



**Rechnungshof
Österreich**

Unabhängig und objektiv für Sie.

Bericht des Rechnungshofes

Parkraummanagement Stadt Salzburg

Reihe SALZBURG 2018/1



Bericht des Rechnungshofes

Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Gemeinderat der Stadt Salzburg gemäß Art. 127a Abs. 6 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat. Dieser Bericht wird inhalts- und zeitgleich dem Salzburger Landtag gemäß Art. 127 Abs. 6 Bundes-Verfassungsgesetz in Verbindung mit § 18 Abs. 8 Rechnungshofgesetz 1948 vorgelegt.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenüberung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes „<http://www.rechnungshof.gv.at>“ verfügbar.

IMPRESSUM

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

Redaktion und Grafik: Rechnungshof
Herausgegeben: Wien, im Jänner 2018

AUSKÜNFTE

Rechnungshof
Telefon (+43 1) 711 71 – 8644
Fax (+43 1) 712 49 17
E-Mail presse@rechnungshof.gv.at

[facebook/RechnungshofAT](https://www.facebook.com/RechnungshofAT)
Twitter: @RHSprecher

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
Kurzfassung	7
Kenndaten	9
Prüfungsablauf und –gegenstand	10
Rahmenbedingungen	10
Rechtsgrundlagen und Organisation	11
Rechtsgrundlagen	11
Behördenzuständigkeit	11
Aufbauorganisation	12
Internes Kontrollsystem	15
Ziele der Parkraumpolitik	17
Überörtliche Vorgaben	17
Ziele der Stadt Salzburg	18
Maßnahmen des Parkraummanagements	20
Kurzparkzonen	20
Zufahrtssystem Altstadt	23
Stromtankstellen	26
Verkehrskonzept Stadion	28
Park & Ride	29

Planungen	30
Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung	30
Mönchsberggarage	32
Parkraumüberwachung	35
Organisation	35
Überwachung der Ausnahmen gemäß Salzburger Parkgebührenverordnung	37
Überwachungsichte und örtliche Zuordnung von Delikten nach der Straßenverkehrsordnung 1960	37
Anzahl der Beanstandungen	39
Beanstandungen bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen	40
Einnahmen– und Ausgabenentwicklung	44
Parkgebühren und Strafgelder	44
Ausnahmebewilligungen	45
Aufteilung der Strafgelder	47
Nettoerlöse	49
Mittelverwendung	52
Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H.	52
Schlussempfehlungen	54

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl der mit dem Parkraummanagement befassten Bediensteten in der Stadt Salzburg _____	13
Tabelle 2:	Ziele, Maßnahmen und Umsetzung des Räumlichen Entwicklungskonzepts für die Stadt Salzburg 2007 _____	19
Tabelle 3:	Entwicklung der Beanstandungen _____	40
Tabelle 4:	Entwicklung der Organmandate und Stornos _____	41
Tabelle 5:	Entwicklung der Einnahmen aus den Parkgebühren _____	44
Tabelle 6:	Entwicklung der Strafgeleinnahmen _____	45
Tabelle 7:	Entwicklung der Ausnahmegewilligungen in Kurzparkzonen ____	46
Tabelle 8:	Entwicklung der Erlöse und Kosten _____	49
Tabelle 9:	Korrektur der Kosten der Parkraumbewirtschaftung _____	50
Tabelle 10:	Mittelverwendung aus den Erträgen der Parkraumbewirtschaftung _____	52
Tabelle 11:	Wirtschaftliche Entwicklung der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. _____	53

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kurzparkzonen in Salzburg_____	21
--------------	--------------------------------	----

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
FAG	Finanzausgleichsgesetz
G(es)m.b.H.	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GZ	Geschäftszahl
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IKS	Internes Kontrollsystem
Kfz	Kraftfahrzeug
LGBl.	Landesgesetzblatt
MA	Magistratsabteilung
MD	Magistratsdirektion
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
rd.	rund
REK 2007	Räumliches Entwicklungskonzept für die Stadt Salzburg 2007
RH	Rechnungshof

SPG	Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H.
StVO 1960	Straßenverkehrsordnung 1960
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
v.a.	vor allem
VZÄ	Vollzeitäquivalent(e)
VfGH	Verfassungsgerichtshof
VPI	Verbraucherpreisindex
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel

Wirkungsbereich

Stadt Salzburg

Parkraummanagement Stadt Salzburg

Kurzfassung

Prüfungsziel

Der RH überprüfte von September bis November 2016 das Parkraummanagement der Stadt Salzburg. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2011 bis 2015. Um den zunehmenden Kfz-Verkehr im Stadtgebiet und den Pendlerverkehr einzudämmen, führte die Stadt Salzburg u.a. Kurzparkzonen und ein Zufahrtssystem zur Altstadt ein. Ziel der Gebarungsüberprüfung war, die Maßnahmen zum Parkraummanagement, deren Überwachung, die Planungen zur Erweiterung des Parkraummanagements, die Einnahmen- und Ausgabenentwicklung und die Mittelverwendung zu beurteilen. (TZ 1, TZ 2)

Ausgangslage

Ziele und Maßnahmen zum Parkraummanagement waren in den landesweiten, regionalen und lokalen Raumordnungsprogrammen festgelegt. Die Ziele standen zum Teil in einem Spannungsfeld zueinander — z.B. die Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Erweiterung des Stellplatzangebots in der Stadt — und die Maßnahmen waren teilweise mit unbestimmten Begriffen wie „ausreichend“ oder „adäquat“ beschrieben. (TZ 7, TZ 8)

Umsetzung des Parkraummanagements

Die Stadt Salzburg führte 1990 in zentralen Bereichen flächendeckend gebührenpflichtige und gebührenfreie Kurzparkzonen ein. In den Kurzparkzonen schuf sie Bewohnerstellflächen (rd. 6 % der Stellflächen in den Kurzparkzonen), die ausschließlich für Anrainerinnen und Anrainer reserviert waren. Im Vorfeld verzichtete die Stadt Salzburg auf umfassende Untersuchungen zur Notwendigkeit der Bewohnerstellflächen. (TZ 9)

Die Stadt Salzburg installierte ab 2009 fixe und absenkbare Poller, um Kfz-Zufahrten von Unbefugten in die Altstadt zu verhindern. Die Betriebskosten für die absenkbaren Poller versiebenfachten sich gegenüber der ursprünglichen Schätzung. (TZ 10)

Zur Förderung der E-Mobilität legte die Stadt Salzburg in der Kurzparkzone bei Stromtankstellen Halte- und Parkverbote „ausgenommen Elektrofahrzeuge für die Dauer des Ladevorgangs“ fest. Mehrheitlich im Eigentum von Stadt und Land Salzburg stehende Carsharing-Unternehmen reservierten diese Flächen durch Beschilderung für eigene Fahrzeuge und drohten bei Nutzung durch unternehmensfremde Fahrzeuge mit Besitzstörungsklagen, obwohl die Stromtankstellen im öffentlichen Gut für die allgemeine Nutzung bewilligt worden waren. (TZ 11)

Die Stadt Salzburg verfügte weder über eine vollständige Übersicht der Entwicklung der Park & Ride-Anlagen in der Region noch über aktuelle Daten zu deren Auslastung. (TZ 13)

Die Stadt plante für die nächsten Jahre eine Erweiterung der Kurzparkzonen auf rund das Doppelte der Stellplatzflächen. Sie verfügte dazu über keine aktuellen, umfassenden Untersuchungen z.B. zur Stellplatzauslastung. (TZ 14)

Der Ausbau der Mönchsberggarage verzögerte sich. Grund dafür waren u.a. Auffassungsunterschiede zwischen Land und Stadt Salzburg zur Anzahl der Oberflächenparkplätze, die im Gegenzug zu den neu geschaffenen Stellplätzen in der Garage reduziert werden sollte. (TZ 15)

Parkraumüberwachung

Zur Überwachung der Kurzparkzonen beauftragte die Stadt Salzburg zwei private Unternehmen, welche die Entrichtung der Parkgebühren und die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung (z.B. Halte- und Parkverbote, maximale Parkdauer) in der gesamten Kurzparkzone überwachten. Die Überwachung der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung basierte ausschließlich auf einer mündlichen Nebenabrede zum Überwachungsvertrag. Bei der Überwachung gab es große Schwankungen in der Anzahl der Mandate je Überwachungsorgan. Der Magistrat der Stadt Salzburg überprüfte die Überwachungstätigkeit weder durch entsprechende Analysen noch vor Ort. (TZ 16, TZ 18)

Während die Anzahl der Übertretungen der Parkgebührenverordnung im überprüften Zeitraum um rd. 32 % zurückging, stieg jene der Straßenverkehrsordnung um rd. 61 % an. Rund 10 % der Mandate nach dem Parkgebührengesetz und rd. 4 % der Mandate nach der Straßenverkehrsordnung musste die Stadt Salzburg stornie-

ren, weil es sich um Fahrzeuge aus dem Ausland handelte und eine Eintreibung bzw. Vollstreckung der Strafen dort nicht möglich war. (TZ 19, TZ 20)

Einnahmen– und Ausgabenentwicklung

Die Einnahmen aus den Parkgebühren gingen im überprüften Zeitraum um rd. 7 % zurück, jene aus Strafgeldern wegen Übertretung der Parkgebührenverordnung um rd. 26 %. Dafür stiegen die Einnahmen aus Strafen nach der Straßenverkehrsordnung mit rd. 73 % deutlich an. Die Einnahmen aus den Verwaltungsabgaben für Ausnahmegewilligungen für die Wohnbevölkerung und Betriebe stiegen ebenfalls auf mehr als das Doppelte. Die Stadt Salzburg verzichtete im Gegensatz zu anderen österreichischen Städten aber auf die Vorschreibung einer pauschalierten Parkgebühr. (TZ 21, TZ 22)

Die Nettoerlöse aus der Parkraumbewirtschaftung, die nach Berechnung der Stadt Salzburg bei rd. 2,5 Mio. EUR pro Jahr lagen, flossen in den öffentlichen Verkehr. (TZ 24)

Kenndaten

Parkraummanagement der Stadt Salzburg	
Rechtsgrundlagen	Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 i.d.g.F. Salzburger Parkgebührengesetz, LGBl. Nr. 48/1991 i.d.g.F. Parkgebührenverordnung der Stadt Salzburg (Parkgebührenverordnung 1990) i.d.F. der 21. Novelle, ABl. Nr. 24/2015

Gebahrung	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	in Mio. EUR					in %
Einnahmen aus Parkgebühren	2,62	2,42	2,57	2,47	2,43	-7,4
Einnahmen aus Strafgeldern	2,00	2,10	2,25	2,38	2,25	12,1
Beanstandungen	Anzahl					in %
Parkgebühren	54.233	48.758	48.387	42.009	37.146	-31,5
Straßenverkehrsordnung	33.475	46.699	45.870	55.082	53.768	60,6
	Anzahl in VZÄ					in %
befasste Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Salzburg	20,2	19,2	19,3	19,3	20,3	0,5
	Anzahl					
Überwachungsorgane	17	17	17	17	17	–

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Stadt Salzburg; Berechnung: RH

Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 Der RH überprüfte von September bis November 2016 die Gebarung der Stadt Salzburg hinsichtlich des Parkraummanagements. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2011 bis 2015; in Einzelfällen berücksichtigte der RH auch Sachverhalte außerhalb dieses Zeitraums.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Parkraumbewirtschaftung, der Parkraumüberwachung, der Einnahmen– und Ausgabenentwicklung sowie der Mittelverwendung und die Beurteilung der Planungen zum Parkraummanagement.

Zu dem im Juni 2017 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die Stadt Salzburg — in Form von Stellungnahmen der jeweils betroffenen Magistratsabteilungen — im August 2017 Stellung. Der RH übermittelte seine Gegenäußerung im Jänner 2018.

Rahmenbedingungen

- 2 Gemäß dem Parteienübereinkommen für die Funktionsperiode des Gemeinderats der Stadt Salzburg 2014 bis 2019 hatte sich die Zahl der Kfz–Fahrten im Gebiet der Stadt Salzburg in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt, täglich pendelten bis zu 80.000 Menschen ins Stadtgebiet. Der Pendlerverkehr stellte die Stadt vor massive Probleme. Gemäß dem Parteienübereinkommen sollte diesem Problem in Zusammenarbeit mit der Landesverkehrsplanung gegengesteuert werden. Pendlerinnen und Pendler sollten möglichst frühzeitig im Umland und an den Stadtgrenzen zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel motiviert werden.

Überdies setzte die Stadt Salzburg verschiedene Maßnahmen des Parkraummanagements. Sie verordnete gebührenpflichtige und gebührenfreie Kurzparkzonen, verwirklichte ein Zufahrtssystem zur Altstadt, errichtete Parkgaragen und kooperierte mit den Umlandgemeinden (Verkehrskonzept Stadion, Park & Ride–Anlagen). Die übereinkommenden Parteien fassten nunmehr eine Erweiterung der Kurzparkzonen als geeignete Maßnahme ins Auge.

Rechtsgrundlagen und Organisation

Rechtsgrundlagen

- 3** Für das System des Parkraummanagements in der Stadt Salzburg waren folgende abgabenrechtliche Regelungen betreffend den ruhenden Verkehr und die Gewährleistung dessen ordnungsgemäßer Überwachung von wesentlicher Bedeutung:
- a) Die Abgaben für das Abstellen mehrspuriger Kraftfahrzeuge in Kurzparkzonen gemäß § 25 Straßenverkehrsordnung 1960 (**StVO 1960**) waren — entsprechend den Finanzausgleichsgesetzen 2005 und 2008 — ausschließliche Gemeindeabgaben.
 - b) Landesgesetzliche Grundlage für das Parkraummanagement in der Landeshauptstadt Salzburg war das Salzburger Parkgebührengesetz.
 - c) Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung auf Basis des Salzburger Parkgebührengesetzes in Geltung stehende Parkgebührenverordnung 1990 der Stadt Salzburg in der Fassung ihrer 21. Novelle vom 16. Dezember 2015 setzte zuletzt eine Parkgebühr von 0,75 EUR für jede halbe Stunde¹ fest.
 - d) Die Grundlage für die Überwachung des ruhenden Verkehrs (z.B. Halten und Parken, Kurzparkzonen) war die StVO 1960. Die Überwachungsorgane wurden aufgrund des Salzburger Landes-Wacheorganegesetzes² tätig.

Behördenzuständigkeit

- 4.1** (1) Mit der 21. StVO 1960–Novelle 2005 wurde die bundesgesetzliche Grundlage für eine Rückübertragung der Überwachung des ruhenden Verkehrs — konkret: der Ausübung des Verwaltungsstrafrechts sowie der Vollziehung der Kurzparkzonen–Überwachungsverordnung — von den Bundespolizeidirektionen (in weiterer Folge Landespolizeidirektionen) auf die Bezirksverwaltungsbehörden geschaffen.
- (2) Mit der Änderung des „Gesetzes vom 8. Feber 1995 zur Übertragung der Vollziehung straßenpolizeilicher Angelegenheiten auf die Landespolizeidirektion“ im Dezember 2006 wurde diese Rückübertragung von der Landespolizeidirektion (seit 1. September 2012 Nachfolgerin der Bundespolizeidirektion) auf die Bezirksverwaltungsbehörde — somit auch auf den Magistrat der Stadt Salzburg — landesgesetzlich umgesetzt und für die Stadt Salzburg rechtswirksam. Die grundsätzliche Zuständigkeit der Polizei für die Kontrolle der in Verletzung von Bestimmungen der

¹ zuvor ab 1. Jänner 2010 0,65 EUR für jede halbe Stunde

² LGBl. Nr. 66/1977 i.d.g.F.

StVO 1960 begangenen Delikte (in der Folge kurz: StVO 1960–Delikte) blieb dadurch unberührt.

(3) Die Vertreter des Magistrats der Stadt Salzburg hielten dem RH gegenüber mehrfach fest und wiesen auf entsprechende Amtsberichte hin, wonach die Überwachungstätigkeit der Polizei hinsichtlich des ruhenden Verkehrs verbesserungsfähig wäre. Die Polizei hätte dies mit der Auslastung durch Kernaufgaben begründet, welche für die öffentliche Sicherheit und Ordnung einen noch höheren Stellenwert hätten (siehe [TZ 16](#)).

4.2 Der RH erachtete die Rückübertragung der Strafständigkeit hinsichtlich des ruhenden Verkehrs (einschließlich der Kurzparkzonenüberwachung) von der Landespolizeidirektion auf den Magistrat der Stadt Salzburg als zweckmäßig, weil dies der Stadt Salzburg eine unmittelbare Steuerungsmöglichkeit für ihre Verkehrspolitik eröffnete.

4.3 Laut Stellungnahme der Stadt Salzburg sei die Mitwirkung der Polizei bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs nicht unmittelbar steuerbar.

4.4 Der RH stellte — unter Hinweis auf seine Empfehlung in [TZ 16](#) — klar, dass er gerade wegen der verbesserten Steuerungsmöglichkeit der Stadt Salzburg die Rückübertragung der Überwachung des ruhenden Verkehrs auf den Magistrat für zweckmäßig erachtete.

Aufbauorganisation

5.1 (1) In die Organisation des Parkraummanagements der Stadt Salzburg waren folgende Magistratsabteilungen (**MA**) eingebunden:

- MA 1 (Allgemeine und Bezirksverwaltung),
- MA 4 (Finanzen),
- MA 5 (Raumplanung und Baubehörde),
- MA 6 (Bauwesen) sowie
- die Magistratsdirektion, in der auch die Interne Revision des Magistrats angesiedelt war.

(2) Der personelle Ressourceneinsatz für das Parkraummanagement zeigte im überprüften Zeitraum folgendes Bild:

Tabelle 1: Anzahl der mit dem Parkraummanagement befassten Bediensteten in der Stadt Salzburg

2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
Anzahl (in VZÄ)					in %
20,2	19,2	19,3	19,3	20,3	0,5

Quelle: Stadt Salzburg

(3) Eine zentrale Rolle im Parkraummanagement nahm die MA 1 mit dem Straßamt 1/06 wahr. Diese war auch Schnittstelle zu den privaten Parkraumüberwachungsunternehmen, deren sich die Stadt Salzburg bediente (siehe [TZ 16](#)).

(4) Die wesentlichen Rechtsgrundlagen für das Parkraummanagement auf Verordnungs- und Bescheideebene erarbeitete das Verkehrs- und Straßenrechtsamt MA 5/04, so etwa die Verordnungen für gebührenpflichtige und gebührenfreie Kurzparkzonen, die Verordnungen für Bewohnerparkzonen und die Verordnungen für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in der Altstadt Salzburg (z.B. für das „Polersystem“).

(5) Technische Agenden, wie die Anbringung von Bodenmarkierungen oder die Beschilderung für das Parkraummanagement, nahm das Straßen- und Brückenamt MA 6/04 wahr.

Für die technische Betreuung der Parkscheinautomaten war gemäß der geltenden Geschäftseinteilung jedoch das Straßamt MA 1/06 zuständig. Zur Zeit der Geburgsüberprüfung erwog die Stadt Salzburg die altersbedingte Neuanschaffung von Parkscheinautomaten. Eine allenfalls notwendige Ausschreibung fiel gemäß Geschäftseinteilung ebenso in die Zuständigkeit des Straßamts. Das Straßamt verfügte nicht über das technische Fachwissen für eine optimale Vorbereitung einer Ausschreibung für neue Parkscheinautomaten.

5.2

Der RH wies kritisch auf das unzureichende technische Know-how im für die Vorbereitung der Ausschreibung eines neuen Parkscheinautomatensystems verantwortlichen Straßamt hin.

Er empfahl der Stadt Salzburg, in technische Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Parkraummanagement eine Organisationseinheit mit technischem Aufgabengebiet — in der Stadt Salzburg die MA 6 — einzubinden. Andernfalls wäre in der Geschäftseinteilung der Verantwortungsbereich für Beschaffungen in technischen Belangen sachgerecht anzupassen und allfällige Schnittstellen zwischen Organisationseinheiten des Magistrats der Stadt Salzburg wären zu regeln.

5.3

Laut Stellungnahme des Strafamts MA 1/06 der Stadt Salzburg sei in Entsprechung dieses Kritikpunkts mit dem Amtsbericht vom 15. Mai 2017 die Einbindung eines erfahrenen Ziviltechnikerbüros in die Ausschreibung zur Beschlussfassung vorgelegt worden. Die Einbindung der MA 6 sei laufend, zuletzt mit Besprechung vom 22. Mai 2017, erfolgt. Ursprünglich sei der Bereich der Parkraumbewirtschaftung der Finanzverwaltung zugeordnet gewesen. Das Strafamt MA 1/06 binde die MA 6 in technischen Angelegenheiten, derzeit in die Neubeschaffung der Parkscheinautomaten, ein. Einer Übertragung der Zuständigkeit zur Betreuung der technischen Einrichtungen zur Überwachung der Abgabentrichtungen nach dem Salzburger Parkgebührengesetz in den Zuständigkeitsbereich der MA 6 werde zugestimmt, wobei ein Elektriker im Bereich des Strafamts MA 1/06 als Schlüsselstelle jedenfalls zu belassen sei.

Laut Stellungnahme der MA 6 der Stadt Salzburg sei sie — wie vom RH ausgeführt — schon bisher als technische Abteilung eingebunden gewesen. Zu Beginn der Parkraumbewirtschaftung mit technischen Parkscheinautomaten sei die Zuständigkeit für die Aufstellung der technischen Geräte beim seinerzeitigen Maschinenamt gelegen, welches im Zuge der Strukturreform aufgelöst worden sei. Mit Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung seien die Kompetenzen samt technischem Personal in der MA 1 gebündelt worden.

Die in der MA 6/01 (Hochbau) verbleibenden zwei voll einsatzfähigen Elektro-Handwerker seien für die Instandhaltung der städtischen Hochbauten zuständig. Ein weiterer Elektro-Handwerker sei gesundheitsbedingt fast ausschließlich mit Verwaltungstätigkeiten betraut. Die MA 6 sei weiterhin im Sinne der Amtshilfe mit technischem Rat und Tat beiseite gestanden.

Die MA 6/04 (Straßen- und Brückenamt) nehme in technischer Hinsicht derzeit die Aufgaben der Bodenmarkierungen und Beschilderung des Parkraummanagements wahr. Die lagemäßige Aufstellung der Parkscheinautomaten im Gehsteig- und Straßenraum werde ebenfalls mit der MA 6/04 als zuständiger Straßenerhalter abgestimmt. Bei Grabungen ersuche die MA 1 die Tiefbaukoordination der MA 6/03 (Vermessung und Geoinformation) um Grabeerlaubnis und Trassenzuteilung.

Die MA 6 sowie die MD/03 Informations- und Kommunikationstechnologie könnten zwar Hilfestellung in technischer Hinsicht bei der Beschaffung von Parkscheinautomaten liefern, die Anforderungen an die gewünschten Funktionen und Bedienung der Automaten aus der langjährigen Erfahrung heraus seien jedoch weiterhin von der MA 1 vorzugeben. Grundsätzlich sollten Ausschreibungen und Beschaffungen neuer Automaten jedoch sinnvollerweise über die zentrale Beschaffungsstelle der MA 7/02 Wirtschaftshof, wie auch bei anderen Gerätschaften, unter Einbindung der genannten Abteilungen erfolgen.

Internes Kontrollsystem

6.1

(1) Die Stadt Salzburg entschloss sich im Parteienübereinkommen für die Funktionsperiode 2014 bis 2019, das Interne Kontrollsystem (**IKS**) für den Magistrat modernen Gegebenheiten und Erfordernissen anzupassen. Für die Erarbeitung eines IKS-Handbuchs für den gesamten Magistrat der Stadt Salzburg und die Betreuung sogenannter „Pilot-Dienststellen“, deren IKS genauer untersucht und angepasst werden sollte, zog die Stadt nach einer Ausschreibung ein Beratungsunternehmen heran. Das IKS-Handbuch wurde 2016 fertiggestellt.

(2) Eine Pilot-Dienststelle für die Modernisierung des IKS war das Strafbamt (MA 1/06). Als Prozess, dessen IKS-Relevanz es zu analysieren galt, definierte das IKS-Handbuch das Allgemeine Verwaltungsstrafverfahren einschließlich Subprozessen.

(3) Folgende Bereiche waren als relevant für das IKS festgelegt: Strafrechtsrisiko, Vermögenswerte/Finanzflüsse, Schnittstellen, Haftungsrisiko, Prozessautomatisierung und Arbeitsorganisation. Wesentliche Elemente einer IKS-Dokumentation waren darüber hinaus ein Ablaufdiagramm, eine Prozessbeschreibung, eine Risiko-Kontroll-Matrix und die Dokumentation der Kontrolldurchführung als de facto einer der wichtigsten Bestandteile eines IKS.

(4) Im Sinne dieser Definitionen und Erkenntnisse wurde für die Pilot-Dienststelle Strafbamt eine Prozessdokumentation erstellt. Laut dieser war der Schritt „Deliktdaten übernehmen und Vollständigkeit prüfen“ das wesentliche Schnittstellen-Handlungselement zwischen dem Strafbamt und den mit der Parkraumüberwachung beauftragten privaten Unternehmen. Dafür erstellte das Strafbamt Übernahme- bzw. Fehlerprotokolle und auch eine Liste der fehlerhaften Deliktdaten, welche der Sachbearbeiter im Magistrat manuell bereinigte.

(5) Aus der dem RH übergebenen Prozessdokumentation und den dazu seitens der Stadt Salzburg gegebenen Auskünften war für den RH nicht nachvollziehbar, ob die Tätigkeit der Überwachungsorgane — von der Überprüfung und Bereinigung der

Fehlerprotokolle abgesehen — einer (Vor–Ort–)Kontrolle seitens des Magistrats unterlag oder entsprechende Analysen zu deren Tätigkeit durchgeführt wurden (z.B. zu Schwankungen der Häufigkeit der Mandate in ein und demselben Rayon oder zu Schwankungen der Tätigkeit verschiedener Überwachungsorganwallerinnen und –waller; siehe [TZ 18](#)).

(6) Als wesentliches Ergebnis der IKS–Analyse des Strafamts stellte das Beratungsunternehmen fest, dass die Löschungen von nicht bezahlten Mandaten nicht nach dem Vier–Augen–Prinzip erfolgt waren; es empfahl daher, das Vier–Augen–Prinzip durchgängig anzuwenden. In der Folge setzten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Strafamts diese Empfehlung um, indem sie Löschungen nur noch unter Wahrung des Vier–Augen–Prinzips vornahmen. Sie fertigten Löschprotokolle an, bestellten IKS–Beauftragte und thematisierten Löschvorgänge in Abteilungsbesprechungen.

6.2

Der RH hielt fest, dass das Strafamt infolge des IKS–Pilotprojekts das Vier–Augen–Prinzip bei der Löschung von Organmandaten implementierte. Er erachtete jedoch die IKS–Analyse des Strafamts für verbesserungsfähig, weil seiner Ansicht nach zweckmäßige Kontrollen der privaten Parkraumüberwachungsunternehmen durch den Magistrat im IKS nicht abgebildet waren.

Er empfahl der Stadt Salzburg daher, die Prozessdokumentation für das IKS des Strafamts um regelmäßige magistratsseitige Kontrollen der Tätigkeit der Überwachungsorgane vor Ort sowie um systematische Analysen dieser Tätigkeit zu ergänzen und den Überwachungsprozess zu implementieren, um eine ordnungsgemäße und wirtschaftliche Parkraumüberwachung zu gewährleisten.

6.3

Laut Stellungnahme der Stadt Salzburg werde bei offenkundig unbegründeten „Überwachungs-löchern“ durch Anweisungen an die Dienstführung und direkte Einflussnahme reagiert. Magistratsseitige Kontrollen der Tätigkeit der Überwachungsorgane vor Ort seien nicht durchführbar; dies sei bereits in der Vergangenheit als nicht effizient erkannt worden.

Systematische Analysen würden durch die Kontrolle der täglich übermittelten Daten erfolgen, welche in Tagesprotokollen über die gesamten ausgestellten Organstrafverfügungen (Kurzparkzone und StVO) vorlägen. Die Zuordnung der Organstrafen Kurzparkzone und StVO 1960 erfolge aufgrund der Dienstnummer des Überwachungsorgans und des diesem zugeordneten Rayons.

6.4

Der RH wies die Stadt Salzburg darauf hin, dass offenkundig unbegründete „Überwachungs-löcher“ eine teilweise Nichterfüllung des Überwachungsvertrags darstel-

len könnten, welche eine Reduzierung des dafür von der Stadt Salzburg zu tragenden Entgelts rechtfertigen würde. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung.

Ziele der Parkraumpolitik

Überörtliche Vorgaben

7.1 (1) Die überörtliche Raumordnung im Land Salzburg legte mit dem Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2003³ und dem Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden 2013⁴ Ziele bzw. Maßnahmen für die örtliche Raumordnung der Stadt Salzburg auch hinsichtlich des Parkraummanagements rechtsverbindlich fest.

Das Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2003 enthielt als konkrete Maßnahme zum Parkraummanagement die Sicherung von Park & Ride–Flächen im Bereich ausgewählter Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Diese hatte mittels der Raumordnungsinstrumente Regionalprogramm, Räumliches Entwicklungskonzept der Gemeinden und Flächenwidmungsplan zu erfolgen. Die Sicherung von Park & Ride–Flächen korrespondierte mit den Programmzielen der Vermeidung unnötigen Verkehrs, der Förderung öffentlicher Verkehrsmittel und der bestmöglichen Nutzung knapper Verkehrsflächen. Als diesbezügliche weiterführende Planung lag das Park & Ride–Konzept des Landes Salzburg 2015 für den Werktagsverkehr in die Stadt Salzburg vor.

(2) Das von der Landesregierung beschlossene Salzburger Landesmobilitätskonzept 2016 bis 2025 sah die Unterstützung der Ausweitung von Kurzparkzonen in der Stadt Salzburg vor, weil diese ein bewährtes Mittel zur Steuerung des Verkehrs bzw. der Verkehrsmittelwahl darstellten. Eine entsprechende Unterstützung durch das Land war weder durch die Stadt Salzburg angefragt noch — laut Auskunft der Stadt Salzburg — durch das Land angeboten worden. Eine aktive Unterstützung durch das Land könnte laut Auskunft der Stadt Salzburg dann erforderlich werden, wenn z.B. durch politisch gewünschte Änderungen bei der Parkgebühreneinhebung eine Modifikation des Parkgebührengesetzes notwendig werden würde.

(3) Das Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden 2013 zielte u.a. auf eine „Verbesserung der Chancengleichheit und des Zugangs zum öffentlichen Verkehr“ ab und empfahl dafür die Errichtung von entsprechenden Parkmöglichkeiten und die Steuerung des ruhenden Verkehrs im dichtbesiedelten Bereich durch verschiedene Systeme der Parkraumbewirtschaftung. Dies umfasste

³ LGBl. Nr. 94/2003

⁴ LGBl. Nr. 94/2013

- die Errichtung bzw. Erweiterung von Park & Ride–Plätzen im Salzburger Umland,
- die Erweiterung des innerstädtischen Parkraumangebots (z.B. Ausbau der Mönchsberggarage) und
- die Steuerung des Quell– und Zielverkehrs v.a. in den dicht besiedelten Gebieten durch das Angebot an öffentlichen und privaten Stellplätzen.

Dabei sollte ein ausreichendes Stellplatzangebot für die Wohnbevölkerung, den Wirtschaftsverkehr bzw. jene, die auf Kraftfahrzeuge angewiesen waren, sichergestellt werden. Für die Arbeitsbevölkerung⁵ war ein restriktives Stellplatzangebot vorgesehen.

7.2

Der RH hielt fest, dass die Ziele und Maßnahmen in den für die Stadt Salzburg geltenden überörtlichen Planungen hinsichtlich der Förderung des öffentlichen Verkehrs teilweise in einem Spannungsfeld zur geplanten Erweiterung des Stellplatzangebots in der Stadt Salzburg standen. Dies ermöglichte einen entsprechenden Planungsspielraum für die Stadt Salzburg, führte aber zu Auffassungsunterschieden und Reibungsverlusten bei der Umsetzung konkreter Vorhaben (siehe [TZ 15](#)).

Ziele der Stadt Salzburg

8.1

Die Stadt Salzburg legte ihre Ziele zum Parkraummanagement im vom Gemeinderat beschlossenen Verkehrsleitbild der Stadt Salzburg 1997 und dem im Jahr 2008 vom Gemeinderat beschlossenen Räumlichen Entwicklungskonzept für die Stadt Salzburg 2007 (**REK 2007**) fest. Der Flächenwidmungsplan der Stadt Salzburg stammte aus dem Jahr 1998.

Entsprechend § 20 Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 waren das Räumliche Entwicklungskonzept und der Flächenwidmungsplan im Abstand von jeweils zehn Jahren, ausgehend vom Inkrafttreten des Flächenwidmungsplans, durch die Gemeinden zu überprüfen. Bis zur Gebärungsüberprüfung erfolgte keine gesamthafte Überprüfung des REK 2007.

⁵ die am Arbeitsort (Gemeinde) wohnhaften Erwerbstätigen inklusive einpendelnde, exklusive auspendelnde Erwerbstätige

Im REK 2007 waren folgende Ziele bzw. Maßnahmen hinsichtlich des ruhenden Kfz-Verkehrs festgehalten:

Tabelle 2: Ziele, Maßnahmen und Umsetzung des Räumlichen Entwicklungskonzepts für die Stadt Salzburg 2007

Ziel: gesamtstädtisches kommunales Stellplatzmanagement zur Annäherung der Chancengleichheit zwischen ÖPNV- und Kfz-Benützenden, bei gleichzeitiger Anhebung der ÖPNV-Attraktivität	
Maßnahmen	Stand der Umsetzung zur Zeit der Gebarungsüberprüfung
1) Bewertung der Vor- und Nachteile eines gesamtstädtischen Parkraummanagements für den Stadtverkehr	Noch nicht erfolgt; die Stadt Salzburg begründete dies mit eingeschränkten Personalkapazitäten.
2) Bereitstellung eines ausreichenden Parkraums für die Wohnbevölkerung am Wohnort, für den Wirtschaftsverkehr, Menschen mit Behinderung und Beschäftigte ohne zumutbare sonstige Alternativen	Die Umsetzung wurde im Rahmen der laufenden Projektbearbeitung angestrebt. Eine quantifizierte Vorgabe zum Begriff „ausreichend“ fehlte im REK 2007.
3) Reduzierung einer adäquaten Anzahl von Oberflächenparkplätzen bei der Schaffung von zusätzlichen, allgemein zugänglichen Kfz-Stellplätzen in Parkgaragen und Parkhäusern	Eine quantifizierte Vorgabe zum Begriff „adäquat“ fehlte im REK 2007. Dies führte im Rahmen der Abänderung des Flächenwidmungsplans für die geplante Erweiterung der Mönchsberggarage zu Auffassungsunterschieden mit dem Land Salzburg hinsichtlich der Auslegung des Begriffs „adäquat“ (siehe TZ 15).
4) Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in zentralen Lagen der Stadt vom Straßenraum in attraktive und sichere Parkhäuser zur Verbesserung des Stellplatzangebots der Bewohnerinnen und Bewohner	Ein Verfahren zur Erweiterung der Mönchsberggarage war im Gange; bei diesem Projekt sollten Bewohnerstellplätze in die neue Tiefgarage verlagert werden (siehe TZ 15).
5) Komplettierung des Garagenrings im Nordosten und im Süden der Altstadt (Unipark und Barmherzige Brüder)	Die beiden Garagenstandorte wurden realisiert.
6) Anpassung der bestehenden Stellplatzverordnung an die geänderten ÖPNV-Angebote sowie die ergänzte Bauland-Grünland-Grenze	Der Salzburger Gemeinderat beschloss am 21. September 2016 eine neue Stellplatzverordnung.
7) Ausbau eines dynamischen Parkleitsystems sowie von Park & Ride-Anlagen in der Region	Das Parkleitsystem bezog die Garagen und Parkplatzstandorte ein, deren Betreiber diesbezüglich Interesse bekundeten (siehe TZ 13).
8) Entwicklung von Stellplatz- und Fahrtenmodellen in Zusammenarbeit mit den Bauträgern	Von den Bauträgern wurden Mobilitäts- bzw. Mobilitätsmanagementkonzepte eingefordert. Diesbezügliche Überlegungen sollen künftig bei sämtlichen Bauvorhaben einfließen und Teil der Fachbeurteilung werden.
9) bei der Errichtung von Parkhäusern oder Tiefgaragen besonderes Augenmerk auf eine gute Einsehbarkeit und Beleuchtung	Im Regelfall wurden Parkhäuser und Tiefgaragen unter Berücksichtigung der Kriterien Einsehbarkeit und Beleuchtung geplant.

Ziel: beim Stellplatzmanagement Berücksichtigung aller vorhandenen hoheitlichen und fiskalischen Steuerungsinstrumente zum ruhenden Verkehr	
Maßnahmen	Stand der Umsetzung zur Zeit der Gebarungsüberprüfung
10) Bereitstellung von zusätzlichen Parkplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt und altstadtnaher Bereiche in den Parkgaragen, etwa der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. oder der Barmherzigen Brüder, sowie zwischenzeitlich auf den bewirtschafteten Stellplätzen, entsprechend dem Altstadtkonzept	siehe Maßnahmen 4 und 5
11) zweckgewidmete Verwendung der Erträge aus Gebühren und Strafgeldern für das Parken im Straßenraum entsprechend dem gesetzlichen Auftrag (Parkgebührengesetz) für den ÖPNV-Betrieb	Die Stadt Salzburg verwendete die Erträge entsprechend der Zweckwidmung (siehe TZ 25).
12) Indexbindung der Gebühren für die Parkraumbewirtschaftung	Eine entsprechende Regelung war in der Parkgebührenverordnung verankert (siehe TZ 21).
13) Prüfung des gebührenpflichtigen Dauerparkens im Straßenraum	Zu den Überlegungen hinsichtlich der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung lag eine entsprechende Variante vor (siehe TZ 14).

Quelle: Stadt Salzburg

8.2

Der RH stellte fest, dass die im REK 2007 festgehaltenen Maßnahmen dem Grunde nach großteils umgesetzt waren. Die Verwendung von nicht quantifizierten, unbestimmten Begriffen wie z.B. „ausreichend“ oder „adäquat“ konnte allerdings zu Auffassungsunterschieden führen, wie beispielsweise bei der geplanten Errichtung der Mönchsberggarage zwischen der Stadt und dem Land Salzburg (siehe **TZ 15**).

Der RH empfahl der Stadt Salzburg, bei der Erstellung eines Räumlichen Entwicklungskonzepts möglichst quantifizierbare bzw. messbare Maßnahmen zur Überprüfung der Zielerreichung festzulegen.

Seit der Beschlussfassung des REK 2007 waren bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung fast zehn Jahre vergangen.

Der RH empfahl der Stadt Salzburg — insbesondere auch vor dem Hintergrund der massiven Pendlerproblematik (siehe **TZ 2**) —, eine Überprüfung und allenfalls Modifikation des Räumlichen Entwicklungskonzepts in die Wege zu leiten.

Maßnahmen des Parkraummanagements

Kurzparkzonen

9.1

(1) Die Stadt Salzburg führte im Jahr 1990 eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Form von gebührenpflichtigen und gebührenfreien Kurzparkzonen ein und erweiterte diese bis zum Jahr 1992 in drei Stufen. Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung geltenden Verordnungen⁶ (gemäß § 25 Abs. 1 StVO 1960) stammten im Wesentlichen aus dem Jahr 2000. Im überprüften Zeitraum 2011 bis 2015 hatte die Stadt Salzburg — abgesehen von geringfügigen Erweiterungen — keine zusätzlichen flächendeckenden Kurzparkzonen errichtet.⁷

Die gebührenpflichtigen Kurzparkzonen galten von Montag bis Freitag von 09:00 Uhr bis 19:00 Uhr. Mit Jänner 2016 wurde die Gebühr von vormals 0,65 EUR auf 0,75 EUR pro halber Stunde erhöht. An Samstagen von 09:00 Uhr bis 16:00 Uhr wurde keine Parkgebühr eingehoben. Allerdings war die höchstzulässige Parkdauer von maximal drei Stunden zu beachten und entsprechend nachzuweisen (Parkuhr).

⁶ u.a. aufgrund von Neuzonierungen

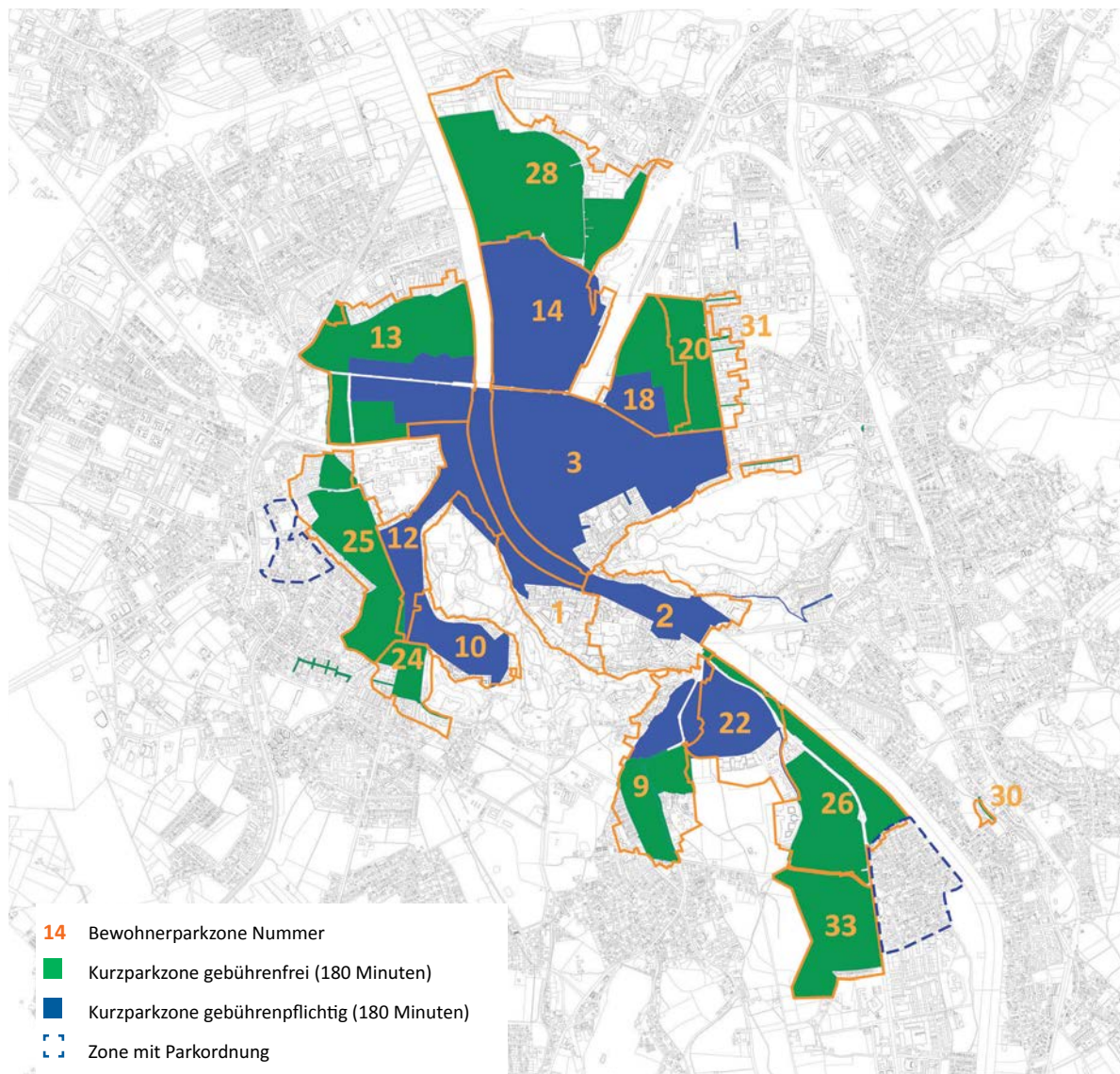
⁷ Die Kurzparkzonen waren an den Einfahrten mit den StVO 1960–Verkehrszeichen „Kurzparkzone Anfang“ sowie mit dem Hinweis auf die höchstzulässige Parkdauer, den Zeitraum und die Gebührenpflicht (wenn gebührenpflichtig) gekennzeichnet. Blaue Bodenmarkierungen dienten als zusätzliche Information. Bei Einfahrten in gebührenpflichtige Kurzparkzonen waren EUR–Symbole als Piktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht.

Außerhalb der angeführten Zeiten bestand keine Gebührenpflicht bzw. war die Parkdauer nicht begrenzt.

Auf Basis von systematischen Erhebungen erfasste die Stadt Salzburg die Stellplätze in den verordneten Kurzparkzonen. Zuletzt waren dies insgesamt 8.954 Stellplätze, davon waren 4.757 gebührenpflichtig und 4.197 gebührenfrei.

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Salzburg im Überblick. Die gebührenpflichtigen Kurzparkzonen lagen im Zentrum der Stadt, die gebührenfreien Kurzparkzonen grenzten an diese außen an.

Abbildung 1: Kurzparkzonen in Salzburg



Quelle: Stadt Salzburg

(2) Die Stadt Salzburg legte durch Verordnung⁸ innerhalb der Kurzparkzonen jeweils mehrere Bewohnerparkzonen fest. Diese dienten als Grundlage für die Ausnahmegewilligung von Anrainerinnen und Anrainern für zeitlich uneingeschränktes Parken (siehe [TZ 22](#)) und sollten zudem einen „Binnenverkehr“ innerhalb der Zonen (z.B. kostenloses Parken für Bewohnerparkzonen-Berechtigte innerhalb der gesamten Kurzparkzone) verhindern, um die Benützung des Kfz für kurze Distanzen nicht zu begünstigen. Die Bewohnerparkzonen schränkten die Ausnahmegewilligungen für zeitlich uneingeschränktes Parken somit räumlich auf die jeweilige Zone ein. Bewohnerparkzonen deckten sich in den meisten Fällen mit den verordneten Kurzparkzonen; sie reichten allerdings in Einzelfällen etwas darüber hinaus, um eine höhere Flexibilität für das Abstellen der Kfz zu erreichen (siehe Abbildung 1).

(3) In gebührenpflichtigen und gebührenfreien Kurzparkzonen war grundsätzlich ein allgemeines Kurzparken möglich. Um die Stellplatzsituation für Anrainerinnen und Anrainer zu verbessern, stellte die Stadt Salzburg für diese eigens freigehaltene Stellplätze in Form von „Bewohnerstellflächen“ zur Verfügung, indem sie dafür seit 1999 Teile des öffentlichen Straßenraums durch Verordnung reservierte. § 43 Abs. 1 StVO 1960 ermöglichte eine derartige Verordnung von Halte- und Parkverboten, wenn es die Ordnung des ruhenden Verkehrs erforderte. Diesbezüglich war eine Interessenabwägung durch die Behörde vorzunehmen.

Die Bewohnerstellflächen wurden durch Halte- und Parkverbotsschilder mit entsprechenden Zusatztafeln ausgewiesen, sodass Nichtbewohnern das Halten (und Parken) — auch zum Zweck der Liefertätigkeit — verboten war. Das Abstellen von Fahrzeugen war auf Bewohnerstellflächen ausschließlich mit der Ausnahmegewilligung für die jeweilige Bewohnerparkzone möglich.

Für einen maximal zulässigen Anteil an Bewohnerstellflächen, bezogen auf die Gesamtstellplätze pro Gebiet, war keine Erhebungsmethode vorgegeben bzw. waren keine Auslastungskennzahlen definiert. Eine diesbezügliche Judikatur des VfGH⁹ sah in einer Regelung, die sich auf 20 % der zur Verfügung stehenden Parkplätze erstreckte, keine Bedenken. Allerdings erforderte die Interessenabwägung laut VfGH eine Untersuchung der Verkehrsbeziehungen und der Verkehrserfordernisse durch ein entsprechendes Anhörungs- und Ermittlungsverfahren (u.a. verkehrstechnische Untersuchungen, bei denen die Parkraumauslastung in den betroffenen Gebieten erhoben wird).

⁸ gemäß § 43 Abs. 2a Z 1 StVO 1960

⁹ VfGH-Entscheidung vom 12. Dezember 2016, E 1997/2015–15 u.a. zu Parkvergehen in Wien; die Stadt Wien war von einem maximal zulässigen Anteil an Anwohnerparkplätzen in der Höhe von 10 % bezogen auf die Gesamtstellplätze pro Gebiet ausgegangen. Nach einer Tagung der entsprechenden Länderexpertinnen und -experten im Jahr 2013 erhöhte sie den maximal zulässigen Anteil an Anwohnerparkplätzen auf 20 % bezogen auf die Gesamtanzahl der Stellplätze. Voraussetzung dafür war laut Stadt Wien eine Stellplatzauslastung von 90 %.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren in Salzburg 567 Bewohnerstellflächen (und damit rd. 6 % der 8.954 Stellplätze in den verordneten Kurzparkzonen) verordnet. Davon waren rd. 68 % in den letzten fünf Jahren geschaffen worden. Den Ermittlungsverfahren der Behörde waren keine systematischen Untersuchungen zur Auslastung der betroffenen Gebiete zu entnehmen.

9.2

Der RH erachtete die systematische Stellplatzerfassung der Stadt Salzburg in den Kurzparkzonen für zweckmäßig, die — ebenso wie die Einteilung in Bewohnerparkzonen — zur Steuerung und Evaluierung durch die Stadt Salzburg eingesetzt werden konnte.

Hinsichtlich der Bewohnerstellflächen wies der RH allerdings darauf hin, dass bei einer über Kurzparkzonen hinausgehenden „Reservierung“ von Stellplätzen für Anrainerinnen und Anrainer die Erforderlichkeit durch systematische Untersuchungen zur Auslastung der betroffenen Gebiete im Sinne der Benützbarkeit der Straßen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer zu prüfen wäre.

Der RH wies zudem darauf hin, dass auf den 567 Bewohnerstellflächen — unabhängig von ihrer tatsächlichen Auslastung — die ursprünglich erwirtschafteten Parkgebühren entfielen und die Stadt Salzburg keine Einnahmen mehr erzielen konnte. Er verwies dazu auf die rückläufigen Einnahmen aus den Parkgebühren (siehe [TZ 21](#)).

Der RH empfahl der Stadt Salzburg, durch Halte- und Parkverbote ausgewiesene Bewohnerstellflächen lediglich bei verkehrlicher Notwendigkeit auf Basis begründeter Interessenabwägungen einzurichten. Diesbezüglich wären Auslastungskennzahlen zu definieren und vor der Erlassung der entsprechenden Verordnungen Untersuchungen zur Auslastung der betroffenen Gebiete vorzunehmen, um sachgerecht entscheiden zu können.

Zufahrtssystem Altstadt

10.1

(1) Die Stadt Salzburg plante im Jahr 2007 eine Reorganisation des Verkehrs in der Altstadt bzw. den Schutz der Fußgängerzonen vor Kfz-Zufahrten außerhalb der Ladezeiten. Eine Überwachung in Form einer automatisierten Kennzeichenerfassung lehnte die Datenschutzkommission bescheidmäßig ab. Aufgrund eines Gemeinderatsbeschlusses vom Juli 2009 errichtete die Stadt Salzburg in der Folge ein Verkehrsleitsystem mit baulichen Zufahrtsbeschränkungen in Form von flexiblen (absenkbaren) und fixen Pollern. Während der verordneten Ladezeiten (in der Regel werktags 06:00 Uhr bis 11:00 Uhr) waren sämtliche Poller abgesenkt und die Zufahrt war gestattet.

Vor dem Hintergrund der Anforderungen an das System (v.a. programmierbare Berechtigungen für Bewohnerinnen und Bewohner und Betriebe sowie diverse Auflagen für Wartung und Reaktionszeiten bei Defekten und Unfällen) führte die Stadt Salzburg im Jahr 2009 ein offenes Ausschreibungsverfahren durch und beauftragte den Bestbieter bei einem Auftragswert von rd. 260.000 EUR mit der Errichtung. Weitere Kosten hatte v.a. die Salzburg AG in Form der Stromanschlüsse zu tragen. Insgesamt betrugen die Kosten dieses Systems für 29 fixe und 13 flexible Polleranlagen rd. 587.000 EUR. Die Vergabe und Kostenaufstellungen waren nachvollziehbar; die Plan- bzw. Schätzkosten wurden eingehalten.

Bis zum Jahr 2016 erweiterte die Stadt Salzburg im Wege von Direktvergaben unter 100.000 EUR an den damaligen Bestbieter schrittweise das System auf nunmehr 21 flexible Polleranlagen sowie um diverse Begleitmaßnahmen (Ampeln und Kameratestandorte). Die Gesamtinvestitionskosten inkl. Begleitmaßnahmen beliefen sich bis 2016 auf insgesamt rd. 1,2 Mio. EUR.

Die Stadt Salzburg hatte im Jahr 2009 die jährlichen Betriebskosten (v.a. Strom und Wartung) mit rd. 18.000 EUR für 13 flexible Poller geschätzt (dies entsprach rd. 1.385 EUR pro Poller). Die tatsächlichen Betriebskosten (neben Strom- und Wartungskosten auch Instandsetzungskosten nach Beschädigungen abzüglich der Einnahmen aus Schadenersatzforderungen) beliefen sich laut einer Aufstellung der Stadt Salzburg aus dem Jahr 2016 im Durchschnitt auf rd. 10.000 EUR pro Polleranlage und Jahr bei zuletzt 21 flexiblen Polleranlagen. Sie hatten sich pro flexiblem Poller somit gegenüber den ursprünglichen Berechnungen mehr als versiebenfacht.

Die Stadt Salzburg hielt in ihren Amtsberichten fest, dass die Bedeckung der Folgekosten aus den erhöhten Einnahmen des Verkehrs- und Straßenrechtsamts erfolgen könne – nachdem u.a. im Jänner 2012 die Verwaltungsabgaben für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen¹⁰ erhöht worden waren. Die dem RH im Rahmen der Gebarungsüberprüfung übermittelten Aufstellungen aus Erlösen dieser Verwaltungsabgaben und des entsprechenden magistratsinternen Aufwands (v.a. Personalkosten) zeigte allerdings lediglich zwischen 2012 und 2014 eine Kostendeckung.

(2) Insgesamt hatte die Stadt Salzburg für die Fußgängerzone rd. 3.200 Ausnahmegewilligungen gemäß § 45 Abs. 2 StVO 1960 (z.B. für Bewohnerinnen und Bewohner und Betriebe für die Zu- und Abfahrt mit entsprechenden Poller-Fernbedienungen) erteilt. Davon entfielen rd. 26 % auf Gebietskörperschaften und kirchliche Gemeinschaften, die ebenso wie Blaulichtorganisationen (rd. 5 % der Ausnahmegewilligungen) keine Verwaltungsabgaben entrichten mussten. Zudem war Taxis (rd. 20 % der Ausnahmegewilligungen) das Befahren der Fußgängerzone per Ver-

¹⁰ in Kurzparkzonen

ordnung gestattet; dies betraf auch rd. 116 Taxis, die nicht in der Stadt Salzburg zugelassen waren.¹¹ In Summe war mehr als die Hälfte der Ausnahmegewilligungen nicht für Anrainerinnen und Anrainer und für Betriebe erteilt worden. Für diese waren — im Gegensatz zu den Anrainerinnen und Anrainern und den Betrieben — auch keine Verwaltungsabgaben zu entrichten.

(3) Bereits im Jahr 2011 hielt das Verkehrs- und Straßenrechtsamt (MA 5/04) in einem Evaluierungsbericht zum Pollersystem einen Missbrauch bei den Polleranlagen fest. Dieses war auch für die Ausgabe der Fernbedienungen, die Kontrolle sowie die Statistik zuständig. Es führte u.a. zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung zeitlich limitierte Zugangscodes für bedarfsabhängige Fahrten (Zubringer- und Abholdienste, Notfälle etc.) ein. Eine missbräuchliche Weitergabe der Fernbedienung bzw. der Zugangscodes an Dritte war allerdings dadurch auch nicht auszuschließen und konnte nur durch Kontrollen vor Ort verhindert werden.

Ebenso erhob die Stadt Salzburg die Wirkungen der bis zum Jahr 2016 erfolgten Erweiterungen des Systems: Im Jahr 2011 hatten sich die Einfahrten in die Fußgängerzone insgesamt um etwa ein Drittel durch die Inbetriebnahme des Zufahrtssystems reduziert. Allerdings traten an einigen Punkten Unfälle (insgesamt rd. 200 pro Jahr) vor allem durch unberechtigt nachfahrende Fahrzeuge und Sachbeschädigungen auf. Durch Begleitmaßnahmen der folgenden Jahre wie z.B. bauliche Maßnahmen und Überwachungskameras ging die Anzahl der Unfälle ebenso wie das Ausmaß der Schäden zurück. Mit Stand September 2015 war bei den Unfällen eine Reduktion von 60 % dokumentiert.

10.2

Der RH hielt fest, dass die Stadt Salzburg seit dem Jahr 2009 — auf Basis nachvollziehbarer Planungen und Ausschreibungen — ein praktikables elektronisches Zufahrtssystem für die Altstadt errichtet hatte.

Der RH hielt kritisch fest, dass sich die jährlichen Betriebskosten gegenüber den ursprünglichen Berechnungen der Stadt Salzburg u.a. aufgrund von Sachbeschädigungen und Unfällen mehr als versiebenfacht hatten. Diese Folgekosten waren durch die entsprechenden Verwaltungsabgaben (v.a. für Ausnahmegewilligungen gemäß StVO 1960 für Anrainerinnen und Anrainer und für Betriebe) nach Berücksichtigung des magistratsinternen Aufwands ab 2015 nicht abgedeckt. Auch waren für mehr als die Hälfte der Ausnahmegewilligungen — z.B. für Taxis, Gebietskörperschaften und kirchliche Gemeinschaften — keine Verwaltungsabgaben zu entrichten.

¹¹ Taxibetrieben wurden auf Antrag Poller-Fernbedienungen ausgefolgt. Dabei richtete sich die Anzahl der Poller-Fernbedienungen, die einem einzelnen Unternehmen übergeben wurde, nach der Zahl der konzessionierten Taxifahrzeuge, wofür jährlich ein Nachweis beizubringen war.

Vor dem Hintergrund der Anzahl an Ausnahmegewilligungen und des nicht auszuschließenden Missbrauchs empfahl der RH der Stadt Salzburg, bei der Bewilligung von Ausnahmen für die Fußgängerzone betreffend Kfz-Zufahrten außerhalb der Ladezeiten restriktiv vorzugehen.

Stromtankstellen

11.1

(1) Die Stadt Salzburg war bestrebt, die Mobilität mit Elektrofahrzeugen zu fördern. So erweiterte sie die Ausnahmen von der Abgabepflicht¹² in der Salzburger Parkgebührenverordnung mit Juni 2011 auf Elektrofahrzeuge für die Zeit des Ladevorgangs an einer Stromtankstelle.

Diesbezüglich hatte die mehrheitlich im Besitz von Land und Stadt Salzburg stehende Salzburg AG¹³ seit 2011 im Rahmen der Errichtung mehrerer Stromtankstellen¹⁴ in der Kurzparkzone entsprechende Halte- und Parkverbote „ausgenommen Elektrofahrzeuge für die Dauer des Ladevorganges an der Stromtankstelle“ beantragt, welche die Stadt mit Verordnung festlegte. Auf der Homepage www.stadt-salzburg.at/ war zur Zeit der Gebärungsüberprüfung eine derartige Stromtankstelle als Carsharing-Standort ausgewiesen, an dem man ein Carsharing-Auto abholen konnte. Diese Ausweisung entfernte die Stadt Salzburg nach einem entsprechenden Hinweis des RH. Zudem bestanden zahlreiche Stromtankstellen auf öffentlich zugänglichen, privaten Parkplätzen im Bereich von Einkaufszentren bzw. Unternehmen.

Die Überwachung der Kurzparkzonen und der Ausnahmeregelungen im Rahmen der StVO 1960 nahmen privatrechtlich beauftragte Organe der Stadt Salzburg vor. Diese Überwachung war allerdings nicht vertraglich geregelt (siehe [TZ 16](#)). Die Ladezeit konnte die Kurzparkzeit beliebig überschreiten. Erst nach der Gebärungsüberprüfung konnte der Magistrat eruieren, wie die Beendigung des Ladevorgangs für die Überwachungsorgane erkennbar war.

(2) Der Betrieb der Stromtankstellen in den Zonen der verordneten Halte- und Parkverbote erfolgte durch Tochterunternehmen der Salzburg AG als Betreiber der Stromtankstellen bzw. Carsharing-Unternehmen.¹⁵

¹² für das Abstellen mehrspuriger Kfz in Kurzparkzonen geregelt in § 15 FAG 2005 und in § 2 Salzburger Parkgebührengesetz

¹³ Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Eigentumsverhältnisse: 42,56 % Land Salzburg, 31,31 % Stadt Salzburg, 26,13 % Energie AG Oberösterreich Service- und Beteiligungsverwaltungs-GmbH – 100 % im Eigentum der Energie AG Oberösterreich

¹⁴ v.a. Auerspergstraße, Franz-Josef-Straße und Jakob-Haringer-Straße

¹⁵ EMIL e-Mobility Sharing GmbH (an der die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation zu 74,9 % beteiligt war) und ElectroDrive Salzburg GmbH (zu 100 % im Eigentum der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation)

Die Stadt Salzburg teilte dazu mit, dass die Stromtankstellen allen Elektrofahrzeugen zur Aufladung zur Verfügung stehen müssen. Eine Einschränkung auf Kennzeichen oder einzelne Anbieter war demnach nicht zulässig. Da diese Standorte im öffentlichen Gut im Rahmen der Verordnung allgemein verwendet werden durften, hatten die Unternehmen auch keine Gebrauchsgebühren zu entrichten.

Ungeachtet dessen wiesen die Unternehmen an den Standorten teilweise durch Beschilderung auf die Reservierung für eigene Fahrzeuge und die Möglichkeit von Besitzstörungsklagen hin bzw. bewarben die Abholung eigener Carsharing-Fahrzeuge von diesen Standorten. In zwei Fällen erfolgten Anzeigen wegen Besitzstörung bzw. forderten die Unternehmen von Lenkerinnen und Lenkern diesbezügliche Strafzahlungen. In diesen Fällen gewährte die Stadt Salzburg in der Folge Strafnachlässe.

11.2

Der RH kritisierte, dass die Stadt Salzburg Halte- und Parkverbote „ausgenommen Elektrofahrzeuge für die Dauer des Ladevorganges an den Stromtankstellen“ verordnete, ohne bis zur Gebarungsüberprüfung des RH zu wissen, wie diese schlüssig überwacht werden konnten.

Der RH empfahl der Stadt Salzburg, den Ladevorgang an den Stromtankstellen unter Angabe einer maximalen Dauer in Stunden zeitlich zu begrenzen. Zudem wären — vor dem Hintergrund der Dauer eines Ladevorgangs bzw. der Problematik der Überwachung im öffentlichen Raum — vermehrt öffentlich zugängliche, private Flächen an Stelle von Kurzparkzonen für die Situierung der Ladestationen in Erwägung zu ziehen.

Darüber hinaus kritisierte der RH, dass in der Stadt Salzburg öffentliche Flächen für Fahrzeuge von bestimmten Carsharing-Unternehmen reserviert waren und durch diese Anzeigen wegen Besitzstörung vorlagen, obwohl diese Standorte im öffentlichen Gut allgemein verwendet werden durften.

Der RH empfahl daher der Stadt Salzburg, in den entsprechenden Gesellschaftsorganen der Betreiber von Stromtankstellen bzw. Carsharing-Unternehmen auf eine Änderung der Vorgehensweise bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsflächen hinzuwirken. Der RH empfahl der Stadt Salzburg sicherzustellen, dass Stromtankstellen auf öffentlichem Grund von allen Elektrofahrzeugen benutzt werden können.

Zudem empfahl der RH der Stadt Salzburg, die Halte- und Parkverbote „ausgenommen Elektrofahrzeuge für die Dauer des Ladevorganges an den Stromtankstellen“ entsprechend den Bestimmungen der StVO 1960 durch die Behörde (in der Stadt Salzburg die MA 5) auf ihre Erforderlichkeit zu überprüfen. Dabei wäre u.a. die tatsächliche Auslastung durch den Betreiber der Stromtankstelle nachzuweisen.

- 11.3** Laut Stellungnahme der Stadt Salzburg würden Besitzstörungsklagen bei Fremdnutzung nach amtlicher Intervention bei Bekanntwerden beendet werden.

Verkehrskonzept Stadion

- 12.1** (1) Ein im Zuge der Fußballeuropameisterschaft 2008 auf rd. 30.000 Sitzplätze erweitertes Stadion lag unmittelbar außerhalb der Stadt Salzburg in der Gemeinde Wals-Siezenheim, während weitere verkehrserzeugende Nutzungen (z.B. die Messe Salzburg sowie diverse Handelsgroßbetriebe) sich angrenzend innerhalb der Salzburger Stadtgrenze befanden. Bei größeren Veranstaltungen war die Anzahl der Kfz-Stellplätze im Bereich des Stadions (rd. 2.000) bzw. der Messe (rd. 3.500) nicht ausreichend.

Um keine zusätzliche Infrastruktur errichten zu müssen, vereinbarten der Stadionbetreiber sowie die Messe Salzburg daher, ihre Stellplatzflächen wechselseitig zu nutzen und mit Shuttlebussen zu verbinden. Unter anderem war dadurch eine geplante „Garage Messezentrum“ vorerst nicht erforderlich. Auf ein Entgelt war verzichtet worden, weil sich die Anzahl der Parkvorgänge bei Stadion und Messe in etwa ausglich. Die Kosten für das Busservice trug der Stadionbetreiber.

Ein diesbezügliches Verkehrskonzept war u.a. die Voraussetzung gewesen, dass der Ausbau des Stadions ohne Erweiterung der Stellplätze und ohne Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden konnte. Es war laut Auskunft der Stadt Salzburg von der Stadiongesellschaft in Absprache mit allen verantwortlichen Stellen (Exekutive, Bezirkshauptmannschaft, Stadt Salzburg etc.) erstellt worden und trat bei den Veranstaltungen in Kraft. Dieses Verkehrskonzept lag allerdings nach den Feststellungen des RH nicht bei der Stadtverkehrsplanung in der Stadt Salzburg auf; ebenso wenig war diese in die Erstellung eingebunden worden.

Vielmehr hielt die Verkehrsplanung der Stadt Salzburg gegenüber dem RH fest, dass es mit Beginn des Stadionbetriebs „bei publikumsintensiven Veranstaltungen immer wieder Beschwerden der Salzburger Anrainer gegeben hatte, die aber in der Zwischenzeit — vermutlich durch das Parkraummanagement der Stadionbetreiber oder auch in Folge einer geringeren Anzahl von Stadionbesuchern — nicht mehr auftraten“. Studien bzw. Auslastungszahlen über die Stellplatzsituation lagen seitens der Stadt Salzburg nicht vor.

- (2) Gemäß Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden 2013 hatten die benachbarten Gemeinden ihre Raum- und Verkehrsplanung in kooperativen Prozessen abzustimmen. Die Stadt Salzburg und die Gemeinde Wals-Siezenheim waren Mitgliedsgemeinden des entsprechenden Regionalverbands; der Bür-

germeister der Stadt Salzburg war zudem der Obmann des Verbands. In diesem hatten die Gemeinden vereinbart, „für Großprojekte, deren Verkehrserzeugung andere Verbandsgemeinden negativ beeinflusst, zwischen den Verbandsgemeinden eine Verpflichtung zur Konsultation und Abstimmung einzureichen“.

12.2

Der RH erachtete die wechselseitige Nutzung der Parkflächen im Bereich von Messe und Stadion zur verbesserten Stellplatzauslastung für zweckmäßig. Er bemängelte jedoch, dass ein entsprechendes Verkehrskonzept bei der Stadtverkehrsplanung nicht auflag bzw. diese — auch vor dem Hintergrund der Kooperationsvereinbarung im Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden — nicht in die Erstellung eingebunden worden war.

Der RH verwies auf seine Empfehlungen in [TZ 13](#).

Park & Ride

13.1

(1) Im Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden 2013 hatten die Mitgliedsgemeinden des Regionalverbands Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden den Ausbau der Park & Ride–Anlagen vereinbart.

(2) Die Stadt Salzburg hatte im REK 2007 u.a. den Ausbau von Park & Ride–Anlagen in der Region als umzusetzende Maßnahme beschlossen (siehe [TZ 8](#)).

(3) Die Stadt Salzburg hatte mit August 2015 gemeinsam mit dem Land Salzburg ein Park & Ride–Konzept für den Werktagsverkehr in die Stadt Salzburg erstellt. Das Konzept enthielt neben einer Darstellung des Angebots an Stellplätzen und der Auslastung auch weitere Maßnahmenvorschläge für Bewirtschaftung, Ausbau und Erweiterungen. Zusammenfassend wurde vorgeschlagen, das Park & Ride–Stellplatzangebot von rd. 2.400 Stellplätzen schrittweise auf rd. 2.900 Stellplätze bzw. auf rd. 3.600 Stellplätze zu erhöhen.

An mehreren Standorten waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung Erweiterungen, Neuerrichtungen bzw. Standortverlegungen von den jeweiligen Gemeinden bzw. vom Land Salzburg bereits geplant oder standen vor der Umsetzung.

(4) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung lagen bei der Stadt Salzburg weder eine Übersicht über den erfolgten Ausbau von Park & Ride–Anlagen in der Region seit Beschluss des REK 2007 noch regelmäßig aktualisierte Daten über deren Auslastung vor.

13.2

Der RH hielt fest, dass die Stadt Salzburg im Jahr 2015 — acht Jahre nach dem Beschluss des REK 2007 über den Ausbau von Park & Ride–Anlagen in der Region —

lediglich ein Konzept über das Angebot und Potenzial vorweisen konnte. Der RH verkannte dabei nicht, dass die Park & Ride–Anlagen in der Region zumeist außerhalb des Einflussbereichs der Stadt Salzburg lagen. Er bemängelte jedoch, dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung der Wissensstand der Stadt Salzburg über die Zielerreichung — die Entwicklung der Park & Ride–Anlagen in der Region — lückenhaft war und zudem regelmäßige Informationen über deren Auslastung nicht vorlagen.

Der RH empfahl der Stadt Salzburg, den Daten– und Informationsaustausch zu den Park & Ride–Anlagen mit den Umlandgemeinden und den Betreibern des öffentlichen Verkehrs zu intensivieren.

Planungen

Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

14.1

(1) Das Parteienübereinkommen für die Funktionsperiode des Gemeinderats der Stadt Salzburg 2014 bis 2019 sah eine Erweiterung der Kurzparkzonen vor, um dem steigenden Verkehrsaufkommen und dem Parkdruck durch Einpendlerinnen und Einpendler entgegenzuwirken.

Die Stadt Salzburg erarbeitete im August 2016 eine Variante mit gebührenfreien Kurzparkzonen sowie eine Variante mit bewirtschafteten Stellflächen. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung verfolgte die Stadt Salzburg die gebührenfreie Variante weiter. Eine Umsetzung war für die Jahre 2017 bzw. 2018 geplant. Mit der Maßnahme war eine wesentliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in mehreren Stufen verbunden – von rd. 9.000 Stellplätzen im Bestand auf bis zu rd. 18.500 Stellplätze.

(2) Seit der Studie „Parkraumbewirtschaftung Salzburg – Phase III“¹⁶ aus dem Jahr 1994 waren keine umfassenden Untersuchungen über die Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung (z.B. zur Auslastung oder zum Parksuchverkehr) vorgenommen worden, die beispielweise einen zonenweiten Vergleich der Stellplatzauslastung vor und nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung ermöglicht hätten.

Die Stadt Salzburg hielt im September 2016 gegenüber dem RH aber fest, dass sie folgende Detailuntersuchungen bzw. kleinere Ausweitungen durchgeführt hatte:

¹⁶ Laut dieser Studie waren positive Effekte der Einführung der Parkraumbewirtschaftung von 1990 bis 1992 u.a. weniger Staus und Erleichterung bei der Parkplatzsuche, Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt, die Reduktion des nicht notwendigen Kfz–Verkehrs und die Verbesserung der Situation der Anrainerinnen und Anrainer in bewirtschafteten Zonen.

- Die Stadt Salzburg hatte im Jahr 2006 eine Untersuchung der Parkraumauslastung in den Bereichen Alpenstraße Süd und Volksgarten vorgenommen.
- Auf Initiative der Wohnbevölkerung wurde westlich der Alpenstraße Ende 2009 eine gebührenfreie Kurzparkzone verordnet und der Druck auf die Ausweichparker verstärkt. Die Stadt Salzburg hielt fest, dass — nachdem seither keine negativen Rückmeldungen mehr eingelangt waren — „diese Maßnahme den erwünschten Erfolg erbracht haben dürfte“.

(3) Für die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung beabsichtigte Erweiterung der gebührenfreien Kurzparkzonen rechnete die Stadt Salzburg mit Herstellungskosten von rd. 186.000 EUR¹⁷ für Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen und Personal. Ohne Parkgebühren würden sich die Einnahmen aus Strafgeldern für StVO 1960–Übertretungen und Verwaltungsabgaben für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen (Anwohnerinnen und Anwohner, Betriebe etc.) zusammensetzen. Eine Prognose der zusätzlichen Anzahl von Ausnahmegewilligungen bzw. der Abgabeneinnahmen (2015: rd. 257.000 EUR) in Form einer linearen Hochrechnung der vorgeschriebenen StVO 1960–Strafen (2015: rd. 310.000 EUR) war laut Auskunft der Stadt Salzburg allerdings nicht möglich bzw. abhängig von der Überwachung und Kontrolldichte.

(4) Für die Erweiterung der Kurzparkzonen waren zusätzliches Personal und eine vertragliche Regelung für die Überwachung sowie magistratsintern Ressourcen für die Strafverfolgung und die Erteilung von Ausnahmegewilligungen erforderlich. Die Stadt Salzburg kalkulierte diesbezüglich mit Kosten von rd. 456.000 EUR pro Jahr.

14.2

Der RH bemängelte, dass für die geplante Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung nur für einen Teilbereich Untersuchungen aus den Jahren 2006 und 2009 (z.B. über Parkraumauslastung) vorlagen, sodass keine umfassende und aktuelle Entscheidungsgrundlage verfügbar war und die Basis für eine Wirkungsmessung (Vorher–Nachher–Vergleich) fehlte. Der RH wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die letzten umfassenden Untersuchungen aus dem Jahr 1994 stammten.

Er empfahl, die geplante Erweiterung der Kurzparkzonen auf mehr als das Doppelte der Stellplätze mit aktuellen und umfassenden Untersuchungen abzusichern und in ihrer Wirkung zu messen.

Der RH wies zudem darauf hin, dass die von der Stadt Salzburg geplante Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, um wirksam zu werden, eine umfassende Kontrolle erforderlich machen wird. Für eine derartige Überwachung nach der

¹⁷ 110.000 EUR für die Anbringung von Bodenmarkierungen und Neuaufstellung von Verkehrszeichen zuzüglich einem magistratsinternen Arbeitsaufwand von rd. 76.000 EUR

StVO 1960 durch andere Organe als die Polizei bestand zur Zeit der Gebarungsüberprüfung jedoch keine vertragliche Regelung (siehe [TZ 16](#)). Der RH verwies darauf, dass bei einer Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung sowohl eine Erhöhung der Anzahl der Straßenaufsichtsorgane als auch zusätzlicher Personalbedarf für die Strafverfolgung und die Erteilung von Ausnahmegewilligungen in den Kurzparkzonen zu erwarten ist.

14.3

Laut Stellungnahme der Stadt Salzburg sei — in Abweichung zum Planungsstand zur Zeit der Gebarungsüberprüfung — im August 2017 ein breiter politischer Konsens dahingehend erzielt worden, eine flächenmäßige Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung mittels gebührenpflichtiger Kurzparkzonen vorzunehmen. Das entsprechende Prüfverfahren (welchem aktuelle und umfassende Untersuchungen zugrunde lägen) sei — unter Einbeziehung der Magistratsdirektion und der entsprechenden Abteilungen — bereits bei der MA 5 anhängig, sodass der hierfür auszuarbeitende Amtsbericht dem Gemeinderat in seiner Sitzung im Herbst 2017 zur Abstimmung vorgelegt werden könne. Sofern die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung vom Gemeinderat beschlossen werde, sei eine schrittweise Umsetzung ab dem zweiten Quartal 2018 vorgesehen.

Weiters sicherte die Stadt Salzburg zu, der Empfehlung des RH Rechnung zu tragen und eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung mit aktuellen und umfassenden Untersuchungen abzusichern. Es sei geplant, sämtliche Erweiterungszonen einer umfangreichen Vorher-/Nachheruntersuchung zu unterziehen und die Ergebnisse den politischen Entscheidungsträgern vorzulegen.

Mönchsberggarage

15.1

(1) Im zuletzt im Jahr 2013 durch Verordnung der Landesregierung für verbindlich erklärten Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden hatten die Stadt Salzburg und die Mitgliedsgemeinden des Regionalverbands Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden den Ausbau der Mönchsberggarage als Ziel vereinbart. Die Stadt Salzburg beabsichtigte, die von der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. (SPG)¹⁸ betriebene Altstadtgarage („Mönchsberggarage“) von derzeit 1.299 Stellplätzen um 654 Stellplätze zu erweitern.¹⁹

Die SPG plante, die Erweiterung durch Eigenmittel bzw. durch eine Kreditaufnahme — ohne Zuschüsse der Eigentümer — zu finanzieren. Die geschätzten Baukosten lagen bei rd. 26 Mio. EUR, von denen rd. 24 Mio. EUR fremdfinanziert werden soll-

¹⁸ Die SPG stand zu 60 % im Eigentum der Stadt und zu 40 % im Eigentum des Landes Salzburg.

¹⁹ Die Mönchsberggarage hatte bei ihrer Betriebsaufnahme im Jahr 1975 rd. 1.500 Stellplätze. In den Jahren 2000 bis 2005 wurde es durch die größer werdenden Autos notwendig, die Stellplätze umzumarkieren, sodass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung rd. 1.299 Stellplätze verfügbar waren.

ten. Der geplante Baubeginn war in den letzten Jahren u.a. aufgrund technischer, planerischer und rechtlicher Fragen mehrmals verschoben worden.

(2) Die Stadt Salzburg erarbeitete bis zum Jahr 2015 die Grundlagen für eine entsprechende Änderung des Flächenwidmungsplans u.a. inklusive Verkehrsgutachten und Ausgleichsmaßnahmen. Für die Widmungsänderung war die aufsichtsbehördliche Genehmigung der Salzburger Landesregierung erforderlich. Zum zur Vorbegutachtung und Stellungnahme übermittelten Entwurf hielt das Land Salzburg im März 2016 in seiner raumplanungsfachlichen Einschätzung fest, dass die von der Stadt geplante Reduktion der oberirdischen Stellplätze — wie im REK 2007 gefordert — „weniger als adäquat erscheint“ und zudem eine Umsetzung nicht sichergestellt werden könne.

Im REK 2007 hatte die Stadt Salzburg zum Parkraummanagement unterschiedliche Maßnahmen wie z.B. „die Bereitstellung von ausreichendem Parkraum für Wohnbevölkerung und Wirtschaftsverkehr“ verankert (siehe [TZ 8](#)). Weiters wäre „bei der Schaffung von zusätzlichen, allgemein zugänglichen Kfz-Stellplätzen in Parkgaragen und Parkhäusern eine adäquate Anzahl von Oberflächenstellplätzen zu reduzieren“. Quantitative Ziele, wie eine Festlegung der zu reduzierenden Anzahl von Stellplätzen, hatte die Stadt Salzburg nicht vorgenommen. Zum REK 2007 lag keine negative Begutachtung durch das Land Salzburg vor.

Für den Ausbau der Mönchsberggarage sah die Stadt Salzburg zur Zeit der Gebärungsüberprüfung Stellplatzreduktionen und Umwandlungen von Stellplatzflächen in Kurzparkzonen im Ausmaß von 265 Stellplätzen sowie eine Erweiterung der Kurzparkzone vor.²⁰ Diesem Stand gingen Planungsänderungen voraus.²¹ Die absolute Anzahl der ausgewiesenen Stellplatzreduktionen war 2016 im Vergleich zu 2015 verringert.

²⁰ Die Stadt Salzburg wies reduzierte bzw. umgewandelte Stellplätze von ca. 53 % — gemessen an der geplanten Garagenerweiterung — aus. Bei anderen Garagenprojekten wie Makartgarage (2003) und Tiefgarage Konvent der Barmherzigen Brüder (2006) waren im Rahmen der raumordnungsrechtlichen Einzelbewilligungen Reduktionen von 18 % bzw. 14 % beschlossen worden.

²¹ Die Stadt sah im Planentwurf bzw. im Gutachten im Jahr 2015 insgesamt rd. 355 Stellplätze vor: Auflösung des „Rot Kreuz“-Parkplatzes: -80 Stellplätze, Reduktion der Stellplätze in St. Peter: -70 Stellplätze sowie Verlagerung aus der Fußgängerzone Universitätsplatz, Mozartplatz und Kapitelplatz: -85 Stellplätze. Darüber hinaus eine Umwandlung in Kurzparkzonen in der Basteigasse: 20 Stellplätze und der Inneren Riedenburg: 100 Stellplätze.

Der Amtsbericht des Jahres 2016 führte insgesamt rd. 265 Stellplätze an: Reduktion der Stellplätze in St. Peter: -70 Stellplätze sowie Reduktion von 55 Stellplätzen innerhalb der Fußgängerzone. Dazu kamen noch die Umwandlung von 40 Stellplätzen (Basteigasse) und 100 Stellplätzen (Innere Riedenburg) in Kurzparkzonen sowie die Erweiterung der Kurzparkzone (9.450 Stellplätze) zur Reduktion des gesamtstädtischen Verkehrsaufkommens.

(3) Die Stadt Salzburg beschloss im Mai 2016 einen abgeänderten Entwurf zur Flächenwidmung und brachte den Antrag auf aufsichtsbehördliche Genehmigung im Juni 2016 beim Land Salzburg ein. Dieses bezweifelte mit Schreiben vom September 2016 erneut eine adäquate Stellplatzreduktion, bemängelte die reduzierte Anzahl der Ausgleichsmaßnahmen und hielt für das Genehmigungsverfahren noch weitere Ermittlungen zur im REK 2007 geforderten Stellplatzreduktion für erforderlich.

Eine aufsichtsbehördliche Genehmigung des Landes war bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht erfolgt. Der vorgesehene Baustart im Oktober 2016 wurde verschoben.

15.2

Der RH hielt kritisch fest, dass ein über Jahre geplantes und im Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden 2013 verankertes Garagenprojekt „Mönchsberggarage“ sich zuletzt durch Auffassungsunterschiede zwischen Stadt und Land Salzburg hinsichtlich einer adäquaten Stellplatzreduktion an der Oberfläche verzögerte. Der RH merkte an, dass die SPG eine gemeinsame Gesellschaft der Stadt und des Landes Salzburg war. Die geschätzten Baukosten des Projekts betrugen rd. 26 Mio. EUR.

Der RH erinnerte daran, dass sich im vom Land Salzburg begutachteten REK 2007 unterschiedliche Ziele und Maßnahmen — wie die Schaffung von ausreichendem Parkraum und die Reduktion einer adäquaten Anzahl von Oberflächenparkplätzen — gegenüberstanden und diese somit ein planerisches Ermessen der Stadt Salzburg erforderten, nachdem auf eine Größenordnung bzw. Verhältniszahl verzichtet worden war. Trotz der erfolgten Begutachtung des REK 2007 durch das Land genehmigte es bis zur Gebarungsüberprüfung die Abänderung des Flächenwidmungsplans nicht und argumentierte dies anhand einer allgemein formulierten Maßnahme aus dem REK 2007, der Reduzierung einer adäquaten Anzahl von Oberflächenparkern. Dabei verwies der RH darauf, dass die Stadt Salzburg zwischen 2015 und 2016 das Ausmaß der geplanten Stellplatzreduktionen verringerte.

Der RH empfahl der Stadt Salzburg im Sinne der Verfahrensökonomie und Entscheidungsqualität, bei Errichtung von Garagen eine stringente, nachvollziehbare und in der Umsetzung sichergestellte Anzahl an zu reduzierenden Stellplätzen an der Oberfläche festzulegen und mit dem Land Salzburg diesbezüglich eine Einigung herzustellen.

Parkraumüberwachung

Organisation

16.1

(1) Um das Funktionieren des Parkraummanagements in der Stadt Salzburg zu gewährleisten, war eine effiziente und effektive Kontrolle des bewirtschafteten Parkraums sicherzustellen. Die Polizei führte im Jahr 2016 — wie auch schon zu Beginn der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 1990 — aus, dass aufgrund von Personalengpässen nur eine sporadische Kontrolle möglich sei. Die Stadt Salzburg hatte sich dazu entschlossen, private Überwachungsunternehmen in das Parkraummanagement einzubinden, welche die Entrichtung der Kurzparkzonengebühr überwachen sollten. Dazu beauftragte die Stadt Salzburg zwei private Unternehmen. Die Rechtsgrundlage der Zusammenarbeit mit der Stadt Salzburg war ein Vertrag über die Überwachung der gebührenpflichtigen Kurzparkzonen ab 2. Jänner 1994, welcher nach Durchführung eines Vergabeverfahrens in Vollziehung eines Gemeinderatsbeschlusses vom 17. Dezember 1993 abgeschlossen wurde.

(2) Der Vertrag sah Folgendes vor:

- die Überwachung der gebührenpflichtigen Kurzparkzonen der Stadt Salzburg gemäß dem in der Parkgebührenverordnung der Stadt Salzburg im einzelnen beschriebenen Umfang während der in den Kurzparkzonenverordnungen festgesetzten Gültigkeitszeiten,
- die Bereitstellung und Betreuung der mit dieser Überwachung verbundenen Einrichtungen zur mobilen Datenerfassung (Hard- und Software) durch den Auftragnehmer und
- die Bereitstellung und Betreuung der mit dieser Überwachung verbundenen Geräte für den Funksprechverkehr (Handfunksprechgeräte, Funkleitstelle).

(3) Außerdem wurde einvernehmlich schriftlich festgelegt, dass die Überwachungstätigkeit und die damit verbundenen Nebenleistungen eventuellen Änderungen der diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen entsprechend anzugleichen waren. Dieser Überwachungsvertrag war auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und nach einer Kündigungsverzichtszeit mit einer Kündigungsfrist von sechs Monaten versehen. Als Entgelt wurden umgerechnet monatlich 90.635,74 EUR vereinbart. Dieses Entgelt war veränderlich und nach der jeweiligen Entwicklung der Kollektivvertragslöhne für die Wachorgane im privaten Bewachungsgewerbe anzupassen.

Während des überprüften Zeitraums von 2011 bis 2015 waren 17 Organe in der Parkraumüberwachung tätig. In Abhängigkeit von der Anzahl der Überwachungsorgane schwankte das pro Monat zu entrichtende Entgelt zwischen 1994 und 2016 zwischen rd. 75.000 EUR und rd. 91.000 EUR bzw. stieg das monatliche Entgelt pro Überwachungsorgan von 3.940,68 EUR im Jahr 1994 auf 5.377,17 EUR im Jahr 2016 um rd. 36 % an.

Die Stadt Salzburg hielt im August 2016 fest, dass das präferierte Modell der Erweiterung des Parkraummanagements der Stadt Salzburg die Bereitstellung von sechs zusätzlichen Überwachungsorganen erfordern würde.

(4) Mit der Rückübertragung der Strafkompetenz für den ruhenden Verkehr wurde der Magistrat der Stadt Salzburg für den ruhenden Verkehr und damit auch für die Überwachung der Kurzparkzonen strafzuständig. Die grundsätzliche Zuständigkeit der Polizei zur Kontrolle der StVO 1960–Delikte blieb dadurch unberührt.

(5) Die Überwachung der StVO 1960–Delikte (z.B. Nichteinhaltung von Halte- und Parkverboten, Überschreitung der maximalen Kurzparkdauer), die der Magistrat der Stadt Salzburg den privaten Überwachungsunternehmen überantwortete, bezeichneten die Vertreter des Magistrats gegenüber dem RH als eine Zusatzleistung der Vertragspartner, „die man diesen abgerungen habe“ und die den Charakter einer mündlichen Nebenabrede zum Überwachungsvertrag habe. Eine Verschriftlichung dieser Verpflichtung der privaten Überwachungsunternehmen, der sie faktisch jedenfalls nachkamen, fehlte bis zur Zeit der Gebärungsüberprüfung durch den RH.

16.2

Der RH kritisierte, dass die Überwachung der StVO 1960–Delikte durch private Überwachungsunternehmen rechtlich lediglich auf der Basis einer mündlichen Nebenabrede abgesichert war.

Er empfahl der Stadt Salzburg, spätestens bei einer räumlichen Erweiterung des Parkraummanagements die Überwachung der StVO 1960–Delikte durch die Überwachungsunternehmen unter Berücksichtigung der erforderlichen Überwachungsorgane durch entsprechende Verschriftlichung abzusichern.

16.3

Laut Stellungnahme der Stadt Salzburg sei es im Hinblick auf die grundsätzlich gehaltene Formulierung im Überwachungsvertrag nach einer mündlichen Erörterung durch die Vertragspartner zur beidseitigen Willensübereinstimmung gekommen, dass die Überwachung des ruhenden Verkehrs nach der StVO vom Vertragsgegenstand umfasst sei. Diese Ansicht sei von der MD/04 Zivilrechtsangelegenheiten bestätigt worden. Die Empfehlung des RH werde im Zuge der Anpassung des Überwachungsvertrags im Rahmen der Zonenerweiterung berücksichtigt.

Überwachung der Ausnahmen gemäß Salzburger Parkgebührenverordnung

17.1 (1) Im Zuge der Gebarungsüberprüfung forderte der RH beim Magistrat der Stadt Salzburg sämtliche Kontrollmuster — die als Nachweise von Ausnahmen von der Parkgebührenentrichtung nach der Salzburger Parkgebührenverordnung²² dienten — an. Diese lagen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht vollständig vor. Die Stadt Salzburg übergab dem RH einen Schulungsordner für das Personal der Überwachungsunternehmen. In diesem Schulungsordner waren keine Kontrollmuster für die Ausnahmegenehmigungen enthalten. Die Vertreter des Magistrats teilten dem RH mit, dass die Überwachungsorgane vor Ort auf das Aussehen der Ausnahmegenehmigungsnachweise eingeschult würden.

17.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass in den Schulungsunterlagen der Überwachungsunternehmen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung Kontrollmuster für Ausnahmegenehmigungen nicht vollständig vorlagen.

Der RH empfahl der Stadt Salzburg, darauf zu drängen, dass die Überwachungsorgane bereits im Rahmen der theoretischen Ausbildung auf die Authentizität von Ausnahmegenehmigungsnachweisen eingeschult werden. Ein kompletter Satz von Musterausnahmegenehmigungsnachweisen sollte bereits im Schulungsordner enthalten sein.

17.3 Laut Stellungnahme der Stadt Salzburg sei sie der Empfehlung, wonach ein kompletter Satz von Musterausnahmegenehmigungsnachweisen bereits im Schulungsordner enthalten sein sollte, bereits nachgekommen.

Überwachungsdichte und örtliche Zuordnung von Delikten nach der Straßenverkehrsordnung 1960

18.1 (1) In den Aufzeichnungen über die Überwachungstätigkeit für den zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aktuellen Monat September 2016 waren große Schwankungen in der Anzahl der ausgestellten Organmandate sowohl für ein und denselben Überwachungsbezirk (Rayon) als auch pro Überwachungsorgan festzustellen.

(2) Diese Unterschiede erklärten die Vertreter des Magistrats der Stadt Salzburg damit, dass die Überwachungsorgane eines Unternehmens nicht von Anfang an auch auf die Überwachung von StVO 1960–Delikten in den gebührenfreien Kurz-

²² a) Einsatzfahrzeuge, b) Straßendienst und Müllabfuhr, c) Arztfahrzeuge, d) Pflegedienstfahrzeuge, e) Fahrzeuge von stark gehbehinderten Personen, f) Fahrzeuge von Gebietskörperschaften und Gemeindeverbänden, g) Fahrzeuge, die zum Ein- und Aussteigen von Personen oder für Ladetätigkeit halten, h) Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung (Wohnbevölkerung), i) Fahrzeuge der Verwaltung der Stadt Salzburg, j) Elektrofahrzeuge für die Zeit eines Ladevorgangs an einer Stromtankstelle

parkzonen eingeschult würden, sondern teilweise erst bis zu einem halben Jahr nach ihrem Dienstantritt auch diese Aufgabe wahrnehmen würden.

(3) Darüber hinausgehende Erklärungen für die teilweise großen Differenzen konnte die Stadt Salzburg — abgesehen vom oben dargestellten Umstand — gegenüber dem RH nicht angeben. Sie forderte keine unternehmensinternen Evaluierungen der Tätigkeiten der Überwachungsorgane von den Überwachungsunternehmen an. Ebenso wenig nahm die Stadt Salzburg Vor-Ort-Überprüfungen von Überwachungsorganen durch Magistratsbedienstete vor.

(4) Bei der Überprüfung der Organmandate für Delikte in den Kurzparkzonen hinsichtlich der Abgabentrachtung und der StVO 1960-Delikte stellte der RH fest, dass die Zuordnung von StVO 1960-Delikten zu Überwachungsrayons nicht korrekt erfolgte.

18.2

Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Zuordnung von StVO 1960-Delikten zu Überwachungsrayons nicht korrekt erfolgte und dass die Stadt Salzburg keine Vor-Ort-Überprüfungen von Überwachungsorganen durch Magistratsbedienstete vornahm.

Der RH empfahl der Stadt Salzburg, die Tätigkeit der Parkraum-Überwachungsorgane zu evaluieren, um einen möglichst hohen und gleichmäßigen Überwachungserfolg im Rayon sicherzustellen. Dafür sollten erforderlichenfalls auch unternehmensinterne Evaluierungen der Überwachungsunternehmen angefordert werden.

Er empfahl der Stadt Salzburg weiters sicherzustellen, dass möglichst alle Überwachungsorgane sowohl die Kurzparkzonen— als auch die StVO 1960-Delikte zu kontrollieren und zu sanktionieren imstande sind.

Schließlich empfahl der RH der Stadt Salzburg, die Überwachungsunternehmen dazu anzuhalten, eine korrekte Zuordnung der StVO 1960-Delikte zu den Rayons, in denen sie begangen wurden, sicherzustellen, um allfällige Delikthäufungsstellen feststellen und gegebenenfalls gegensteuern zu können.

18.3

Laut Stellungnahme der Stadt Salzburg würden aufgrund der täglichen und wöchentlichen Auswertungen der Mandate die entsprechenden Daten aufscheinen. Im Falle von feststellbaren, längeren Pausen werde interveniert. Die tatsächlich anfallende Menge an Mandaten hänge nicht primär am eingesetzten Überwachungsorgan. Eine starke Präsenz vor Ort führe allenfalls zu einem Rückgang von Mandaten.

Schwankungen in der Anzahl der Mandate seien auf unterschiedliche Umstände, wie Wetter, Jahreszeit usw. zurückführbar. Eine „Benchmark“ an Mandaten, etwa pro Stunde, werde aus amtlicher Sicht abgelehnt, weil ein Wettkampf um möglichst viele Mandate zu Schlamperei und Unzufriedenheit bei den Bürgerinnen und Bürgern führe.

Mandate seien grundsätzlich aufgrund der aufnehmenden Organe zuordenbar. Die Ausbildung aller Organe zu Straßenaufsichtsorganen werde bereits konsequent betrieben; Ausbildungszeit müsse allerdings zugestanden werden. Deliktshäufungsstellen seien grundsätzlich ermittelbar.

18.4

Der RH entgegnete der Stadt Salzburg, dass er keinen „Benchmark“ an Mandaten empfohlen hatte, sondern die Sicherstellung eines möglichst hohen und gleichmäßigen Überwachungserfolgs im Sinne einer gleichen Qualität im Rayon und verwies im Übrigen auf seine Gegenäußerung zu [TZ 6](#).

In Anerkennung der Notwendigkeit von Ausbildungszeiten erwiderte der RH weiters, dass zufolge seiner Prüfungsfeststellungen die Überwachungsorgane eines der beiden den Auftrag erfüllenden Unternehmen systematisch länger im Ausbildungsfortschritt brauchten als die Überwachungsorgane des anderen Unternehmens. Die „grundsätzliche“ Möglichkeit zur Zuordnung der Mandate aufgrund der aufnehmenden Organe zeitigte nach den Prüfungsfeststellungen des RH jedoch keine korrekte Zuordnung der StVO 1960–Delikte zu den Rayons.

Der RH bekräftigte deshalb seine Empfehlungen.

Anzahl der Beanstandungen

19.1

(1) Strafen wurden entweder aufgrund von Übertretungen der Salzburger Parkgebührenverordnung nach dem Salzburger Parkgebührengesetz verhängt²³ oder aufgrund von Übertretungen der StVO 1960 im ruhenden Verkehr vorgeschrieben.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Organmandate für den Bereich der gebührenpflichtigen Kurzparkzonen einerseits und für die StVO 1960–Delikte andererseits.

²³ In der Regel waren Verwaltungsübertretungen durch Hinterziehung oder Verkürzung der Parkgebühr mit Geldstrafen bis zu 30 EUR zu ahnden.

Tabelle 3: Entwicklung der Beanstandungen

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	Anzahl					in %
Parkgebührenverordnung	54.233	48.758	48.387	42.009	37.146	-31,5
Straßenverkehrsordnung	33.475	46.699	45.870	55.082	53.768	60,6
Gesamt	87.708	95.457	94.257	97.091	90.914	3,7

Quelle: Magistrat der Stadt Salzburg; Berechnung: RH

(2) Es zeigte sich für den Zeitraum 2011 bis 2015 zum einen ein deutlicher Rückgang der Kurzparkzonen–Delikte um 31,5 % und bei den StVO 1960–Delikten ein deutlicher Zuwachs um 60,6 %, insgesamt somit ein Zuwachs an Organmandaten um 3,7 %.

(3) Die Vertreter der Stadt Salzburg führten den deutlichen Rückgang bei den Kurzparkzonen–Organmandaten zum einen auf die gestiegene Parkdisziplin in den gebührenpflichtigen Kurzparkzonen zurück. Durch die Präsenz der Überwachungsorgane habe sich die Risikofreudigkeit hinsichtlich Parkvergehen in den gebührenpflichtigen Kurzparkzonen deutlich reduziert. Zum anderen war laut Stadt Salzburg der gestiegene Anteil der Bewohnerstellflächen in den Kurzparkzonen für den Rückgang der Kurzparkzonen–Delikte verantwortlich (siehe [TZ 9](#)).

(4) Die Vertreter des Magistrats der Stadt Salzburg verwiesen weiters darauf, dass die beiden Deliktgruppen hinsichtlich der Überwachungsmöglichkeit in einem Wechselwirkungsverhältnis stünden und sich eine Reduktion „echter (gebührenpflichtiger) Kurzparkzonenflächen“ in den steigenden Organmandaten bei den StVO 1960–Delikten niederschlagen würde.

19.2

Der RH hielt fest, dass die Gesamtanzahl der Beanstandungen von 2011 bis 2015 — trotz zwischenzeitlichem Rückgang — um 3,7 % tendenziell stieg. Während die Anzahl der Beanstandungen hinsichtlich der Parkgebührenentrichtung um 31,5 % sank, stieg jene der StVO 1960–Delikte um 60,6 %.

Beanstandungen bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen

20.1

(1) Gemäß Parkgebührengesetz waren Verwaltungsübertretungen durch Hinterziehung oder Verkürzung der Parkgebühr mit Geldstrafen bis zu 30 EUR zu ahnden; in der Regel betrug die Strafhöhe 25 EUR pro Mandat. Die Strafhöhen für Übertretungen der StVO 1960 waren abhängig vom Delikt unterschiedlich. Vor dem Hintergrund der Strafgeleinnahmen (siehe [TZ 21](#)) und der ausgestellten Mandate abzüg-

lich allfälliger Stornos und Einstellungen lag die durchschnittliche Strafhöhe für Übertretungen der StVO 1960 zuletzt ebenso bei rd. 25 EUR.

Der tatsächliche Einbringungserfolg der Strafgeelder war dabei abhängig von allfälligen Berufungen, Strafverfügungen, Einstellungen, Mahnungen, Exekutionen etc. (siehe auch [TZ 21](#)).

Die Anzahl der ausgestellten Organmandate entwickelte sich — ebenso wie die Einnahmen — zwischen 2011 und 2015 für den Bereich des Salzburger Parkgebührgesetzes rückläufig, während Übertretungen der StVO 1960 im ruhenden Verkehr im selben Zeitraum anstiegen (siehe Tabelle 4). Die Stadt Salzburg erfasste die diesbezüglich wesentlichen Kennzahlen in jährlichen Tätigkeitsberichten und verfügte damit über einen entsprechenden Überblick bzw. eine Steuerungsmöglichkeit.

Tabelle 4: Entwicklung der Organmandate und Stornos

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	Anzahl					in %
Organmandate Parkgebühren	54.233	48.758	48.387	42.009	37.146	-31,5
davon						
<i>Ausländerstornos¹</i>	5.417	4.959	4.683	3.975	3.457	-36,2
Organmandate und Anzeigen StVO 1960	33.475	46.699	45.870	55.082	53.768	60,6
davon						
<i>Ausländerstornos¹</i>	1.182	1.746	1.792	1.975	2.087	76,6

¹ Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, ausgenommen Deutschland und Schweiz

Quelle: Stadt Salzburg

(2) Etwa ein Fünftel der Delikte wurde dabei mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen begangen. Während für Deutschland und die Schweiz u.a. aufgrund bilateraler Abkommen eine Erhebung der Fahrzeughalterin bzw. des Fahrzeughalters und eine Vollstreckung der Bußgelder erfolgten, wurde dies bei anderen Ländern — auch innerhalb der EU — nicht umgesetzt. Einen Informationsaustausch bei Nichtentrichtung von Parkgebühren bzw. Delikten im ruhenden Verkehr hatten die Mitgliedstaaten in einer entsprechenden EU-Richtlinie²⁴ nicht vereinbart. Somit war keine Erhebung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters bzw. der Lenkerin oder des Lenkers möglich. In weiterer Folge hatten die Mitgliedstaaten zur Vollstreckung von Strafen zwar eine wechselseitige Kooperation innerhalb der EU

²⁴ EU-Richtlinie 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte

beschlossen. Allerdings hatten nicht alle Staaten diesen Beschluss²⁵ in nationales Recht umgesetzt und der nachzuverfolgende Betrag war zudem mit mindestens 70 EUR festgelegt. Die entsprechenden Strafhöhen in der Stadt Salzburg lagen darunter.

Die Stadt Salzburg musste somit jedes Jahr rd. 3.500 bis rd. 5.400 Organmandate nach dem Parkgebührengesetz und rd. 1.200 bis rd. 2.100 Mandate nach der StVO 1960 stornieren und konnte die entsprechenden Strafgebühren nicht einnehmen (siehe Tabelle 4). Dies entsprach rd. 10 % der für Parkgebühren sowie rd. 4 % der für StVO 1960–Delikte ausgestellten Mandate bzw. bei einer Strafhöhe von 25 EUR insgesamt rd. 118.000 EUR bis rd. 178.000 EUR an entgangenen Gebühren pro Jahr.

(3) Abgesehen von den Stornierungen der Organmandate ausländischer Lenkerinnen und Lenker stellte die Stadt Salzburg im Jahr 2015 rd. 2.500 Verwaltungsstrafverfahren nach dem Salzburger Parkgebührengesetz und rd. 2.100 Verfahren nach der StVO 1960 (für den ruhenden Verkehr) aus unterschiedlichen Gründen ein.²⁶ Die Begründungen für diese Einstellungen waren in den jährlichen Berichten nicht dargestellt.

20.2

Der RH wies darauf hin, dass die Stadt Salzburg jährlich rd. 10 % der Organmandate bezüglich der Parkgebühren und rd. 4 % der Mandate bei Übertretungen der StVO 1960 im ruhenden Verkehr stornieren musste, weil es sich um Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen handelte und eine Eintreibung bzw. Vollstreckung der Strafen im Ausland nicht möglich war. Der Stadt entgingen somit zwischen rd. 118.000 EUR und rd. 178.000 EUR pro Jahr.

[Der RH empfahl der Stadt Salzburg, — sofern eine Vollstreckung nicht möglich war — von einer Stornierung der Strafgefordrungen betreffend Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen abzusehen und im Wiederholungsfall technische Wegfahrsperren einzusetzen, um die Entrichtung der Strafgebühren vor Ort sicherzustellen.](#)

Der RH wies kritisch darauf hin, dass keine Auswertung der Begründungen für die Einstellung von rd. 2.500 Verwaltungsstrafverfahren nach dem Salzburger Parkgebührengesetz und von rd. 2.100 Verfahren nach der StVO 1960 (für den ruhenden Verkehr) vorlag.

²⁵ „Rahmenbeschluss 2003/226/JI bezüglich der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen der EU-Mitgliedstaaten“; in Österreich umgesetzt durch das Bundesgesetz über die Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen von Verwaltungsbehörden im Rahmen der Europäischen Union (EU–Verwaltungsstrafvollstreckungsgesetz – EU–VStVG)

²⁶ Beispielsweise wenn Umstände vorlagen, welche die Strafbarkeit bzw. die Verfolgung aufhoben oder ausschlossen (z.B. keine Zustellbarkeit, keine Einbringungsmöglichkeiten), wenn die Nachweise mangelhaft waren oder wenn das Verschulden gering war. In diesen Fällen wurden auch Ermahnungen seitens der Behörde erteilt.

Der RH empfahl der Stadt Salzburg, die verfügbaren Einstellungen der Verwaltungsstrafverfahren nach dem Salzburger Parkgebührengesetz und nach der StVO 1960 berichtsmäßig zu erfassen und auszuwerten, um einen entsprechenden Überblick bzw. Steuerungsmöglichkeiten zu erlangen.

20.3

Laut Stellungnahme der Stadt Salzburg sei bei Übertretungen durch ausländische Kfz-Halter nicht die Eintreibung bzw. Vollstreckung der Strafen, sondern die Ermittlung der Zulassungsbesitzer mit Zustelladresse problematisch. Ohne Daten der Zulassungsbesitzer könne kein vollstreckbarer Bescheid erlassen werden.

Das europäische Übereinkommen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte umfasse weder Verwaltungsübertretungen nach dem Salzburger Parkgebührengesetz noch die Delikte des ruhenden Verkehrs im Sinne der StVO 1960. Somit seien Halterabfragen nur für in Deutschland und in der Schweiz zugelassene Kfz und somit für Verfahren im Routineweg möglich.

Aus amtlicher Sicht handle es sich bei den Delikten mit ausländischen Kennzeichen primär um Tagestouristen und viele Mietwägen. Die Kosten für eine Systemerweiterung um ein automationsunterstütztes Vormerkssystem und für die Einrichtung eines Schichtdienstes zur Radklammerabnahme und Sicherheitseinhebung würden die Einnahmen für die Stadtgemeinde bei Weitem übersteigen und somit sei die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben.

Einstellungen von Verwaltungsstrafverfahren würden nur bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen erfolgen und dem Vier-Augen-Prinzip unterliegen. Die Einstellungsvorgänge würden vierteljährlich evaluiert.

20.4

Der RH nahm vom Hinweis der Stadt Salzburg auf Tagestouristen und Mietwägen Kenntnis. Er erwiderte jedoch, dass auch andere österreichische Städte — mit entsprechendem Tagestouristenanteil — mit Delikten ausländischer Kfz-Halter konfrontiert waren und „Wegfahrsperrern“ einsetzten. Die Einrichtung eines Schichtdienstes erachtete der RH als nicht zwingend erforderlich. Die Ermittlung des Zulassungsbesitzers mit Zustelladresse bei Mietwägen erachtete der RH als lösbare Aufgabe. Aus Sicht des RH wäre zumindest ein Probetrieb samt Evaluierung der Wirkung zweckmäßig.

Zudem bleibe es der Stadt Salzburg unbenommen, darauf hinzuwirken, Problemstellungen beim grenzüberschreitenden Austausch von Verkehrsdelikten einer Lösung zuzuführen, um mittelfristig z.B. eine Ermittlungsbefugnis österreichischer Verwaltungsstrafbehörden im Wege der österreichischen nationalen Kontaktstelle für Daten aus ausländischen Kfz-Registern zu erwirken.

Einnahmen– und Ausgabenentwicklung

Parkgebühren und Strafgeelder

21.1

(1) Die Einnahmen aus Parkgebühren setzten sich aus den Erträgen der Parkschein-automaten und den per Mobiltelefon bezahlten Parkgebühren zusammen. Sie basierten ab Jänner 2016 auf einem Tarif von 0,75 EUR pro halbe Stunde gemäß § 2 Abs. 1 Parkgebührenverordnung.²⁷ Inhaberinnen und Inhaber von Ausnahmebewilligungen waren von der Parkgebührenpflicht ausgenommen (siehe [TZ 22](#)).

Die Einnahmen aus den Parkgebühren entwickelten sich wie folgt und lagen zuletzt bei rd. 2,4 Mio. EUR jährlich:

Tabelle 5: Entwicklung der Einnahmen aus den Parkgebühren

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	in EUR					in %
Parkgebühren – Parkscheinautomat	2.617.225	2.379.301	2.525.571	2.419.112	2.361.119	-9,8
Parkgebühren – Mobiltelefone	5.943	36.340	46.339	54.608	67.612	1.037,7
Summe	2.623.167	2.415.640	2.571.911	2.473.721	2.428.732	-7,4

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Stadt Salzburg

Zwischen 2011 und 2015 veränderte sich die Anzahl der verordneten Kurzparkzonen nicht wesentlich und es erfolgte auch keine Tarifierpassung. Im gleichen Zeitraum war ein Anstieg der in der Stadt Salzburg zugelassenen Kraftfahrzeuge (von rd. 91.000 auf rd. 96.000) zu verzeichnen. Hinsichtlich des Pendlerverhaltens war ein Anstieg der Einpendlerinnen und Einpendler in die Stadt Salzburg dokumentiert. Auch der Amtsbericht über die geplanten Erweiterungen der Kurzparkzonen (siehe [TZ 14](#)) ging von einem steigenden Verkehrsaufkommen aus.

Ungeachtet dessen entwickelten sich die Einnahmen aus den Parkgebühren in der Stadt Salzburg — abgesehen vom Teilbereich des mobilen Parkens — zwischen 2011 und 2015 in Summe leicht rückläufig (siehe Tabelle 5).

(2) Die Strafgeelder bzw. die Strafgeeldeinnahmen aufgrund von Übertretungen der Salzburger Parkgebührenverordnung entwickelten sich zwischen 2011 und 2015 — ebenso wie die Anzahl der ausgestellten Organmandate und Anonymverfügungen —

²⁷ Die Höhe der Parkgebühr war nach dem VPI 2005 wertgesichert. Die letzten Tarifierpassungen erfolgten am 1. Jänner 2005 (0,55 EUR je halbe Stunde – Amtsblatt 24/2004) und am 1. Jänner 2010 (0,65 EUR je halbe Stunde – Amtsblatt 24/2009).

gen — rückläufig (siehe Tabelle 6), ohne dass sich die Anzahl der verordneten Kurzparkzonen im selben Zeitraum wesentlich veränderte.

Die Strafgeleinnahmen aus StVO 1960–Übertretungen stiegen hingegen deutlich. Seit dem Jahr 2014 überstiegen die Einnahmen aus StVO 1960–Strafen dabei erstmals die Strafgeleinnahmen aus den Parkgebühren.

Tabelle 6: Entwicklung der Strafgeleinnahmen

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	in EUR					in %
Strafgeleinnahmen Parkgebühren	1.234.983	1.108.048	1.173.545	1.067.815	919.694	-25,5
Strafgeleinnahmen StVO 1960	768.110	993.000	1.077.086	1.317.021	1.326.024	72,6
Summe	2.003.093	2.101.049	2.250.632	2.384.836	2.245.718	12,1

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Stadt Salzburg

21.2

Der RH verwies auf die rückläufigen Parkgebühreneinnahmen bei im Wesentlichen gleichbleibender Stellplatzanzahl, gleichbleibendem Tarif und steigendem Verkehrsaufkommen. Der RH merkte an, dass die Entwicklungen nicht zuletzt abhängig von Verkehrsverhalten, Überwachung und Kontrollichte waren. Allerdings waren durch die Einführung von Bewohnerstellflächen bewirtschaftete Stellplätze innerhalb der Kurzparkzonenflächen weggefallen (siehe [TZ 9](#)), was zu einer Reduktion der Gebühreneinnahmen geführt hatte.

Ausnahmebewilligungen

22.1

(1) Für Anrainerinnen und Anrainer, Betriebe und Beschäftigte waren Ausnahmebewilligungen vorgesehen (gemäß § 45 StVO 1960). Die Nutzerinnen und Nutzer einer Bewohnerstellfläche (siehe [TZ 9](#)) konnten z.B. die Erteilung einer Ausnahmebewilligung für zeitlich uneingeschränktes Parken in den Straßenzügen eines verordneten Gebietes beantragen.

Für die Erteilung derartiger Ausnahmebewilligungen waren Verwaltungsabgaben zu entrichten. Die Anzahl und die Einnahmen aus der Erteilung von Ausnahmebewilligungen in Kurzparkzonen — in der Regel für zwei Jahre — entwickelte sich zwischen 2011 und 2015 wie in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Tabelle 7: Entwicklung der Ausnahmegewilligungen in Kurzparkzonen

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	Anzahl					in %
Ausnahmegewilligung Bescheide	4.706	4.049	4.348	4.020	4.386	-6,8
	in EUR					
Gesamteinnahmen	118.488	245.139	278.145	245.330	272.723	130,2

Quelle: Stadt Salzburg

Die Veränderung der Einnahmen war v.a. auf eine Erhöhung der Tarifposten bzw. Verwaltungsabgaben²⁸ im Jahr 2012 zurückzuführen. Die Höhe dieser Abgabe für Bewohnerinnen und Bewohner lag — abhängig vom Antrag — bei rd. 65 EUR für zwei Jahre.

Darüber hinaus gab es keine weiteren Tarife als Ersatz für die Parkgebühr. Gemäß Salzburger Parkgebührengesetz hätte die Möglichkeit bestanden, Bauschbeträge bzw. Pauschalen für die Parkgebühr einzuheben.²⁹ In anderen Städten waren neben der Verwaltungsabgabe derartige Pauschalierungen zu entrichten.³⁰ Die Stadt Salzburg hatte in der Parkgebührenverordnung darauf verzichtet, für Bewohnerinnen und Bewohner oder Betriebe eine Parkgebühr in Form von Bauschbeträgen vorzuschreiben. In einem Amtsbericht des Jahres 2006 hatte die Stadt Salzburg festgestellt, dass sie — verglichen mit anderen österreichischen Landeshauptstädten — in Summe die mit Abstand geringsten Gebühren für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen vorschrieb.

(2) Nach der Erhöhung der Verwaltungsabgaben im Jahr 2012 war bis zum Jahr 2014 eine Kostendeckung der magistratsinternen Aufwendungen der Stadt Salzburg bezüglich sämtlicher StVO 1960–Ausnahmegewilligungen (mehrheitlich Personalkosten) gegeben. Seit dem Jahr 2015 konnten die Leistungen für Ausnahmegewilligungen nicht mehr kostendeckend erbracht werden.

22.2

Der RH verwies darauf, dass die Stadt Salzburg bei der Erteilung von Ausnahmegewilligungen von der Kurzparkzone auf die Einhebung der Parkgebühr in pauschalierter Form verzichtete. Nach Ansicht des RH fand der durch diese Ausnahmen erzielte Nutzen im Hinblick auf die unbeschränkte Parkdauer in Kurzparkzonen

²⁸ gemäß LGBl. 91/2011 u.a. Tarifpost 21a

²⁹ In der Verordnung über die Abgabenausschreibung konnte für Ausnahmegewilligungen gemäß § 45 Abs. 2, 4 oder 4a StVO 1960 vorgesehen werden, dass entweder keine Parkgebühr oder eine Parkgebühr in Form von Bauschbeträgen je Kalendermonat (§ 1 Abs. 4a) zu entrichten ist.

³⁰ Die Höhe der „Parkometerabgabe“ in Wien betrug z.B. bei pauschaler Entrichtung für Bewohnerinnen und Bewohner seit 2012 für ein Jahr 120 EUR (für die Innenbezirke und den 15. Bezirk im Bereich der Stadthalle) bzw. 90 EUR (für die Außenbezirke).

keine monetäre Berücksichtigung. Zudem waren die Aufwendungen für die Erteilung der Ausnahmegewilligungen ab 2015 nicht kostendeckend.

Der RH empfahl der Stadt Salzburg, die Verwaltungsabgaben für die Erteilung von StVO 1960–Ausnahmegewilligungen so anzupassen, dass zumindest eine Kostendeckung für den internen Verwaltungsaufwand gegeben ist. Vor dem Hintergrund der Gebühren– und Einnahmenentwicklung und des Ziels des REK 2007, wonach beim Stellplatzmanagement fiskalische Steuerungsinstrumente zu berücksichtigen waren (siehe **TZ 8**), sollte die Einführung einer Parkgebühr in pauschalierter Form gemäß Salzburger Parkgebührengesetz geprüft werden.

Aufteilung der Strafgelder

23.1

(1) Gemäß § 100 Abs. 7 StVO 1960 waren eingehobene Strafgelder grundsätzlich an den Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen wurde. Strafgelder auf Straßen, die gemäß Art. 5 § 1 Bundesstraßen–Übertragungsgesetz (BGBl. I Nr. 50/2002) aufgelassen wurden (sogenannte „verländerte Bundesstraßen“), waren weiter an den Bund abzuführen. In Ortsgebieten mit Landes– und Gemeindestraßen konnte die Aufteilung der Strafgelder zwischen Land und Gemeinde auch nach dem Verhältnis der Straßenlänge zwischen Landes– und Gemeindestraßen erfolgen, sofern zwischen dem Land und der Gemeinde ein dementsprechendes Einvernehmen bestand.

(2) Eine solche Vereinbarung schlossen das Land Salzburg und die Stadt Salzburg bereits im Jahr 1979 ab. Diese wurde mehrfach abgeändert, seit 2006 bestand ein Aufteilungsverhältnis von 5,76 % für das Land und 94,24 % für die Stadt Salzburg. Die Stadt Salzburg konnte bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung keine Daten über die jährliche Veränderung oder Nichtveränderung der Straßenlängen vorlegen. Die Aufteilung erfolgte wie seit 2006 festgelegt.

(3) Die (Rück–)Übertragung der Zuständigkeit für die Vollziehung der Strafkompetenz für den ruhenden Verkehr auf den Bürgermeister der Stadt Salzburg als Bezirksverwaltungsbehörde bewirkte von Gesetzes wegen eine Änderung in den finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund, dem Land Salzburg und der Stadt Salzburg:

Wurden Angelegenheiten der Straßenpolizei, die bisher von Bundespolizeibehörden vollzogen wurden, auf Bezirksverwaltungsbehörden rückübertragen, so waren gemäß § 100 Abs. 9 StVO 1960 die im örtlichen Wirkungsbereich einer Bezirksverwaltungsbehörde anfallenden Strafgelder zur Abdeckung des dieser Bezirksverwaltungsbehörde durch die Rückübertragung entstehenden Mehraufwands zu verwenden; dabei hatten der Bund und das jeweilige Land im Verhältnis der ihnen jeweils im Bereich dieser Bezirksverwaltungsbehörde im vorangegangenen Kalen-

derjahr gemäß § 100 Abs. 7 StVO 1960 zugeflossenen Straf gelder zur Abdeckung beizutragen.

(4) Die Erläuterungen zum Rückübertragungsgesetz führten aus, dass sich aus den in den Jahren 2003 bis 2005 dem Bund bzw. dem Land Salzburg zugeflossenen Strafgeldern ergab, dass das Land 16,31 % des Mehraufwands der Stadt Salzburg zu tragen hätte. Dementsprechend betrug der Anteil des Bundes am Mehraufwand der Stadt Salzburg 83,69 %. Die Stadt Salzburg teilte in ihrer Stellungnahme zum Entwurf des Rückübertragungsgesetzes dem Land Salzburg dazu mit, dass seitens der Stadt gegenüber dem Land Salzburg „als Grundlage zur Berechnung des Landesanteils am Mehraufwand gemäß § 100 Abs. 9 StVO 1960 höchstens ein Mehraufwand mittels Vorwegabzug geltend gemacht wird, welcher der Höhe nach mit den Arbeitsplatzkosten eines C–Bediensteten gedeckelt ist“.

(5) Eine entsprechende Vereinbarung der Gebietskörperschaften zur Abgeltung des Mehraufwands der Stadt Salzburg lag nicht vor. Weiters konnte die Stadt Salzburg keine Belege für einen Vorwegabzug zur Abdeckung des Mehraufwands vorlegen.

(6) Die Anzahl der Organmandate betreffend StVO 1960–Delikte stieg im Zeitraum zwischen 2011 und 2015 um 60,6 % von 33.475 auf 53.768 (siehe Tabelle 4).

23.2

Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Stadt Salzburg den ihr gesetzlich zustehenden Vorwegabzug gemäß § 100 Abs. 9 StVO 1960 bei der Aufteilung der Strafgelder gemäß § 100 Abs. 7 StVO 1960 nicht in Anspruch nahm.

Er empfahl der Stadt Salzburg, diesen in Hinkunft geltend zu machen. Insbesondere auch in Anbetracht der steigenden Anzahl der StVO 1960–Delikte sollte dafür der tatsächliche Mehraufwand aufgrund der Rückübertragung der Strafvollzugszuständigkeit für den ruhenden Verkehr auf die Stadt Salzburg erhoben und zugrunde gelegt werden.

Weiters sollte das Verhältnis der Straßenlänge von Landes– gegenüber jener der Gemeindestraßen dokumentiert werden, um eine gesetzeskonforme Aufteilung der Strafgelder zu gewährleisten.

23.3

Laut Stellungnahme des Strafamts MA 1/06 der Stadt Salzburg habe die Magistratsdirektion im Zuge der Rückübertragung der Zuständigkeit zur Durchführung der Verwaltungsstrafverfahren nach Übertretungen der StVO 1960 den zu berücksichtigenden Mehraufwand für die Stadt mit dem Landesgesetzgeber ausverhandelt. Die MA 5/0 – Verkehrs– und Straßenrecht sowie das Strafamt MA 1/06 seien in Vorgesprächen mit beratender Stimme eingebunden gewesen. Nunmehr, vor allem im Hinblick auf die Verlagerung der Verfahren vom Bereich der Gebührenpflicht zur

Kurzparkzone und zu Übertretungen von Halte- und Parkverboten könne die Magistratsdirektion die Verhandlungen auf Basis des aktuellen Mehraufwandes wieder aufnehmen.

Der zu berücksichtigende Mehraufwand wegen der Rückübertragung des Verwaltungsstrafverfahrens bezüglich Übertretungen des ruhenden Verkehrs mit März 2007 sei bei den Verhandlungen zwischen dem Land und der Stadtgemeinde Salzburg mit einer C-Kraft beziffert worden (was bis dato aber nicht umgesetzt worden sei). Tatsächlich sei der Dienststelle 1/06-RV je ein Mitarbeiter der Verwendungsgruppe C und B zugeteilt worden. Aufgrund der Steigerung von 60 % des Aufkommens an StVO 1960-Verfahren seit Beginn des Jahres 2007 bis zum überprüften Zeitraum werde die Magistratsdirektion um Nachverhandlung ersucht, damit eine Rückverrechnung erfolgen könne.

Nettoerlöse

24.1

(1) Die Stadt Salzburg stellte in einer kostenrechnerischen Darstellung die Einnahmen den Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung gegenüber. In weiterer Folge wurden die so ermittelten, saldierten Nettoerlöse zugunsten des öffentlichen Verkehrs zweckgewidmet (siehe [TZ 25](#)). Die Erlöse und Kosten aus der Parkraumbewirtschaftung stellten sich zwischen 2011 und 2015 wie folgt dar:

Tabelle 8: Entwicklung der Erlöse und Kosten

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	in EUR					in %
Erlöse (Strafgelder und Parkgebühren)	4.629.462	4.528.017	4.829.615	4.883.812	4.719.207	1,9
Kosten	2.161.581	2.260.579	2.262.686	2.204.864	2.355.618	9,0
Erträge aus Parkgebühren und Strafgeldern (Nettoerlöse)	2.467.880	2.267.438	2.566.929	2.678.948	2.363.588	-4,2

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Stadt Salzburg

Die Erlöse (v.a. Parkgebühreneinnahmen und Strafgelder sowie diverse kleinere Positionen) stiegen im überprüften Zeitraum um rd. 2 %, die Kosten allerdings um rd. 9 %, sodass insgesamt eine rückläufige Entwicklung der Nettoerlöse um rd. 4 % zu verzeichnen war.

Die Darstellung der Kosten- und Erlöspositionen war allerdings in einigen Punkten unvollständig:

- In den dargestellten Erlösen blieben die Einnahmen aus den Verwaltungsabgaben der Ausnahmegewilligungen (siehe Tabelle 7), aber auch die damit verbundenen Aufwendungen unberücksichtigt.
- In den Kosten — dies waren neben den beauftragten externen Überwachungsorganen mehrheitlich Personalkosten und Verwaltungsumlagen — war ausschließlich das Personal der MA 1/06 Straßamt enthalten. Darüber hinaus waren noch weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Tätigkeiten des Parkraummanagements befasst, v.a. Personal aus dem Amt für Stadtplanung und Verkehr (MA 5/03), dem Verkehrs- und Strafrechtsamt (MA 5/04) und dem Straßen- und Brückenbauamt (MA 6/04). Eine Darstellung des diesbezüglichen Personals (Anzahl und VZÄ) sowie des entsprechenden Aufwands fehlte.
- In der Berechnung blieben Kosten für die Kundmachungen in Form von Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen unberücksichtigt. Diese waren zwischen 2011 und 2015 gering, weil in diesem Zeitraum keine wesentlichen Änderungen der bestehenden Kurzparkzonen vorgenommen wurden und die Kennzeichnung der Bewohnerparkbereiche durch die Stadt Salzburg in Eigenleistung durchgeführt wurde. Die Sachkosten dafür lagen zwischen 2011 und 2015 bei rd. 10.000 EUR.

(2) Die Stadt Salzburg übermittelte dem RH im November 2016 eine vollständige kostenrechnerische Darstellung der Parkraumbewirtschaftung, die u.a. die genannten Positionen berücksichtigte.

Tabelle 9: Korrektur der Kosten der Parkraumbewirtschaftung

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	in EUR					in %
Kostenangabe ursprünglich	2.161.581	2.260.579	2.262.686	2.204.864	2.355.618	9,0
Kostenangabe vom November 2016	2.526.235	2.541.118	2.548.909	2.535.733	2.733.827	8,2
	in %					
Abweichung Kostenangabe	16,9	12,4	12,6	15,0	16,1	–

Quelle: Stadt Salzburg

Die verschiedenen Kostenangaben ohne und mit Berücksichtigung auch anderer Personalausgaben als jener des Straßamts MA 1/06 unterschieden sich um bis zu rd. 17 %.

24.2

Der RH bemängelte, dass in der Berechnungsgrundlage für die Zweckbindung zugunsten des öffentlichen Verkehrs einige Kosten- und Erlöspositionen — v.a. die

Kosten für Personal außerhalb des Strafamts sowie die Kundmachungen in Form von Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen — für die Mittelverwendung nicht berücksichtigt worden waren.

Der RH empfahl der Stadt Salzburg, künftig die Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung anhand einer vollständigen kostenrechnerischen Darstellung zu ermitteln und als Berechnungsgrundlage für die Zweckbindung zugunsten des öffentlichen Verkehrs heranzuziehen.

24.3

Laut Stellungnahme der Stadt Salzburg seien dem RH auf Anforderung die bestehenden Betriebsabrechnungsbögen betreffend die MA 1/06 – Strafamts zum ruhenden Verkehr, bestehend aus den Kostenstellen Verwaltung, gebührenpflichtige Kurzparkzonen, Verwaltungsstrafverfahren/gebührenpflichtige Kurzparkzonen und Verwaltungsstrafverfahren StVO, übermittelt worden. Die Feststellung des RH, es sei eine „kostenrechnerische Darstellung der Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung“ übermittelt worden, entspreche somit nicht den Tatsachen.

Die Kostenrechnung in der Stadt Salzburg werde mangels rechtlicher Vorschriften über die Art und Ausgestaltung dieses Instruments des internen Rechnungswesens entsprechend den Anforderungen der Fachabteilungen erstellt. Dabei richte sich die Einteilung der Betriebsabrechnungsbögen in der Regel nach der Ämterstruktur und den Aufgaben des jeweiligen Fachamtes. Wie der RH richtig festgestellt habe, sei nicht das gesamte städtische Leistungsspektrum Parkraumbewirtschaftung in den wie beschrieben erstellten Abrechnungen abgebildet. Die Kritik des RH, die übermittelten Betriebsabrechnungsbögen umfassten nicht die dortigen Kosten, sei somit obsolet. Im Zuge der Prüfung seien dem RH vollständige kostenrechnerische Darstellungen jeweils für die Finanzjahre 2011 bis 2015 übermittelt worden.

Der Empfehlung des RH folgend, werde die Stadt zukünftig die kostenrechnerische Darstellung abteilungsübergreifend — und damit das gesamte Leistungsspektrum abdeckend — umsetzen.

24.4

Der RH stellte gegenüber der Stadt Salzburg klar, dass er die Unvollständigkeit der Darstellung einiger Kosten- und Erlöspositionen bemängelt hatte. Der RH hatte somit weder die Struktur der Betriebsabrechnungsbögen noch des Rechnungswesens bemängelt, sondern vielmehr um eine Vervollständigung der Kostenrechnung ersucht. Diesem Ersuchen kam die Stadt Salzburg in weiterer Folge nach.

Die Zusicherung der Stadt Salzburg, der Empfehlung des RH folgend künftig das gesamte Leistungsspektrum der Parkraumbewirtschaftung kostenrechnerisch abzudecken, nahm er positiv zur Kenntnis.

Mittelverwendung

25.1

(1) Gemäß § 12 Abs. 6 Salzburger Parkgebührengesetz flossen Straf gelder hinsichtlich der Parkgebühren der Stadt zu. Entsprechend dem Verkehrsleitbild der Stadt Salzburg (Gemeinderatsbeschluss vom Mai 1997) waren die Erträge aus Parkgebühren und korrespondierenden Strafgeldern zweckgewidmet für den öffentlichen Verkehr zu verwenden.

(2) Diese „saldierte Nettoerlöse“ wurden den jährlichen Ausgaben für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV–Ausgaben) gegenübergestellt bzw. für diese verwendet. Die Erträge aus der Parkraumbewirtschaftung entwickelten sich dabei zwischen 2011 und 2015 rückläufig, während die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr anstiegen:

Tabelle 10: Mittelverwendung aus den Erträgen der Parkraumbewirtschaftung

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	in EUR					in %
ÖPNV—Ausgaben nach Finanzausgleich—Transfers	6.814.423	7.120.422	8.241.915	8.269.557	8.955.453	31,4
Erträge aus Parkgebühren und Strafgeldern (Nettoerlöse) ¹	2.467.880	2.267.438	2.566.929	2.678.948	2.363.588	-4,2
Ausgabenüberhang ÖPNV	4.346.542	4.852.984	5.674.986	5.590.609	6.591.865	51,7

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Nettoerlöse: Erträge aus Parkgebühren und Strafgeldern abzüglich der dafür aufgewendeten Kosten

Quelle: Stadt Salzburg

25.2

Der RH merkte an, dass sich der negative Finanzierungssaldo aus ÖPNV–Ausgaben und Erträgen der Parkraumbewirtschaftung zwischen 2011 und 2015 vergrößerte. Da sich die Erträge aus der Parkraumbewirtschaftung — bei steigenden ÖPNV–Ausgaben — rückläufig entwickelten, war die Zweckwidmung rechnerisch gegeben.

Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H.

26.1

(1) Die im Eigentum der Stadt und des Landes Salzburg stehende Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. (SPG) übernahm den Bau und Betrieb von Parkgaragen und Parkplätzen in der Stadt Salzburg mit allen damit im Zusammenhang stehenden Nebeneinrichtungen sowie deren Finanzierung. Die SPG betrieb z.B. die Altstadtgaragen sowie die Bahnhofsgarage im Eigentum. Sie verwendete für ihre Vorhaben Mittel aus den Betriebserlösen.

(2) Nachdem wesentliche Investitionsprojekte abgeschlossen waren, konnte die SPG ihren Bilanzgewinn bzw. ihr Eigenkapital vervielfachen und Verbindlichkeiten durch die Rückzahlung von Schulden abbauen (siehe Tabelle 11).

Tabelle 11: Wirtschaftliche Entwicklung der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H.

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung 2011 bis 2015
	in EUR					in %
Verbindlichkeiten	6.292.996	5.251.497	4.304.883	3.111.340	1.686.085	-73,2
Bilanzgewinn	294.305	801.048	1.384.583	2.247.933	2.963.558	907,0
Eigenkapital	2.342.227	2.830.970	3.414.505	4.277.855	4.993.480	113,2
Gesamtkapital/Bilanzsumme	8.723.026	8.234.646	7.836.975	7.512.243	6.801.529	-22,0
	in %					
Eigenkapitalquote	26,9	34,4	43,6	57,0	73,4	172,9

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Jahresabschlüsse SPG

(3) Eine Ausschüttung von Gewinnen bzw. die Auszahlung von Dividenden der SPG an die Eigentümer Stadt und Land Salzburg erfolgte nicht. Im Rechnungsabschluss der Stadt Salzburg waren unter der Finanzposition „Dividenden und Gewinnanteile von Unternehmungen“ zwischen 2011 und 2015 diesbezüglich keine Einnahmen von der SPG ausgewiesen. Gemäß Gesellschaftsvertrag der SPG waren erzielte Gewinne nicht auszuschütten, sondern unmittelbar dem Geschäftszweck — Bau und Betrieb von Parkgaragen — zuzuführen.

Das im REK 2007 beschlossene „Komplettieren des Garagenrings im Nordosten und im Süden der Altstadt“ war mit der Errichtung der Garagen Unipark und Barmherzige Brüder abgeschlossen. Die SPG war noch mit der Planung und Errichtung der Mönchsberggarage befasst (siehe [TZ 15](#)). Weitere konkrete Garagenprojekte waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht in Planung.

26.2

Der RH merkte an, dass die im Eigentum der Stadt und des Landes Salzburg stehende SPG ihren Bilanzgewinn bzw. ihr Eigenkapital zwischen 2011 und 2015 vervielfachen konnte, nachdem wesentliche Investitionsprojekte abgeschlossen waren. Die SPG musste in Übereinstimmung mit dem Gesellschaftsvertrag allerdings keine Gewinne an die Gesellschafter Stadt und Land Salzburg ausschütten.

Er empfahl der Stadt Salzburg, eine Änderung des Gesellschaftsvertrags der SPG dahingehend vorzusehen, dass — sofern keine größeren Neubauprojekte mehr geplant sind — eine entsprechende Gewinnausschüttung an die Gesellschafter vorgenommen werden kann.

Schlussempfehlungen

- 27** Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen an die Stadt Salzburg hervor:
- (1) In technische Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Parkraummanagement wäre eine Organisationseinheit mit technischem Aufgabengebiet — in der Stadt Salzburg die MA 6 — einzubinden. Andernfalls wäre durch Änderung der Geschäftseinteilung der Verantwortungsbereich für Beschaffungen in technischen Belangen sachgerecht anzupassen und diesbezüglich wären allfällige Schnittstellen zwischen Organisationseinheiten des Magistrats der Stadt Salzburg zu regeln. **(TZ 5)**
 - (2) Die Prozessdokumentation für das IKS des Strafamts wäre um regelmäßige magistratsseitige Kontrollen der Tätigkeit der Überwachungsorgane vor Ort sowie um systematische Analysen dieser Tätigkeit zu ergänzen und der Überwachungsprozess wäre zu implementieren. **(TZ 6)**
 - (3) Bei der Erstellung eines Räumlichen Entwicklungskonzepts wären möglichst quantifizierbare bzw. messbare Maßnahmen zur Überprüfung der Zielerreichung festzulegen. **(TZ 8)**
 - (4) Eine Überprüfung und Modifikation des Räumlichen Entwicklungskonzepts wäre in die Wege zu leiten. **(TZ 8)**
 - (5) Durch Halte- und Parkverbote ausgewiesene Bewohnerstellflächen für Anrainerinnen und Anrainer sollten lediglich bei verkehrlicher Notwendigkeit auf Basis begründeter Interessenabwägungen eingerichtet werden. Diesbezüglich wären Auslastungskennzahlen zu definieren und vor der Erlassung der entsprechenden Verordnungen Untersuchungen zur Auslastung der betroffenen Gebiete vorzunehmen. **(TZ 9)**
 - (6) Bei der Bewilligung von Ausnahmen für die Fußgängerzone betreffend Kfz-Zufahrten außerhalb der Ladezeiten sollte restriktiv vorgegangen werden. **(TZ 10)**
 - (7) Der Ladevorgang an den Stromtankstellen sollte unter Angabe einer maximalen Dauer in Stunden zeitlich begrenzt werden. Zudem wären vermehrt öffentlich zugängliche, private Flächen an Stelle von Kurzparkzonen für die Situierung der Ladestationen in Erwägung zu ziehen. **(TZ 11)**

- (8) In den entsprechenden Gesellschaftsorganen der Betreiber von Stromtankstellen bzw. Carsharing-Unternehmen wäre auf eine Änderung der Vorgehensweise bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsflächen hinzuwirken. Es wäre sicherzustellen, dass Stromtankstellen auf öffentlichem Grund von allen Elektrofahrzeugen benutzt werden können. (TZ 11)
- (9) Es wären die Halte- und Parkverbote „ausgenommen Elektrofahrzeuge für die Dauer des Ladevorganges an den Stromtankstellen“ entsprechend den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 auf ihre Erforderlichkeit durch die MA 5 zu überprüfen. Dabei wäre u.a. die tatsächliche Auslastung durch den Betreiber der Stromtankstelle nachzuweisen. (TZ 11)
- (10) Der Daten- und Informationsaustausch zu den Park & Ride-Anlagen sollte mit den Umlandgemeinden und den Betreibern des öffentlichen Verkehrs intensiviert werden. (TZ 13)
- (11) Die geplante Erweiterung der Kurzparkzonen auf mehr als das Doppelte der Stellplätze wäre mit aktuellen und umfassenden Untersuchungen abzusichern und in ihrer Wirkung zu messen. (TZ 14)
- (12) Bei Errichtung von Garagen sollte eine stringente, nachvollziehbare und in der Umsetzung sichergestellte Anzahl an zu reduzierenden Stellplätzen an der Oberfläche festgelegt und mit dem Land Salzburg diesbezüglich eine Einigung hergestellt werden. (TZ 15)
- (13) Spätestens bei einer räumlichen Erweiterung des Parkraummanagements sollte die Überwachung der Delikte gemäß Straßenverkehrsordnung 1960 durch die Überwachungsunternehmen unter Berücksichtigung der erforderlichen Überwachungsorgane durch entsprechende Verschriftlichung abgesichert werden. (TZ 16)
- (14) Die Überwachungsorgane sollten bereits im Rahmen der theoretischen Ausbildung auf die Authentizität von Ausnahmegenehmigungsnachweisen eingeschult werden. Ein kompletter Satz von Musterausnahmegenehmigungsnachweisen sollte bereits im Schulungsordner enthalten sein. (TZ 17)
- (15) Die Tätigkeit der Parkraum-Überwachungsorgane wäre zu evaluieren, um einen möglichst hohen und gleichmäßigen Überwachungserfolg sicherzustellen. Dafür sollten erforderlichenfalls auch unternehmensinterne Evaluierungen der Überwachungsunternehmen angefordert werden. (TZ 18)

- (16) Es sollte sichergestellt werden, dass möglichst alle Überwachungsorgane sowohl die Kurzparkzonendelikte als auch die Delikte gemäß Straßenverkehrsordnung 1960 zu kontrollieren und zu sanktionieren imstande sind. [\(TZ 18\)](#)
- (17) Die Überwachungsunternehmen wären dazu anzuhalten, eine korrekte Zuordnung der Delikte gemäß Straßenverkehrsordnung 1960 zu den Rayons, in denen sie begangen wurden, sicherzustellen, um allfällige Delikthäufungsstellen feststellen und gegebenenfalls gegensteuern zu können. [\(TZ 18\)](#)
- (18) Es sollte — sofern eine Vollstreckung nicht möglich ist — von einer Stornierung der Strafgeldforderungen betreffend Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen abgesehen und im Wiederholungsfall sollten technische Wegfahrsperren eingesetzt werden, um die Entrichtung der Strafgelder vor Ort sicherzustellen. [\(TZ 20\)](#)
- (19) Die verfügbaren Einstellungen der Verwaltungsstrafverfahren nach dem Salzburger Parkgebührengesetz und nach der Straßenverkehrsordnung 1960 wären berichtsmäßig zu erfassen und auszuwerten, um einen entsprechenden Überblick bzw. Steuerungsmöglichkeiten zu erlangen. [\(TZ 20\)](#)
- (20) Die Verwaltungsabgaben für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen gemäß Straßenverkehrsordnung 1960 sollten so angepasst werden, dass zumindest eine Kostendeckung für den internen Verwaltungsaufwand gegeben ist. Vor dem Hintergrund der Gebühren- und Einnahmenentwicklung und des Ziels des REK 2007, wonach beim Stellplatzmanagement fiskalische Steuerungsinstrumente zu berücksichtigen sind, sollte die Einführung der Parkgebühr in pauschalierter Form gemäß Salzburger Parkgebührengesetz geprüft werden. [\(TZ 22\)](#)
- (21) Der Vorwegabzug gemäß § 100 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung 1960 bei der Aufteilung der Strafgelder sollte in Zukunft geltend gemacht werden. Insbesondere auch in Anbetracht der steigenden Anzahl der Delikte gemäß Straßenverkehrsordnung 1960 sollte dafür der tatsächliche Mehraufwand aufgrund der Rückübertragung der Strafvollzugszuständigkeit für den ruhenden Verkehr auf die Stadt Salzburg erhoben und zugrunde gelegt werden. [\(TZ 23\)](#)
- (22) Es sollte das Verhältnis der Straßenlänge von Landes- gegenüber jener der Gemeindestraßen dokumentiert werden, um eine gesetzeskonforme Aufteilung der Strafgelder zu gewährleisten. [\(TZ 23\)](#)

- (23) Die Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung wären anhand einer vollständigen kostenrechnerischen Darstellung zu ermitteln und als Berechnungsgrundlage für die Zweckbindung zugunsten des öffentlichen Verkehrs heranzuziehen. [\(TZ 24\)](#)
- (24) Eine Änderung des Gesellschaftsvertrags der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. sollte dahingehend vorgesehen werden, dass — sofern keine größeren Neubauprojekte mehr geplant sind — auch eine entsprechende Gewinnausschüttung an die Gesellschafter vorgenommen werden kann. [\(TZ 26\)](#)



Rechnungshof
Österreich

Wien, im Jänner 2018

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker

R
—
H

