratsabteilung 64, dass dieser Sachverhalt im Bewilligungsverfahren nicht erkannt worden wäre. Auf Grund seines nunmehrigen Wissensstandes hätten sehr wohl zusätzliche verkehrsregelnde technische Maßnahmen, etwa in Form einer Lichtsignalanlage, gesetzt werden müssen.

Auf Grund der Tatsache, dass der Bewilligungsbescheid bereits in Rechtskraft erwachsen war, verblieb seiner Meinung nach in Übereinstimmung mit dem Kontrollamt nur die Möglichkeit, den Bauwerber dazu zu bewegen, einen Antrag um Baubewilligung (Planwechsel) mit den erwähnten zusätzlich erforderlichen verkehrsregelnden technischen Maßnahmen zu stellen. Zur Erzielung einer reibungslosen Anbindung an den öffentlichen Verkehr wäre jedoch unbedingt der Konsens mit der Magistratsabteilung 46 herzustellen.

Nach Ansicht des Kontrollamtes wäre allerdings die Aktivierung der Einfahrt von der Roßauer Lände und somit die Schaffung örtlich getrennter Zu- und Abfahrten der Verkehrsregelung durch bauliche Maßnahmen im obigen Sinne (Lichtsignalanlage) vorzuziehen.

Die Magistratsabteilung 64 nahm die Feststellungen des Kontrollamtes zum Anlass, zwecks Diskussion über eine entsprechende Änderung des Bauvorhabens für den Bereich der Ein- und Ausfahrt zur Kfz-Einstellanlage und zur Tiefgarage eine neuerliche mündliche Verhandlung am 29. Mai 2002 anzuberaumen.

Die Verhandlungsleiterin zeigte die mögliche Rechtsunsicherheit, bezogen auf § 49 Abs. 1 WGG und § 68 Abs. 4 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 auf. Sie wies darauf hin, dass jedermann, der die Ansicht vertrete, ein rechtskräftiger Bescheid weiche von den angewendeten Rechtsvorschriften ab, die Möglichkeit hätte, die Überprüfung dieses Bescheides bei der sachlich in Betracht kommenden und sogar zur Nichtigerklärung von Bescheiden berechtigten Oberbehörde anzuregen.

Im Rahmen der Verhandlung wurden zwei Lösungsvorschläge diskutiert. Als aus verkehrstechnischer Sicht günstigere Variante stellte sich die Einfahrt über die Roßauer Lände und die Ausfahrt über die Türkenstraße in einem sog. Einbahnsystem dar. Der Einfahrt über das Haupttor auf der Roßauer Lände konnte jedoch seitens der Bauwerberin, dem BMLV, aus Gründen der Sicherheit nicht zugestimmt werden.

Der zweite Lösungsansatz, den Zu- und Abfahrtsvorgang zeitlich zu trennen, bedingte die Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage, die jedoch nur auf Eigengrund im Bereich des Vorgartens errichtet werden darf. Außerdem wurde seitens der Magistratsabteilung 46 angeführt, dass durch die erforderliche Herstellung einer Einschleifspur Stellplätze im öffentlichen Parkraum entfallen würden.

Der Vertreter der Magistratsabteilung 46 stellte bezüglich der zweiten Variante fest, dass die Herstellung einer Lichtsignalanlage in der Türkenstraße prinzipiell möglich erschiene. Für die Realisierung der Ampelregelung wäre ein geeignetes Planungsinstrumentarium vorzulegen und für Maßnahmen im öffentlichen Gut das Einvernehmen mit der Magistratsabteilung 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau und mit dem Bezirksvorsteher herzustellen. Erst danach könnte seitens der Magistratsabteilung 46 eine endgültige Beurteilung vorgenommen werden.

Der Vertreter der Bauwerberin erklärte, nach Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes mit den Fachdienststellen einen Planwechsel einzureichen bzw. eine grundsätzliche Erörterung bei der Baubehörde zu beantragen.

3.6 Auf Grund des dargelegten Sachverhaltes wurde den betroffenen Magistratsabteilungen empfohlen, künftig bei der Vollziehung des WGG für eine den jeweiligen Erfordernissen entsprechende Vorgangsweise Sorge zu tragen.

Abschließend war zu bemerken, dass nach Ansicht des Kontrollamtes der zitierte Abs. 1 des § 10 WGG die Absicht des Gesetzgebers zwar hinreichend zum Ausdruck bringt, in der Praxis der Baubewilligungsverfahren aber auf erschwerte örtliche Verhältnisse oder auf besondere Wünsche von Bauwerbern eingegangen wird und es in diesem Zusammenhang zu sehr weit gefassten Auslegungen bzw. Interpretationen kommen kann. Es wäre daher bei der anhängigen Novellierung eine Präzisierung der in Rede stehenden Bestimmungen wünschenswert.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 37:

Die Zustimmung zum Garagenprojekt im Nordhof der Roßauer Kaserne, insbesondere zur Ein- und Ausfahrtssituation, erfolgte einerseits auf Grund der Herstellung einer hydraulischen Sperre, aber auch auf Grund der besonderen Funktion der Roßauer Kaserne, wonach die ständige Anwesenheit einer Aufsichtsperson im Bereich der Ein- und Ausfahrt gewährleistet ist. In der Roßauer Kaserne sind Räumlichkeiten für das BMLV untergebracht; dabei ist ein ungehinderter Zugang bzw. die ungehinderte Zufahrt für jedermann hintan zu halten - wie der Vertreter des Bauwerbers bei diversen Besprechungen festgestellt hat -, wobei den ständig anwesenden Personen auch verkehrsregelnde Aufgaben zufallen können.

Die Sachverhaltsdarstellung des Kontrollamtes wird zum Anlass genommen, künftig die Bestimmungen des § 10 Abs. 1 des Wiener Garagengesetzes restriktiver auszulegen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Die Vorgangsweise der Magistratsabteilung 64 berücksichtigte bei der baubehördlichen Bewilligung der Tiefgarage im Nordhof der Roßauer Kaserne insbesondere die speziellen Anforderungen an einen Sonderbau. Eine Kaserne bedarf - wie auch ein Regierungsgebäude, ausländische Vertretungsbehörden u.dgl. - zweifelsfrei besonderer Sicherheitsvorkehrungen. Aus diesem Grunde spricht sich das BMLV vehement gegen eine ständige Nutzung des Hauptzutrittstores an der Roßauer Lände aus. Da die Stellungnahmen der dem Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Garagenbenützer oder des Verkehrs auf öffentlichem Gut bzw. im Straßenbereich ergaben, erfolgte die Baubewilligung für die projektierte Tiefgarage.

Auf Grund der Feststellungen des Kontrollamtes fand am 29. Mai 2002 eine neuerliche Verhandlung statt. Im Anschluss daran wurde in Abstimmung mit der Magistratsabteilung 46 vom Planverfasser und dem Planungsbüro A. das Bauvorhaben dahingehend geändert, dass im Sinne des Verhandlungsergebnisses die Ein- und Ausfahrt aus dem Nordhof Richtung Türkenstraße mittels Lichtsignalanlagen geregelt werden soll.

Bemerkt wird, dass die Bezirksvorstehung des 9. Wiener Gemeindebezirkes diesem Lösungsvorschlag bislang nicht zugestimmt hat. Lt. Auskunft des Planverfassers ist aber beabsichtigt, einen Planwechsel einzureichen, der die Schaffung von fünf anstelle von

drei Brandabschnitten in der Tiefgarage vorsieht und die Änderungen im Ein- und Ausfahrtsbereich beinhalten soll.

Unabhängig davon wird auch an einer Projektsänderung gearbeitet, die eine Vergrößerung der Garagenkapazität durch den Einbau einer zweiten Tiefgarage im Mittelhof vorsieht. Die Ein- und Ausfahrt für die Fahrzeuge (sowohl aus der Nordhofgarage als auch aus der Mittelhofgarage) würde dann getrennt über den Mittelhof in Richtung Türkenstraße bzw. Maria-Theresien-Straße erfolgen.

In Kürze soll bei der Magistratsabteilung 64 ein diesbezüglicher Antrag auf Durchführung einer technischen Vorbesprechung eingebracht werden.

Der Anregung des Kontrollamtes, § 10 Abs. 1 WGG zu präzisieren, könnte im Zuge einer Novellierung des Gesetzes sicher Rechnung getragen werden. Zu bedenken ist jedoch, dass eng gefasste gesetzliche Bestimmungen den Handlungsspielraum der Behörde erheblich einschränken und die Möglichkeit, eine auf den Einzelfall abgestimmte Lösung zu treffen, entsprechend erschwert wird.